


Privilegirte österreichisch-ungarische
REGISTRATUR
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft


Privilegirte österreichisch-ungarische
REGISTRATUR
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 51. 2. Juli 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Reform der Personentarife in Württemberg.

Nach einer gewaltigen Redeschlacht, die an drei Tagen, dem 18., 19. und 20. Juni d. J., jedesmal etwa 4 Stunden dauerte, hat die württembergische Abgeordnetenkammer nunmehr Beschlüsse über die Reform der Personentarife auf den württembergischen Staatsbahnen gefasst. Die Verhandlungen vollzogen sich auf der Grundlage des Berichts der Tarifkommission, d. h. des Abgeordneten Haussmann, der in der Nr. 99 vom 18. Dezember 1901 in dieser Zeitschrift mit einigen kritischen Randglossen beleuchtet worden ist. Der Berichterstatter hat uns die Ehre erwiesen, in seiner einleitenden Rede am 18. Juni d. J. sich auch mit dieser Kritik zu beschäftigen. Der uns vorliegende Zeitungsbericht über diese Rede ist leider so kurz gehalten, dass wir danach nicht zu beurtheilen vermögen, ob wir Herrn Haussmann etwa in irgend einer Weise Unrecht gethan haben. Nur das eine möchten wir hier bemerken, und jeder Leser unseres früheren Aufsatzes wird uns das zugeben, dass wir es damals absichtlich vermieden hatten, zu der Reform der Personentarife in Württemberg oder gar im Deutschen Reich irgendwie *positiv* Stellung zu nehmen. Dazu lag damals und liegt heute für uns kein Anlass vor. Wir haben nur nachzuweisen versucht, wie ungemein schwach und wie anfechtbar die *wissenschaftliche* Begründung war, mit der der Berichterstatter für gut befunden hatte, seine Vorschläge zu umkleiden.

In seiner Rede vom 18. Juni scheint Herr Haussmann über *einen*, allerdings sehr wichtigen, vielleicht sogar den entscheidendsten Punkt unserer Kritik stillschweigend hinweggegangen zu sein, das sind *unsere* Bedenken gegen die Art und Weise, wie er die finanzielle Wirkung seiner Vorschläge auseinander gesetzt hat. Der Zeitungsbericht enthält hierüber gar nichts. Vielleicht hat der Berichterstatter unterlassen, auf diesen Abschnitt seines Berichtes nochmals zurückzukommen, weil er selbst inzwischen eingesehen hat, dass hier die schwächste Seite seiner Beweisführung getroffen war, dass sich seine Berechnungen wirklich mit dem besten Willen nicht aufrecht erhalten liessen. Das wäre ein gewisser Erfolg unserer Kritik. Ueberdies sind *nach* Erstattung und Bekanntgabe seines Berichtes von amtlicher Stelle, von der württembergischen Regierung selbst, Zahlen mitgetheilt worden, die die Rechnungen des Berichtes einfach über den Haufen werfen, wenngleich sich Herr Haussmann — freilich ohne Erfolg — bemüht, ihre Bedeutung wenigstens abzuschwächen. Bei der grossen Wichtigkeit, die bei jeder Tarifreform ihre *finanzielle* Wirkung hat — was übrigens bei den Kammerverhandlungen vom 18. bis 20. Juni in vollstem Maasse anerkannt worden ist —, möchten wir auf diesen Punkt zunächst noch einmal zurückkommen.

Herr Haussmann hatte ausgerechnet, dass durch den vermehrten Verkehr, den die von ihm vorgeschlagene Herabsetzung der Tarife hervorrufen würde, eine Mehreinnahme von 2 753 941 *M.* jährlich erzielt werde. Wir wollen einmal unsere Bedenken gegen diese Berechnung zurücktreten lassen und sie als richtig annehmen. Dieser Mehreinnahme standen gegenüber die Ausfälle, die durch Herabsetzung der Tarife herbeigeführt wurden, die die Staatseisenbahnverwaltung auf 3 054 290 *M.* berechnet hatte. Zog man von diesen Mindereinnahmen die Mehreinnahmen ab, so blieb ein Fehlbetrag von 300 349 *M.*, der aus dem vor einigen Jahren in Württemberg neugebildeten Eisenbahnreservefonds gedeckt werden sollte. In dem Bericht war nun auf der *einen* Seite sehr zutreffend bemerkt, dass die in Aussicht genommene Verkehrssteigerung doch auch eine Vermehrung der *Ausgaben* zur Folge haben werde. Die Regierung war sogar ersucht worden, der Tarifkommission eine Berechnung dieser Mehrausgaben mitzutheilen. Jene Berechnung war bei Erstattung und Genehmigung des Berichts, am 17. September 1901, aber noch nicht eingegangen. Nun hätte es doch ziemlich nahe gelegen, dass die Kommission mit Fertigstellung und Veröffentlichung ihres Berichts so lange wartete, bis auch diese, vom Berichterstatter selbst als sehr wichtig anerkannte Ergänzung der thatsächlichen Unterlagen vorhanden war. *So* eilig war der Bericht doch nicht — über den die Kammer erst dreiviertel Jahr später verhandelt hat! Indessen Herr Haussmann dachte anders. Er half sich über die Lücke in seinem thatsächlichen Material mit einem kühnen Sprung weg, er nahm entgegen seiner eigenen kurz vorher aufgestellten zutreffenden Behauptung nunmehr an, dass ein *Mehraufwand* durch die *Steigerung des Verkehrs überhaupt* nicht oder doch nur in einem so verschwindenden Umfang erwachsen werde, dass man ihn füglich ganz ausser Berechnung lassen könne.

Die Regierung hat sich durch die voreilige Beschluss-

fassung der Tarifkommission glücklicherweise nicht von der Aufstellung der erbetenen Rechnungen abhalten lassen. Sie sind der Tarifkommission unter dem 25. Januar d. J. nachträglich zugegangen und in einer am 28. April d. J. herausgegebenen Beilage zu dem Bericht der Tarifkommission veröffentlicht. Diese Berechnungen sind mit grosser Gründlichkeit und Sachkenntniss aufgestellt und u. E. von allgemeinem, dauerndem Werth. Sie behandeln zwei Fragen, 1. die durch die Vermehrung des Verkehrs bedingte Mehrausgabe, 2. den Vergleich der Kosten der Personen- und der Schnellzüge. Die letzere Frage soll hier ausscheiden. Sie hat von jeher die Eisenbahnfachmänner beschäftigt, die verschiedenen Versuche, sie nach wissenschaftlichen oder praktischen Gesichtspunkten zu lösen, haben zu einem bestimmten, allseitig als richtig anerkannten Ergebniss bis jetzt nicht geführt. Um so werthvoller ist der neue, hier von der württembergischen Eisenbahnverwaltung unternommene Versuch, der Lösung näher zu kommen, ein Versuch, der bei jeder weiteren Erörterung der Frage ernstlich zu beachten ist. Diese Arbeit scheint insofern auch von praktischem Nutzen gewesen zu sein, als sich die süddeutschen Regierungen vielleicht unter dem Einfluss dieser lichtvollen Darstellung entschlossen haben, den Schnellzugzuschlag wenigstens für einelne lokale sogen. Schnellzüge aufzuheben. Bei den Kammerverhandlungen vom 18. bis 20. Juni ist von diesem Theil der Personentarifreform auch kaum gesprochen worden.

Die erste von der Kommission an die Regierung gestellte Frage ging dahin: wieviel Mehrausgaben entstehen durch die Mehrbeförderung von $7^1/_2$ Millionen Reisenden auf den württembergischen Staatsbahnen, und wieviel dieser Reisenden können schätzungsmässig in den bereits jetzt vorgesehenen Zügen befördert werden? Herr Haussmann hatte, wie wir sahen, sein finanzielles Schlussergebniss dadurch erreicht, dass er annahm, es könnten eigentlich alle die $7^1/_2$ Millionen mit den vorgesehenen Zügen gefahren werden. Die württembergische Staatsbahnverwaltung ist anderer Meinung. Sie bemerkt, dass der Versuch, die Zahl der Reisenden, die von jenen $7^1/_2$ Millionen mit den vorgesehenen Zügen befördert werden können, auch nur annähernd zu bestimmen zu einem brauchbaren Ergebniss nicht geführt habe, da jegliche Anhaltspunkte dafür fehlen, wie der Zugang auf den einzelnen Strecken stattfinde. Eine gleichmässige Vertheilung könne, da sie in Wirklichkeit nie eintreten werde, nicht in Frage kommen.

„Im Allgemeinen“, so heisst es dann weiter, und diese Stelle des Berichts möchten wir hier als besonders werthvoll unterstreichen, „wird davon auszugehen sein, dass auf Strecken mit schwachem Verkehr auch bei einer Verkehrssteigerung ein nennenswerther Zuwachs nicht eintreten wird, obwohl das verfügbare Material ihn aufnehmen kann, dass dagegen auf Strecken mit dichtem Verkehr auch ein stärkerer Zuwachs stattfindet, so dass das vorhandene Material nicht ausreicht und die Einlegung weiterer Züge erforderlich wird.“

Das ist in der That der springende Punkt bei Entscheidung dieser Frage, auf den übrigens auch schon von vielen anderen Eisenbahnfachmännern, am ausführlichsten vielleicht von Ulrich, in seinem bekannten, auch von Herrn Haussmann in seinem Litteraturverzeichniss aufgeführten Werke: Personentarifreform und Zonentarif (Berlin 1892, Julius Springer) hingewiesen ist. Ulrich gibt dort unanfechtbare Zahlen über die verschiedene Ausnutzung der verschiedenen Züge auf den preussischen Staatsbahnen und liefert den überzeugenden Nachweis, dass nichts unrichtiger ist, als die immer und immer wiederkehrende Behauptung der Tarifreformer, der durch Preisermässigungen hervorgerufene Mehrverkehr könne ohne Vermehrung der Ausgaben lediglich durch bessere Platzausnutzung bewältigt werden. Der vorstehende Ausspruch der württembergischen Staatsbahnverwaltung ist durchaus zutreffend, er wird durch die Erfahrungen aller Eisenbahnen bestätigt. Man könnte vielleicht noch einen Schritt weiter gehen und sagen, dass der durch Tarifherabsetzungen herangezogene vermehrte Verkehr sich nahezu ausschliesslich auf die schon ohnedies am stärksten benutzten Züge und am meisten befahrenen Strecken stürzen wird, dass die Züge der Neben- und Seitenbahnen ebenso leer bleiben werden, wie sie heute sind. Jedenfalls wäre es sehr erfreulich, wenn die Legende von der Bewältigung des Mehrverkehrs durch bessere Ausnutzung der Betriebsmittel durch dieses neue Zeugniss der württembergischen Staatsbahnen endlich zerstört würde.

Also mit der von Herrn Haussmann beliebten Auslassung der Mehrausgaben aus seiner Rechnung ist es nichts. Welche Mehrausgaben kommen aber in Frage und wie hoch sind sie? Die Antwort der Staatsbahnverwaltung auf diese Frage unterscheidet A. einmalige und B. laufende Ausgaben. Die ersteren bestehen aus dem Mehrbedarf an Personenwagen, Lokomotiven, dem Aufwand für Lokomotivremisen sowie für Lokomotiv- und Wagenreparaturstände, und dem einmaligen Aufwand für Erweiterungs- und Verbesserungsbauten einschliesslich der Herstellung von zweiten Gleisen. Um für die Schätzung der durch diese Aufwendungen bedingten Ausgaben eine Unterlage zu gewinnen, werden die Zahlen aus den Jahren 1881 und 1899 gegenüber gestellt und mit einander verglichen. Die Einzelheiten der hiernach angestellten Berechnungen mögen nachgelesen werden. Ihr Schlussergebniss ist folgendes:

Es werden zu beschaffen sein:

1. 125 Personenwagen zum Preise von .	2 050 000 *M.*
2. 35 Lokomotiven „ „ „ .	2 230 000 „
3. 20 dreiachsige Gepäckwagen zum Preise von	220 000 „
4. neue Lokomotiv- und Wagenstände zum Preise von	400 000 „
zusammen .	4 900 000 *M.*

Die Kosten für Erweiterungs- und Verbesserungsbauten einschliesslich der Herstellung von zweiten Gleisen werden auf 11 400 000 *M.* nach den bisherigen Erfahrungen veranschlagt, wobei die Kosten des Bahnhofsumbaues in Stuttgart nicht eingerechnet sind. Von diesen Kosten werden in etwa 2 Jahren — die zur Ausführung der Neubauten erforderlich werden — je 1 150 000 *M.* auf den Betriebsetat übernommen werden können. Auf dem Wege der Anleihe wären also für diese Zwecke 9 100 000 *M.* zu beschaffen. Zählt man zu dieser Summe die vorstehenden 4 900 000 *M.*, so gibt das einen Gesammtbetrag von 14 000 000 *M.*, der im Wege der Anleihe aufzubringen wäre und bei 3,5 % einen jährlichen Zinsaufwand von rund 490 000 *M.* verursachen würde.

Hierzu kommen B. die laufenden Betriebsausgaben, d. h. die Kosten der für die Beförderung von $7^1/_2$ Millionen Menschen zu fahrenden Zugkilometer, die auf rund $1^1/_2$ Millionen veranschlagt und deren Kosten auf 1 *M.* für das Zugkilometer, d. h. auf rund $1^1/_2$ Millionen *M.* angenommen werden, eine Schätzung, die eher zu niedrig, als zu hoch sein möchte, wie denn bei den ganzen Berechnungen mit grosser Vorsicht verfahren ist und augenscheinlich das Bestreben obgewaltet hat, sich vor jeder Uebertreibung zu hüten.

Das Endergebniss wäre daher, dass durch die Bewältigung des Mehrverkehrs neue Ausgaben in Höhe von $1^1/_2$ Mill. Mark + rund $^1/_2$ Million *M.*, d. h. 2 Mill. *M.* jährlich erwachsen. Herr Haussmann hatte, wie wir oben wiederholten, einen Fehlbetrag von rund 300 000 *M.* ausgerechnet. Dieser Fehlbetrag steigt also fast auf das Achtfache, auf 2 300 000 *M.* Herr Haussmann hatte ferner angenommen, dass seine 300 000 *M.* aus dem Eisenbahnreservefonds, der sich am 31. März 1900 schon (!) auf 1 107 691 *M.* belief, entnommen werden könnten. Diese Hoffnung hatte der Minister der Verkehrsanstalten schon früher grausam zerstört durch die Mittheilung an die Kammer, dass der ganze Reservefonds — und vielleicht noch etwas mehr — zur Deckung des Fehlbetrages aus dem Jahre 1901 in Anspruch zu nehmen sein werde. Eine Verwirklichung der Personentarifreform der Tarifkommission würde also zur Folge haben, dass

die reinen Ausgaben sich um jährlich 2 300 000 ℳ vermehrten, die Reineinnahmen (in dem verhältnissmässig günstigen Jahre 1899 noch rund $17^1/_2$ Mill. ℳ) sich um diesen Betrag verminderten. Diese Zahlen bedürfen für den, der mit offenen Augen sehen will, keiner Erläuterung.

Und so stand denn auch die Tarifkommission, die am 16. Mai über die neuen Mittheilungen der Regierung berieth, unter dem Eindruck dieser schwerwiegenden neuen Thatsachen. Der Berichterstatter selbst sah, dass er angesichts dieses seinen Hauptantrag nicht aufrecht erhalten konnte, er zog ihn zurück und beschränkte seinen Vorschlag auf Herabsetzung lediglich der Preise der III. Klasse auf 2 ₰ für die Person und das Kilometer. Höchst bezeichnend nun war es, dass in dieser Verhandlung ein hervorragendes Mitglied des Centrums, der Abgeordnete Kiene, statt dessen die Einführung der IV. Klasse anregte und warm befürwortete, eine Reform, die weniger kostspielig sein werde, als die Ermässigung der III. Klasse, und dass die Vertreter der Regierung diesen Gedanken nicht von der Hand wiesen. In einer späteren Sitzung hat die Tarifkommission den Beschluss gefasst, den Eventualantrag des Berichterstatters in folgender Fassung anzunehmen:

„Die königliche Staatsregierung zu ersuchen, sobald die Finanzlage den vorübergehenden Ausfall während der Uebergangszeit gestattet, für die III. Wagenklasse die Grundtaxe von 2 ₰ für 1 km ins Auge zu fassen."

Der ursprüngliche Eventualantrag lautete:

„Die königliche Staatsregierung zu ersuchen, die Grundtaxe für die III. Wagenklasse ...... auf 2 ₰ für 1 km festzusetzen."

Der neueste Kommissionsantrag ist, um dies hier vorauszuschicken, von der Kammer mit 41 gegen 38 Stimmen, also mit sehr geringer Mehrheit, angenommen worden.

Auf die Verhandlungen, die zu diesem Ergebniss führten, näher einzugehen, haben wir keine Veranlassung. Neue Gesichtspunkte für das Verständniss der Personentariffrage sind darin nicht zu Tage gefördert. Die eisenbahnpolitische Frage, die Frage des Anschlusses der württembergischen Bahnen an Preussen, der Reichseisenbahngedanke, die, wie wir in dem früheren Aufsatz gezeigt haben, die eigentliche Anregung zu dem Haussmann'schen Tarifvorstoss gaben, sind kaum gestreift, da der württembergische Minister die entschiedene Erklärung abgab, die Staatsregierung lehne jede Aufgabe der Selbständigkeit der Staatsbahnen ab. Beachtung verdient dagegen die breite Erörterung der Einführung der IV. Wagenklasse auch im Plenum. Mit dem auf gänzlicher Unkenntniss beruhenden Vorurtheil gegen diese „menschenunwürdige" Klasse war gebrochen, nachdem einzelne Abgeordnete sich selbst überzeugt hatten, wie es darin eigentlich aussieht. Dass die Mehrheit der Kammer dafür war, konnte nicht festgestellt werden, da es zu einer Abstimmung darüber nicht kam; dass jedenfalls eine erhebliche Minderheit sich mit dem Gedanken befreundet hat, den ärmeren Bevölkerungsklassen diese Wohlthat zu erweisen, scheint aus den Verhandlungen hervorzugehen. Eine Anzahl Volksvertreter war aus dem — politischen (!) — Grunde dagegen, dass man gegen jede weitere Annahme preussischer Einrichtungen sich grundsätzlich ablehnend verhalten müsse.

Der Schwerpunkt der Verhandlungen beruhte auf den finanzpolitischen Betrachtungen. Die ganze Kammer, mit wenigen Ausnahmen, war der Meinung, dass die gegenwärtige Finanzlage das finanzielle Risiko der Reform der Personentarife nach dem Rezepte des Herrn Haussmann nicht gestatte. Ein Antrag Sandberger und Genossen, der diesen Gedanken zum ganz klaren Ausdruck bringen wollte und daher befürwortete, von der Beschlussfassung über alle auf Herabsetzung der Personentarife bezügliche Vorschläge abzusehen, wurde von 40 Abgeordneten angenommen, von 41 abgelehnt. Der schliesslich angenommene Antrag selbst ist aber auch sehr harmloser Art, er besagt eigentlich nicht sehr viel mehr, als der Antrag Sandberger: er überlässt alles der Zukunft und „fasst" nur ein gewiesses Ziel „ins Auge"! Von dem Gedanken, die Eisenbahnverwaltung zu einer Tarifermässigung zu drängen, ist man ganz abgekommen. Nichts kennzeichnet vielleicht besser den Umschwung der Ansichten der Tarifreformer, als der Vergleich des ursprünglichen und des verwässerten Eventualantrages Haussmann, die wir oben neben einander gestellt haben.

Auch die Bedeutung der beiden anderen, mit grosser Mehrheit von der Kammer angenommenen Anträge über weitere Einschränkung der I. Klasse und Einrichtung eines billigen Nahverkehrs vermögen wir nicht sehr hoch einzuschätzen. Die Einschränkung der I. Klasse ist ein lebhafter und vom finanziellen Standpunkt berechtigter Wunsch, dessen Erfüllung nur bei unseren eigenartigen Verhältnissen nicht ganz so leicht ist, wie es den Anschein hat. Welche thatsächlichen Schwierigkeiten der Einführung eines Nahverkehrs entgegenstehen, ist in dem ersten Bericht des Herrn Haussmann sehr hübsch dargelegt, und auch in der Kammer sind diese Bedenken von verschiedenen Seiten beleuchtet. Hoffentlich gelingt es der Eisenbahnverwaltung gleichwohl, den Nahverkehr in einer Weise einzuführen und zu gestalten, die alle betheiligten Kreise zufrieden stellt. Dann würde die mühevolle Arbeit der Kammer und ihrer Tarifkommission wenigstens ein, wenn auch bescheidenes, praktisch greifbares Ergebniss haben.

L.

Die österreichische Fahrkartensteuer.

Die Gesetzvorlage über die Fahrkartensteuer wurde vom Abgeordnetenhause und Herrenhause mit einigen Abänderungen angenommen. Die Verhandlungen im Abgeordnetenhause waren sehr eingehend und nahmen mehrere Sitzungen in Anspruch.

Der Berichterstatter des Abgeordnetenhauses wies im Eingang der Berathungen darauf hin, dass verschiedene Maassnahmen, welche vom Reichsrath beschlossen worden seien, im Falle ihrer Durchführung einen nicht unbeträchtlichen Einnahmeausfall bezw. bedeutende neue Anforderungen an den Staatsschatz zur Folge haben werden. Die Durchführung dieser Maassnahmen sei daher nur möglich, wenn die Deckung in einer neuen Einnahmequelle gefunden wird.

Dies sei die Fahrkartensteuer. Die Fahrkartensteuer sei in anderen Staaten längst eingeführt. Man müsse wohl nicht gerade jede Steuer, die ein anderer Staat einführt, schon deshalb annehmen. Nach allgemeinen staatsfinanziellen und volkswirthschaftlichen Grundsätzen stellte sich jedoch diese Steuer als zulässig und annehmbar dar.

Die Steuer werde die Bevölkerung nicht stark belasten.

Die Mehrbelastung der Reisenden durch diese Steuer werde bei Benutzung der III. Wagenklasse bei Entfernungen bis 10 km 0,16 bis 1 h — je nach den Fahrpreisen auf den einzelnen Bahnen —, bei Entfernungen bis 20 km 2,3—4 h und bei Entfernungen bis 80 km 20 h betragen.

Der Fahrpreis der III. Wagenklasse mit Einschluss der Fahrkartensteuer werde sich auf vielen österreichischen Bahnen noch immer niedriger stellen, als beispielsweise der Fahrpreis der IV. Klasse auf den preussischen Staatsbahnen, und alle Fahrpreise III. Klasse auf österreichischen Bahnen mit Einschluss der Fahrkartensteuer werden sich noch immer niedriger stellen, als die Fahrpreise III. Klasse der preussischen Staatsbahnen.

In der Generaldebatte wurden gegen das Gesetz als solches von einzelnen Rednern Bedenken geltend gemacht. Einer derselben wies auf die schwere Belastung hin, welche der Bevölkerung durch die neue Steuer auferlegt wird. Die Kosten werden Handel und Industrie sowie der kleine Landwirth zu tragen haben, der ja die Eisenbahnen häufig zum Zweck der Verwerthung seiner Erzeugnisse benutzen muss.

Derselbe Abgeordnete sprach ferner die Befürchtung aus, dass im Gefolge der Fahrkartensteuer eine Erhöhung der Personentarife eintreten werde.

Bisher sei die Regierung in der Lage gewesen, den naturgemässen Bestrebungen der Privatbahnen, ihren Personentarif

möglichst hoch zu halten, dadurch einen Widerstand entgegenzusetzen, dass sie auf den Staatsbahnentarif hinweisen und überhaupt von ihrem Tarifhoheitsrechte in einem abweisenden Sinne Gebrauch machen konnte.

Das werde leider nicht mehr der Fall sein. Denn das Argument: „Ihr dürft mit dem Preise nicht in die Höhe gehen, weil die Bevölkerung dadurch geschädigt wird“ könne man nur dann anwenden, wenn man nicht selbst Antheil nimmt an dieser Preiserhöhung.

Im Gegentheil, der Staat, welcher bisher ein sozial- und verkehrspolitisches Interesse an niedrigen Fahrpreisen der Privatbahnen hatte, habe jetzt ein finanzpolitisches Interesse an der Erhöhung dieser Tarife.

In der That habe sich denn auch bereits, bevor noch die Fahrkartensteuer genehmigt ist, eine Bahn — und nicht gerade die ärmste — gemeldet, um mit den Tarifen in die Höhe zu gehen; es sei dies die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, deren Generalversammlung am 31. Mai d. J. den Bericht des Ausschusses genehmigte, dahingehend, man werde an die Regierung mit der Bitte herantreten, einer Erhöhung der Personentarife die Zustimmung zu ertheilen, und man hoffe, die Regierung werde diesmal nachgiebig sein.

Was den Ertrag der Fahrkartensteuer betrifft, so wies derselbe Abgeordnete darauf hin, dass laut des Ausschussberichts diese Steuer auf Grund der Statistik für das Jahr 1900 gegenüber jener für das Jahr 1899 um eine halbe Million Kronen mehr an Ertrag ergebe.

Im Jahre 1878 haben die Einnahmen aus dem Personenverkehre der Lokomotiveisenbahnen in Oesterreich 66 400 000 Kr. betragen. Diese Einnahmen seien bis zum Jahre 1899 auf 143 120 000 Kr. gestiegen. In 20 Jahren sei also eine Steigerung des Personenverkehrs um mehr als 100 % eingetreten, welche auf die Entwickelung des Netzes zurückzuführen ist, aber auch auf die Verdichtung des Personenverkehrs auf das Betriebskilometer.

Man habe es also hier mit einer Einnahme zu thun, welche infolge der Entwickelung des modernen wirthschaftlichen Lebens und infolge des fortschreitenden Eisenbahnbaues von Jahr zu Jahr steigen wird und welche bereits in einigen Jahrzehnten weit, weit hinausgewachsen sein wird über die Bedürfnisse, zu deren Deckung sie dienen soll.

Weiter machte derselbe Abgeordnete geltend, dass die 12 prozentige Steuer bei grösseren Entfernungen eine empfindliche Mehrbelastung des Einzelnen bedeutet, zumal bei vielen Reisenden mit einer grösseren Anzahl von Fahrten zu rechnen ist. Auch falle der Umstand ins Gewicht, dass diejenigen, die nicht das Glück haben, an Staatsbahnen zu liegen, erhöhte Tarife zahlen, daher erschwerte Wettbewerbsbedingungen haben, und dass sie infolge dessen überdies auch eine höhere Fahrkartensteuer zu zahlen haben werden.

Besonders treffe dies selbstverständlich bei Fahrten auf der Südbahn mit ihren hohen Personentatrifen zu, und sei die Ausnahmebestimmung des Gesetzes (§ 3), wonach die Fahrkartensteuer von den Fahrpreisen III. Klasse auf Hauptbahnen, deren Tarife durchschnittlich um 20 % jene der Staatsbahnen übersteigen, statt mit 12 % nur mit 9,5 % zu bemessen ist, nicht ausreichend, um den Unterschied in der Steuerleistung von den Fahrpreisen der Südbahn gegenüber jenen der Staatsbahnen auszugleichen. Der mehrfach genannte Redner besprach sodann die im Gesetze festgesetzten Steuerbefreiungen, vor allem jene für Arbeiter, und bemängelte, dass die Steuerbefreiung nicht auch den arbeitsuchenden Arbeitern zugewendet werde.

Mehrere andere Abgeordnete sprachen sich aus dem Grunde gegen das Gesetz aus, weil nach ihm die Fahrpreise aller drei Klassen mit dem gleichen prozentualen Steuerzuschlag getroffen werden sollen. Die Reisenden III. Klasse sollten zur Steuer weniger herangezogen werden als jene der I. Klasse. Die ärmeren Schichten der Bevölkerung, die gezwungen sind, III. Klasse zu fahren, zahlen ohnehin den grössten Theil der direkten und indirekten Steuern. Deshalb sollte in dieser Beziehung ein gewisser Unterschied gemacht werden. Es sollte daher die I. Klasse mit 14 %, die II. Klasse mit 12 % und die III. Klasse mit 10 % zur Fahrkartensteuer herangezogen werden. Das Ergebniss der Steuer werde dann allerdings nur 9 800 000 Kr. betragen; den Ausfall von 1 600 000 Kr. könnte der Finanzminister aber dadurch hereinbekommen, dass auf gewissen Gebieten des Staatseisenbahnverkehres Ersparungen gemacht werden. Die Gewährung von Freikarten sollte auf den Staatsbahnen und noch mehr auf den Privatbahnen eingeschränkt werden.

Ein noch weitergehender Antrag ging dahin, die Fahrpreise III. Klasse von der Steuer ganz freizulassen, dagegen jene der I. und II. Klasse mit 50 % zu besteuern.

Mit Recht wendete sich der Finanzminister gegen eine Steigerung im Prozentsatz nach Klassen. Die Fahrkartensteuer, wie sie vorgeschlagen ist, soll mit einem Prozentsatze des Fahrpreises eingehoben werden. Nun seien die Fahrpreistarife auf den Bahnen, und zwar insbesondere auf den Staatsbahnen, ohnehin ziemlich empfindlich progressiv; sie stehen annähernd in dem Verhältniss 1 : 2 : 3.

Was die beantragte Beschränkung der Steuerumlage auf die beiden ersten Klassen betrifft, so hob der Finanzminister hervor, dass die I. und II. Klasse von verhältnissmässig wenig Reisenden benutzt werde, daher eine Beschränkung der Fahrkartensteuer auf diese Klassen unmöglich denjenigen finanziellen Erfolg haben könnte, welcher nothwendig ist, um jene Zwecke zu verwirklichen, welche in dem Ertrag der Fahrkartensteuer ihre Deckung finden sollen. Wollte man den Versuch machen, eine Ermässigung des Steuersatzes III. Klasse durch sehr hohe Steuersätze in den höheren Klassen wettzumachen, so hiesse dies wohl den Teufel mit Beelzebub austreiben. Schon jetzt klagen die Eisenbahntechniker, dass die Züge in den oberen Wagenklassen nicht ausreichend ausgenutzt sind. Wollte man die III. Klasse unverändert lassen und die II. und I. Klasse um 50 % vertheuern, dann würden die Wagen I. Klasse ganz leer stehen, also dann würde die I. Klasse von zahlenden Reisenden vollkommen befreit sein und daher weder den Eisenbahnen ein Erträgniss, noch dem Steuerärar irgend eine Fahrkartensteuer zufliessen. Es würde wahrscheinlich das Ergebniss eines solchen Antrages das sein, das heutige zahlende Publikum der I. Klasse von einer Zahlung der Fahrkartensteuer in der I. Klasse insofern zu befreien, als das Publikum dann in dieser Klasse gar nicht fahren würde. Und die II. Klasse würde gleichfalls zu Gunsten der III. Klasse verlassen werden und die Steuereingänge wären geringfügig. Ausserdem aber würden die Einnahmen der verschiedenen Eisenbahnen dadurch auf das empfindlichste geschädigt werden.

Auch den Antrag, welcher die Abstufung 14, 12 und 10 % für die drei Wagenklassen vorschlägt, erklärte der Finanzminister für unannehmbar, weil dieser Antrag ein Mindererträgniss von 1 600 000 Kr. zur Folge hätte.

Ein weiterer grundsätzlicher Abänderungantrag wurde dahin gestellt, dass mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Tarife der einzelnen Bahnen die Steuer nicht in Prozenten des Fahrpreises, sondern kilometrisch bemessen werde, da durch die Umlegung auf den Fahrpreis namentlich die Fahrten auf jenen Bahnen, welche hohe Fahrpreise haben, höher belastet werden, als die Fahrten auf anderen Bahnen. Gegenüber diesem Vorschlag bemerkte der Berichterstatter, dass ein Kilometersteuersatz sehr einfach zu machen sei. Er habe selbst im Ausschusse den Vorschlag gemacht, die Steuer III. Klasse für 1 km mit 0,3 h, II. Klasse mit 0,6 h, I. Klasse mit 0,9 h, bei Schnellzügen um 50 %, bei den Express- oder Luxuszügen noch um 20 % höher zu bemessen. Ueber diesen Antrag sei längere Zeit im Ausschusse verhandelt worden; man sei aber schliesslich und endlich zur Ueberzeugung gekommen, dass es nicht möglich sei, auf die Kilometertaxe einzugehen, und zwar wegen der ausserordentlichen Schwierigkeiten bei der Berechnung und andererseits bei der Abfuhr der Steuer.

Nach Schluss der Generaldebatte wurde unter Ablehnung aller grundsätzlichen Abänderungsanträge das Eingehen in die Spezialdebatte über die Gesetzvorlage in der vom Steuerausschusse angenommenen Fassung beschlossen. In der Spezialdebatte erfuhren nur einige wenige Bestimmungen des Gesetzentwurfs eine Abänderung, darunter jene wegen der Steuerfreiheit solcher Verkehrsunternehmungen, die nur den Lokalverkehr vermitteln, das ist solcher, die ihren Geschäftsbetrieb auf das Weichbild einer Gemeinde und den Umkreis von 10 km von der Grenze dieses Gebietes beschränken. Ein Landgemeindevertreter machte gegen diese Bestimmung geltend, dass durch sie die Bewohner grosser Städte eine nicht zu unterschätzende Begünstigung erfahren. Wenn der Geschäftsmann der Stadt Wien irgend ein Geschäft mit einem anderen Geschäftsmanne in einem weiteren Bezirke abwickeln will, so sei ihm das sehr leicht möglich, er sei dabei begünstigt, weil er keine Fahrkartensteuer zu bezahlen hat. Der kleine Geschäftsmann auf dem Lande oder in der kleinen Stadt dagegen müsse, damit er die Kundschaft erreiche, vielleicht 20, 40, ja 80 und 100 Kilometer fahren, wodurch ihm eine grosse Ausgabe für die Fahrt sammt Steuer gegenüber dem Wiener Geschäftsmanne erwächst. Es werde da also wieder nach verschiedenem Maasse gemessen; es sei daher naturgemäss, dass sich die Leute vom Lande infolge solcher Begünstigungen veranlasst sehen, sich nach den grossen Städten zu wenden, wodurch die Bevölkerungszahl in den kleinen Städten und entfernteren Gemeinden thatsächlich zurückgeht.

Nach längerer Debatte wurde die einschlägige Bestimmung der Gesetzvorlage (§ 10) mit einer Ergänzung angenommen, durch welche ausgesprochen wird, dass in dem Falle, dass einzelne Linien einer dem örtlichen Verkehre dienenden Kleinbahn 10 km über die Grenze der Gemeinden hinausreichen, nur der Verkehr auf dem ausserhalb dieses Umkreises gelegenen Theile der Bahn der Fahrkartensteuer unterliegt. Die Bestimmung wegen Steuerbefreiung der Arbeiter (§ 9) wurde durch einen Beschluss des Abgeordnetenhauses dahin ergänzt, dass die Steuerfreiheit auch Arbeit suchenden, von den Arbeitsvermittelungsämtern

legitimirten Arbeitern zukommt, sofern sie mit besonderen ermässigten Fahrkarten befördert werden.

Eine weitere vom Abgeordnetenhause beschlossene Ergänzung der Gesetzvorlage (§ 12) geht dahin, dass nicht nur Anweisungen (Legitimationen) zur freien Fahrt, sondern auch solche zur Fahrt zu ermässigtem Preise einer von den begünstigten Personen zu entrichtenden Stempelgebühr und zwar in der halben Höhe der für Freikarten festgesetzten Stempelgebühr unterliegen.

Im Laufe der Berathungen im Abgeordnetenhause nahm der Eisenbahnminister Anlass, auf verschiedene bei diesen Berathungen gefallene Bemerkungen zu antworten, u. a. auf den Vorwurf, dass die Tarife der Wiener Stadtbahn zu niedrig seien und dass infolge dessen der Zuschuss des Staates für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals dieser Bahn ein sehr hoher sei. Der Minister bemerkte, dass die Wiener Stadtbahn noch nicht ein volles Jahr in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe stehe, am 6. August 1901 sei die letzte Strecke in Betrieb gekommen. Könne man also aus den Ergebnissen eines unvollständigen Bahnbetriebes, wie es die beiden vorausgegangenen Jahre waren, ein Urtheil über die Ertragfähigkeit schöpfen? Der Umstand, dass das Betriebsdefizit im vorigen Jahre, welches 186 000 Kr. beträgt, ziffermässig genau mit den Mehrkosten des mineralischen Brennstoffes stimme — im Jahre 1901 war eine grosse Kohlentheuerung —, beweise, dass in diesem Jahre, wo das ganze Netz erst ein paar Monate im Betriebe war, wenn nicht diese abnormalen Verhältnisse eingetreten wären, ein Betriebskostenabgang nicht eingetreten wäre.

Es sei ja auch hervorzuheben, dass die Wiener Stadtbahn mit Konkurrenzen zu rechnen hat: den elektrischen Bahnen und anderen Verkehrsmitteln. Die Stadtbahn habe also immer gewisse Schranken sich vorzuzeichnen. Würde man die Tarife höher stellen, so würde nur die Folge sein, dass die Frequenz abnimmt, aber das finanzielle Ergebniss würde deshalb nicht besser werden, im Gegentheil. Aber in einem Punkte sollte die Wiener Stadtbahn, wie der Minister betonte, Anspruch auf eine gewisse Sympathie erheben dürfen, denn bei ihr sei von allem Anfang an darauf gehalten worden, dass gar keine Freikarten und Fahrbegünstigungen gegeben werden. Die Wiener Stadtbahn kenne keine Fahrpreisermässigungen, abgesehen für die unmittelbar im Dienste der Bahn Beschäftigten und die staatlichen Ueberwachungsorgane. Es wolle daraus entnommen werden, dass das Eisenbahnministerium gewiss danach strebt, die Ungleichheiten, Begünstigungen und namentlich das Freikartenwesen so viel als nur immer möglich einzuschränken. Die Freikarten seien eine aus früheren Zeiten des Eisenbahnwesens überkommene Einrichtung und gewiss für alle streng denkenden Bahnverwaltungen nur eine Quelle der grössten Unannehmlichkeiten und des grössten Unbehagens; leider lassen sich diese Begünstigungen nicht gänzlich vermeiden. Der Minister sei dankbar, wenn in der Debatte hervorgehoben worden ist, dass bei den Staatsbahnen das Streben erkennbar hervortritt, den Freikarten, Fahrbegünstigungen und Ermässigungen so viel als möglich einschränkend entgegen zu treten.

Der Minister verwies im übrigen, was die Anzahl der bei den Staatsbahnen ausgegebenen Freikarten betrifft, auf den Geschäftsbericht der Staatsbahnen für das Jahr 1900. Nach ihm stellt sich das Verhältniss zwischen den zahlenden und den freifahrenden Reisenden I. und II. Klasse wie folgt: Die Gesammtzahl der Freikarten für die I. und II. Klasse hat betragen 29 561, das sind 0,68 % der Reisenden I. und II. Klasse; also nicht einmal 1 % der Reisenden dieser beiden Klassen ist mit Freikarten befördert worden. In der I. Klasse allein ist das Verhältniss etwas ungünstiger. Die Gesammtzahl der Freikarten beträgt hier 8 533 und entspricht 3,2 % der Gesammtzahl der Reisenden I. Klasse. Unter der früher angeführten Gesammtzahl der Freikarten I. und II. Klasse befinden sich nicht weniger als 80 % für Eisenbahnbeamte; es ist ja bekannt, dass es eine seit alters her bestehende Einrichtung bei den Bahnen ist, dass den Beamten selbst die unentgeltliche Benutzung auch der fremden Bahnen auf Gegenseitigkeit gewährt wird. Was die I. Klasse betrifft, so entfallen von den 3,2 % Freikarten 60 % auf Eisenbahnbeamte.

Im Herrenhause wurde das Gesetz in der Fassung des Abgeordnetenhauses angenommen. Der Berichterstatter hob hervor, dass für die Deckung der Kosten der verschiedenen vom Reichsrathe beschlossenen Maassnahmen eine neue Einnahmequelle geschaffen werden müsse und dass die Fahrkartensteuer eine wenig lästige Steuer sei, welche voraussichtlich den Personenverkehr nicht beeinträchtigen werde. Eine ungünstige Beeinflussung des Personenverkehres durch die Fahrkartensteuer sei um so weniger zu besorgen, als die Personentarife in Oesterreich zu den billigsten in ganz Europa zählen und sie auch nach Zuschlag der Fahrkartensteuer noch immer weitaus niedriger sein werden, als die vor dem Jahre 1890 bei den österreichischen Bahnen in Kraft gestandenen Personentarife.

So bestanden bei den österreichischen Staatsbahnen bis 16. Juni 1890 folgende Einheitssätze im Personenverkehr (ausschliesslich Stempelgebühr):

	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse
Personenzug . . .	4 h	6 h	9,5 h
Schnellzug	4,5 „	8 „	11,5 „

für das Kilometer.

Dagegen betragen die Grundtaxen des dermaligen Personentarifs der österreichischen Staatsbahnen (Staffeltarif) nach Zuschlag der 12 prozentigen Fahrkartensteuer in der theuersten Staffel (1—150 km):

	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse
Personenzug . . .	2,8 h	5,04 h	8,4 h
Schnellzug	3,92 „	7,28 „	11,76 „

Bei dieser Vergleichung ist allerdings in Betracht zu ziehen, dass die Fahrpreise bei den österreichischen Staatsbahnen seit 1890 nach Zonen, und zwar dermalen nach Zehnkilometerzonen, berechnet werden.

Die wesentlichsten Bestimmungen dieses Gesetzes, welches gleichzeitig mit mehreren anderen in ihm angeführten Gesetzen in Kraft zu treten hat (voraussichtlich 1. Januar 1903), lauten:

Für den Transport von Personen auf Eisenbahnen innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird eine besondere Abgabe (Fahrkartensteuer) eingeführt. Dieselbe ist von den gegenüber der Transportanstalt zur Zahlung der Transportgebühren verpflichteten Personen zu entrichten und beträgt, unbeschadet der in den §§ 2 und 3 getroffenen Ausnahmebestimmung: a) für Hauptbahnen 12 %, b) für Lokalbahnen (Gesetze vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 56, 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 von 1895) 6 %, c) für Kleinbahnen (Gesetz vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 von 1895) 3 % des jeweilig für die Beförderung im Geltungsgebiete des gegenwärtigen Gesetzes zur Einhebung gelangenden Fahrpreises. (§ 1.)

Im Verkehr nach und von den Ländern der ungarischen Krone, dann Bosnien und der Hercegovina sowie über diese Ländergebiete hinaus wird die Fahrkartensteuer mit 10 % von jenem Theile des Fahrpreises festgesetzt, welcher auf die Beförderung im Geltungsgebiete des gegenwärtigen Gesetzes entfällt. (§ 2.)

Auf Hauptbahnen, deren normaler Tarif für die III. Wagenklasse durchschnittlich um mehr als 20 % höher ist als der gleiche Tarif der österreichischen Staatsbahnen, wird die Steuer für diese Wagenklasse mit 9,5 % und im Falle des § 2 mit 7,5 % des zur Einhebung gelangenden Fahrpreises festgesetzt. (§ 3.)

Die Einhebung und Abfuhr der Abgabe erfolgt durch die Eisenbahnverwaltungen.

(Die näheren Bestimmungen über den hierbei zu beobachtenden Vorgang sollen im Verordnungswege erlassen werden.) (§ 4.)

Von der durch dieses Gesetz auferlegten Abgabe sind befreit: a) der Allerhöchste Hof, b) Personen, welche unter Anwendung des Militärtarifes befördert werden, c) Arbeiter und arbeitsuchende, von den hierzu im Verordnungswege bevollmächtigten, öffentlichen Stellenvermittelungen legitimirte Arbeiter, welche mit besonderen, ermässigten Fahrkarten befördert werden, in welcher Hinsicht die näheren Bestimmungen, insbesondere über das Mindestausmaass der die Voraussetzung der Befreiung bildenden Fahrpreisermässigung dem Verordnungswege vorbehalten wird. (§ 9.)

Von der Fahrkartensteuer sind ferner befreit: a) die Personentransporte auf jenen Kleinbahnen, welche den Verkehr in einer Gemeinde und ihrer Umgebung vermitteln, innerhalb des Weichbildes der Gemeinde und eines Umkreises von 10 km von der Gemeindegrenze aus. Ueberschreiten einzelne Linien einer solchen Kleinbahn diesen Umkreis, so unterliegt der Verkehr auf dem ausserhalb derselben gelegenen Theile der Bahn der Fahrkartensteuer, b) die Personentransporte auf den den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 18. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 230, bildenden Bahnlinien der Wiener Stadtbahn auf die Dauer der im § 2 Lit. d dieser Konzessionsurkunde festgesetzten Steuerbefreiungen.

Die gleiche Befreiung gilt für direkte Fahrten im Uebergangsverkehre zwischen den den Gegenstand der bezogenen Konzessionsurkunde bildenden und den künftig zu konzessionirenden Bahnlinien des Wiener Stadtbahnnetzes sowie den innerhalb des Wiener Stadtgebietes gelegenen Strecken der bestehenden Eisenbahnen. (§ 10.)

(Folgen Bestimmungen über Beseitigung der bisherigen Stempelgebühr und der Prozentualgebühr. Jene bleibt nur für den Verkehr mit Ungarn, Bosnien, der Hercegovina und darüber hinaus sowie für den Personenverkehr auf Dampfschiffen.)

Anweisungen (Legitimationen) zur freien Fahrt sowie zur Fahrt zu ermässigtem Preise unterliegen einer von den begünstigten Personen zu entrichtenden Stempelgebühr. Dieselbe beträgt für Anweisungen, welche nur zu einer einmaligen Fahrt oder zu einer Hin- und Rückfahrt berechtigen:

a) bei freier Fahrt hinsichtlich der
III. Wagenklasse . . . . 50 h.,
II. „ . . . . 1 Kr.,
I. „ . . . . 2 „
b) bei der Fahrt zu ermässigtem Preise hinsichtlich der
III. Wagenklasse . . . . 25 h.,
II. „ . . . . 50 „
I. „ . . . . 1 Kr.

und bei Anweisungen zu wiederholten Fahrten
a) bei freier Fahrt hinsichtlich der
III. Wagenklasse . . . . 5 Kr.,
II. „ . . . . 10 „
I. „ . . . . 20 „
b) bei der Fahrt zu ermässigtem Preise hinsichtlich der
III. Wagenklasse . . . . 2,50 Kr.,
II. „ . . . . 5 Kr.,
I. „ . . . . 10 „

Lautet die Anweisung auf mehrere Personen, so ist die Stempelgebür für jede derselben besonders zu berechnen.

Von der Stempelgebühr sind befreit: Anweisungen, welche a) auf Gesetzen, allgemeinen Verordnungen oder konzessionsmässigen Verpflichtungen beruhen, b) von den Bahnverwaltungen den eigenen Bediensteten einschliesslich der Arbeiter sowie den Familienangehörigen derselben oder den Bediensteten fremder Verkehrsanstalten ertheilt werden, c) auf Grund der vom Eisenbahnminister erlassenen oder genehmigten Dienstvorschriften der Bahnverwaltungen aus öffentlichen oder eisenbahndienstlichen Rücksichten oder wegen Armuth oder endlich für gemeinnützige Zwecke gewährt werden.

Die näheren Vorschriften über die Art der Entrichtung dieser Stempelgebühr sind im Verordnungswege zu erlassen.

Die Regierung ist ermächtigt, die unmittelbare Entrichtung dieser Gebühr zu bewilligen.

Auf die oben bezeichnete Stempelgebühr finden im übrigen die allgemeinen Vorschriften der Gesetze über Stempel- und unmittelbare Gebühren Anwendung. (§ 12.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Wagengestellung für lebende Thiere.** Da von Versendern lebender Thiere darüber geklagt wird, dass ihnen oft Wagen überwiesen werden, die wegen ihres Radmaterials zur Beförderung in schnellfahrenden Zügen nicht geeignet sind, und dass hieraus vielfach Unzuträglichkeiten erwachsen, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen mit Rücksicht auf die Bedeutung dieser Frage beauftragt, die betheiligten Dienststellen erneut und nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass die in den Fahrplanvorschriften hinsichtlich der Lauffähigkeit von Güterwagen in schnellfahrenden Zügen gegebenen Bestimmungen bei der Anforderung von Wagen für Zwecke der Viehverladung genau beachtet werden.

— **Altenbekener Eisenbahnunglück.** Das Reichsgericht verwarf die Revision des Zugführers Peters-Berlin, welcher am 22. März vom Landgericht Paderborn wegen Verursachung des Eisenbahnunglücks bei Altenbeken, fahrlässiger Tödtung und Körperverletzung zu 6 Wochen Gefängniss verurtheilt worden war. (Vergl. die Erörterung der Schuldfrage in Nr. 27 S. 430 und in Nr. 31 S. 505 d. Ztg.)

— **Ein Zusammenstoss zweier Züge der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn** erfolgte am 20. Juni d. J. Abends um 7¼ Uhr unmittelbar vor dem östlichen Eingange zur Station Schlesischer Bahnhof. Ein von der Station Stralauer Thor zu frühzeitig abgelassener Zug fuhr auf einen in der Station Schlesischer Bahnhof haltenden; trotzdem der Anprall ein ausserordentlich heftiger war, wurden von den 40 Fahrgästen, die in den beiden Zügen sassen, nur 13 leicht verletzt. Der Betrieb wurde auf der östlichen Strecke etwas über eine Stunde ausgesetzt. Die von leitender Stelle aus sofort angestellten Ermittelungen über die Ursache des Unfalles ergaben folgendes: Die Blockstation auf dem Bahnhof Stralauer Thor, die das Zeichen der freien Einfahrt zu geben hat, war infolge einer Störung ausser Thätigkeit getreten. Infolge dessen mussten die Signale, wie das bei Störungen der Blockstation üblich ist, auf telephonischem Wege ertheilt werden. Der Blockwärter hat nun vermuthlich das telephonische Signal nicht abgewartet, sondern das Zeichen zur Abfahrt zu einem Zeitpunkt ertheilt, als der Schlesische Bahnhof noch mit einem Zuge besetzt war. Auf diese Weise erfolgte der Unfall. Was den Materialschaden anbetrifft, so sind der erste Wagen des eingefahrenen und der letzte Wagen des haltenden Zuges besonders stark beschädigt. Die Buffer wurden losgerissen und die sämmtlichen Scheiben zertrümmert. An den Aussenwänden zeigten sich tiefe Löcher, die durch das Einbohren der zwischen den einzelnen Wagen befindlichen Schutzeisen entstanden waren. Die sechs Wagen der beiden beschädigten Züge wurden nacheinander in den Schuppen am Stralauer Thor geschafft; dann wurde die Strecke, die mit Scherben bedeckt war, gereinigt. Die Gleise und die Stromschienen waren unbeschädigt geblieben. Um ¼9 Uhr wurde der Betrieb bis zum Kottbuser Thor durch Umsetzen vor dieser Station aufgenommen und um 9 Uhr konnte der Gesammtbetrieb wieder hergestellt werden. Vor den einzelnen Stationen hatten sich inzwischen zahlreiche Menschen angesammelt, die auf die Wiedereröffnung des Betriebes warteten.

— **Die Eisenbahnstrecke Petersdorf-Schreiberhau,** über deren Eröffnung wir in Nr. 50 d. Ztg. berichteten, hat der „Schles. Zeitung" zufolge ungeheuere Steigungen zu überwinden, denn während der Bahnhof Petersdorf sich nur 388,20 m über NN. erhebt, liegt der Bahnhof Schreiberhau 703,85 m über diesem Punkte. Die 15,09 km lange Linie steigt mithin um 315,65 m. Abgesehen von den Stationen, welche in der Waagerechten angelegt sind, weist die Strecke fast ausschliesslich Neigungen von 1:40 und 1:45 auf. Dazwischen befinden sich in ganz kurzen Längen vier Neigungen von 1:50. Die Theilstrecke Hirschberg-Petersdorf besitzt als stärkste Neigungen zwei von 1:60. Ueberhaupt beträgt der Höhenunterschied zwischen Hirschberg und Petersdorf i. R. nur 45,5 m. Beide Stationen liegen 17 km weit auseinander. Die neue Strecke hat wegen des starken Höhenunterschiedes zwischen den beiden Endpunkten in zahlreichen scharfen Krümmungen geführt werden müssen. Viele derselben beschreiben einen Halbmesser von nur 200 m. Die neue Strecke ist der Betriebsinspektion Hirschberg sowie der Verkehrs- und Maschineninspektion Görlitz unterstellt worden.

— **Schlesische Kleinbahngesellschaft.** Die Generalversammlung erklärte sich grundsätzlich mit der Auflösung der Tochtergesellschaften, oberschlesische Dampfstrassenbahn, oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke sowie mit deren Uebernahme in die schlesische Kleinbahngesellschaft nebst Verlegung des Gesellschaftssitzes nach Oberschlesien einverstanden. Von Seiten eines Kattowitzer Aktionärs wurden gegen die Verwaltung und die Gründer schwere Anschuldigungen vorgebracht und die Regressansprüche erhoben. Weiter wurde beantragt, die Entlastung zu verweigern. Von der Verwaltung wurde auf den Revisionsbericht verwiesen und die darin enthaltenen Gesichtspunkte wegen Neugestaltung des Betriebes wiederholt. Bezüglich der Linie Gleiwitz-Randen hat der Staat den Ankauf abgelehnt. Der Jahresabschluss wurde mit allen gegen 10 Stimmen genehmigt und die Dividende auf 0,5 % (i. V. 5 %) festgesetzt. Die Entlastung wurde mit allen 50 Stimmen ertheilt. Schliesslich wurde die demnächstige Einberufung einer Versammlung der Obligationenbesitzer in Aussicht gestellt zwecks dringlicher Sicherstellung der alten Obligationen, so dass diese gleiche Sicherheit wie die neuen geniessen.

— **Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1901 haben im Jahre 1901 neue Unternehmungen nicht zum Abschluss gebracht, die noch aus früheren Jahren schwebenden Projekte neuer Bahnen nicht wesentlich gefördert werden können. Insbesondere geriethen die Verhandlungen mit dem Kreise und der Stadt Memel über die Ausführung der Memeler Kreisbahnen, für welche das Projekt bereits landespolizeilich festgestellt wurde, ins Stocken, weil der Staat noch keine Zusage über seine finanzielle Betheiligung machen konnte und auch die Provinzialverwaltung Ostpreussen über bereite Mittel zur Betheiligung nicht mehr verfügte, weil ferner die Nordische Elektrizitätsgesellschaft in Danzig, namentlich infolge des Kummer'schen Konkurses, die elektrische Bahnverbindung zwischen dem Endpunkte der projektirten Kleinbahnen und dem industriellen Stadttheil in Memel nicht fertigstellen konnte und weil endlich von der Gesellschaft die geforderte Zusage der Uebernahme des Restkapitals in gleichberechtigten Aktien nicht abgegeben werden konnte. Ueber das fertig bearbeitete Projekt der vollspurigen 17 km langen Kleinbahn Marggrabowa-Czymochen (Suwalki) ist eine Entscheidung des Staates noch nicht erzielt worden. Die dem Abschlusse nahen Verhandlungen über die 11 km lange vollspurige Kleinbahn Thorn-Leibitsch, welche die Gesellschaft seit etwa 7 Jahren im Zusammenhang mit dem Projekt Thorn - Scharnau verfolgt, mussten unterbrochen werden, weil der Stadt- und der Landkreis Thorn vor Bildung der Aktiengesellschaft für diese Bahn die Herstellung des Bahnplanums zur Beschäftigung Arbeits-

loser selbst übernahmen und nur den Rest der Bauausführungen und Lieferungen noch durch die zu errichtende Aktiengesellschaft zum Abschluss gelangen wird. Die ebenfalls seit 7 Jahren verfolgten Bahnprojekte im Kreise Schwetz sind im abgelaufenen Jahre unter wesentlicher Mitwirkung der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. zu Berlin weiter verhandelt, aber noch zu keinem Abschluss gelangt. Am 28. September 1901 ist auf der Kleinbahn im Kreise Marienwerder und am 30. September 1901 auf der vollspurigen Kleinbahn von Culmsee nach Melno der Betrieb eröffnet worden. Auf beiden Bahnen ergab die Rübenernte einen sehr starken Verkehr, dessen Umfang indess die Nothwendigkeit der baulichen Ergänzung der Bahnen in vielen Punkten erwiesen hat. Am 24. Dezember 1901 wurde auch der Betrieb der im Kreise Pillkallen gelegenen etwa 60 km langen Kleinbahnen übernommen. Bei den Bromberger Kreisbahnen hat die Getreidemissernte den Versand stark beeinträchtigt, der Kohlenverkehr aus Moltkegrube sich nicht wesentlich gehoben. Für die Wehlau-Friedländer Kreisbahnen erwuchs eine Enttäuschung aus der späten Eröffnung und Betriebseinschränkung der Zuckerfabrik Tapiau. Ausserdem hat die neue Staatsbahn Löwenhagen-Gerdauen fast allen Verkehr nach Königsberg entzogen. Bei den Königsberger Kleinbahnen erlangte die Gesellschaft durch Vereinbarungen mit der Kaufmannschaft in Königsberg und O. S.-B. einen besseren Uebergang zwischen Klein- und Staatsbahn. Die Haffuferbahn hat am meisten unter der Ungunst der allgemeinen Verhältnisse gelitten. Einige Ziegeleibetriebe stockten bedenklich. Der Anschluss an die Staatsbahn und die industriellen Privatanlagen in Elbing erfordern infolge der schwierigen örtlichen Verhältnisse im Vergleich mit ähnlichen anderen Bahnen erhebliche Mehrausgaben für den Betrieb. Bei der Samlandbahn ist auf das Aktienkapital 1 % Dividende erzielt worden. Der Güterverkehr steigt erst seit der im Juli 1901 erfolgten Regelung des Uebergangsverkehres auf die Staatsbahn. Für den Sommerverkehr ist eine stündliche Fahrgeschwindigkeit von 40 km mit Hilfe zweier neu angeschaffter schwerer Maschinen zur Anwendung gebracht. Die Konkurrenz mit der Cranzer Bahn und der ostpreussischen Südbahn hat jedoch zu ungewöhnlich billigen Fahrpreisen und reicher Gestaltung des Fahrplans genöthigt. Die Fischhausener Kreisbahn leidet unter sehr langsamer Verkehrsentwickelung. Nach Eröffnung der Insterburger Kleinbahnen wird die Gesellschaft rund 900 km Kleinbahnen im Betriebe haben. Der Landkreis Bromberg, welcher 4 % Zinsen und ½ % Tilgung des auf 1 821 000 ℳ. vereinbarten Anlagekapitals gewährleistet hatte, machte zum 1. Oktober 1901 von seinem vertragsmässigen Kündigungsrechte Gebrauch und wird demgemäss das Bahneigenthum durch Einlösung der am 1. d. Mts. noch nicht ausgeloosten 4 % Obligationen (1 793 000 ℳ.) erwerben und am 1. Oktober d. J. den Betrieb seiner Bahnen selbst übernehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Ueberschuss von 113 642 ℳ ab.

— **Zugkontrolöre in Sachsen.** Seit dem 1. April 1900 sind bei der sächsischen Staatseisenbahn nach dem Vorgange der preussischen Verwaltung drei Zugkontrolöre eingestellt, deren Thätigkeit sich auf die unvermuthete Revision aller Personenzüge erstreckt, um den ständig sich mehrenden Fahrgeldhinterziehungen zu steuern. Nachdem sich diese Einrichtung als zweckmässig erwiesen hat, wurden vom 1. d. Mts. ab weitere drei Zugkontrolöre eingestellt, so dass künftig jeder der sechs Eisenbahnbetriebsdirektionen ein solcher Beamter zur Verfügung steht.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Mai d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 843,28) km befördert 3 215 948 (3 371 474) Personen, 753 422 (732 661) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 878 000 (1 991 000) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 814 000 (2 716 000) ℳ., aus sonstigen Quellen 246 000 (246 000) ℳ, im ganzen 4 938 000 (4 953 000) ℳ, weniger gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 15 000 ℳ. Vom 1. April bis letzten Mai d. J. betrugen die Einnahmen 9 373 000 ℳ., gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 9 396 000 ℳ. weniger 23 000 ℳ.

— **Aenderung der Bezeichnung „Unterbedienstete“.** Das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat verfügt, dass im amtlichen Verkehr an Stelle der bisherigen Bezeichnung „Unterbedienstete“ künftig die Bezeichnung „Unterbeamte“ zu gebrauchen ist.

— **Auflegen von Büchern und Zeitschriften in den Aufenthaltsräumen für das Personal auf den Stationen.** Die württembergische Staatsbahnverwaltung hat neuerdings angeordnet, dass in den Aufenthaltsräumen für das Zugbegleitungs-, Lokomotiv- und Stationspersonal auf den Stationen, wo das Personal während des Dienstes längeren Aufenthalt hat, Bücher und Zeitschriften in weiterem Umfang als bisher aufgelegt werden.

— **Die Grundsteinlegung des Erholungsheims für Lokomotivführer zu Münden** hat, wie wir der „Deutschen Eisenbahnzeitung“ entnehmen, am 22. Juni in würdiger Weise stattgefunden. Bei der Feier, zu der sich zahlreiche Vereinsmitglieder eingefunden hatten, war die Eisenbahnverwaltung durch den Ministerialdirektor Wehrmann und den Eisenbahndirektionspräsidenten Ulrich sowie die Mündener Stadtverwaltung durch Bürgermeister Weissker und Bürgervorsteher Blume vertreten. Der Vorsitzende des Vereins deutscher Lokomotivführer, Claus, schilderte in der Festrede die Bemühungen seiner Fachgenossen, ihren erholungsbedürftigen und vom schweren Dienste angegriffenen Amtsbrüdern eine Zufluchtstätte zu gründen. Namens des Ministers der öffentlichen Arbeiten sprach der Ministerialdirektor Wehrmann dessen Glückwünsche aus, dass das schöne Werk nun soweit gediehen sei. Der Staat, der für alle gleichmässig sorgen müsse, habe zur Begründung derartiger Anstalten keine Mittel zur Verfügung, wohl aber fördere er die Selbsthilfe, welche die einzelnen Stände auf diesem Gebiete bethätigen, in bereitwilligster und nachdrücklichster Weise. Wenn daher der Verein deutscher Lokomotivführer mit seinen 19 000 Mitgliedern sich ein Heim bauen wolle, wo diese sich von ihrem verantwortungsvollen und aufreibenden Berufe erholen können, so verdiene das die Unterstützung des Staates in höchstem Maasse. Die üblichen drei Hammerschläge begleitete Redner mit den Worten: „In Treue erdacht, Mit Gott vollbracht, Gott hab's in Acht.“ Auf den amtlichen Akt folgte eine von der Stadt Münden veranstaltete Festtafel und eine Dampferfahrt auf der Weser nach dem malerisch gelegenen Bursfelde.

— **Sommerfest des Eisenbahnvereins Osnabrück.** Der Eisenbahnverein unternahm am 15. und 22. Juni seinen diesjährigen Ausflug, zu dem die Eisenbahnbehörden zwei Sonderzüge bereitwilligst unentgeltlich zur Verfügung gestellt hatten. Lokomotive und Wagen waren mit Grün, Fähnchen und Wappen geschmückt. Das Ziel war dieses Mal das Hermannsdenkmal bei Detmold, und dazu hatten sich die Eisenbahner mit ihren Angehörigen recht zahlreich eingefunden, nahmen doch jedesmal weit über 2 500 Personen daran Theil. Die Lange'sche Kapelle begleitete die Fahrt und liess sowohl auf den Haltepunkten, als unterwegs und am Denkmal ihre Weisen ertönen. Von der Denkmalstreppe herab hielt der Vorsitzende, Eisenbahndirektor Claasen, eine Ansprache an die Anwesenden, in der er, an den vorjährigen Ausflug zum Kaiser Wilhelm-Denkmal bei Porta erinnernd, auf die historische Bedeutung des Teutoburger Waldes und des Denkmals hinwies. Seide Rede gipfelte in einem tausendfach aufgenommenen Hoch auf den Kaiser. Alsdann wurde die Nationalhymne gesungen. Dann sang man noch das inzwischen zur Vertheilung gelangte Hermannslied: „Als die Römer frech geworden.“ Viele der Ausflügler machten noch Abstecher nach Berlebeck und den Externsteinen. Abends brachten die Züge die Ausflügler nach Osnabrück zurück.

— **Der Königsberger Eisenbahn-Gesangverein** feierte am Sonntag, den 15. Juni sein diesjähriges Sommerfest in dem an Naturschönheiten so reichen Walschthale bei Mehlsack. Obwohl der Himmel mit Regen drohte, hatten sich Morgens etwa 1 800 Festtheilnehmer, darunter fast sämmtliche Oberbeamte mit ihren Familien, auf dem hiesigen Ostbahnhofe eingestellt. Um 7½ Uhr dampfte der dem Verein bewilligte Sonderzug in der stattlichen Länge von 36 Wagen nach Mehlsack ab, wo er planmässig 10 Uhr Vormittags eintraf. Unter Vorantritt der Musik ging es sodann durch das malerisch gelegene Mehlsack dem Festplatze zu, auf welchem sich alsbald ein reges Leben entwickelte. Der Oekonom des Walschthalrestaurants hatte die umfassendsten Vorkehrungen getroffen, um allen Anforderungen gerecht zu werden; auch der Wettergott hatte ein Einsehen und vertrieb die regnerischen Wolken. Programmmässig wechselten Musik- und Gesangvorträge ab. Ein gemeinsamer Spaziergang nach dem weissen Berge, von welchem aus der Sängerchor ebenfalls seine Weisen erschallen liess, gab den Festtheilnehmern Gelegenheit, die romantischen Partien des Walschthales kennen zu lernen, und eine Verloosung, in welcher jedes Loos gewann, erfreute die Kinder mit kleinen Geschenken. Ein Tanz beschloss das durchaus gelungene und in vollster Harmonie verlaufene Fest. Abends 10 Uhr traf der Sonderzug in Königsberg wieder ein.

— **Personalnachrichten.** Zur preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd übernommen: die seitherigen Gerichtsassessoren Ruge in Halle a/S, Saenger in St. Johann-Saarbrücken, Lüdicke in Cöln, Brückner in Stettin, Dr. Bergemann in Breslau und Dr. Meinicke in Magdeburg.

Der grossherzoglich hessische Regierungsassessor Böss in Berlin ist in den Dienst der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft dauernd übernommen und zur Eisenbahndirektion in Breslau versetzt worden.

Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches: Gustav Meyer der Eisen-

bahndirektion in Danzig, Woltmann und Pieper der Eisenbahndirektion in Posen und Blum der Eisenbahndirektion in Berlin.

Gestorben sind: der Regierungs- und Baurath z. D. Sauer in Wiesbaden, zuletzt Mitglied des Betriebsamts (Deutz-Emmerich) in Düsseldorf, und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor z. D. Albrecht in Berlin, zuletzt Vorstand der Bauinspektion in Gera.

Oesterreich.

— **Oesterreichisch-preussische Eisenbahnanschlüsse.** Die für den Juni in Aussicht genommene Besprechung zwischen den Vertretern der österreichischen und der preussischen Regierung über den Anschluss der Eisenbahnlinie Friedland - Reichsgrenze nächst Heinersdorf an das preussische Eisenbahnnetz wird infolge Verhinderung der preussischen Abgeordneten voraussichtlich erst im Spätsommer stattfinden. Es wird indessen in der Zwischenzeit im schriftlichen Wege eine Auseinandersetzung über den Inhalt des zu vereinbarenden Anschlussvertrages gepflogen werden.

— **Eröffnung von Steinbrüchen in der Nähe der Bahn.** Bei den von den politischen Behörden eingeleiteten Verhandlungen über die Gesuche von Privatunternehmern um Genehmigung zur Eröffnung von Steinbrüchen in der Nähe der Bahn sind die Bahnvertreter berufen, zur Wahrung des ungestörten und sicheren Bahnbetriebes Bedingungen zu stellen, die sich nach den örtlichen Verhältnissen richten.

Wenn auch alle diese Ansuchen in erster Linie eine Beurtheilung vom Standpunkte der örtlichen Verhältnisse und des Betriebes der in Frage kommenden Bahnlinie erfordern, so kommen hierbei, wie die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in einem kürzlich ergangenen Erlasse hervorhebt, doch auch gewisse Maassregeln vom Standpunkte des Bahnbetriebes in Betracht, die stets in allen Fällen und in gleicher Weise berücksichtigt und erwogen werden sollen.

Zur Erzielung eines einheitlichen Vorganges bei der künftigen Behandlung derartiger Gesuche wurden von der Generalinspektion jene Vorsichtsmaassregeln festgestellt, welche bei Genehmigung von Steinbruchbetrieben in der Nähe von Eisenbahnen im Interesse des sicheren Bestandes und Betriebes der Bahn gefordert werden müssen.

Diese „Grundsätzlichen Bestimmungen", welche auch die Zustimmung des Eisenbahnministeriums erlangt haben, sollen künftighin bei den diesbezüglichen Verhandlungen zur Richtschnur genommen werden.

Den an den Verhandlungen theilnehmenden Bahnvertretern wird es, wie der erwähnte Erlass hervorhebt, nach wie vor obliegen, auch die finanziellen Interessen der Bahnanstalt in geeigneter Weise zu wahren, insbesondere eine Vergütung für die verstärkte Bahnaufsicht und nothwendig gewordene Neuherstellungen (Semaphore und dergl.) und deren Instandhaltung sowie den Verzicht auf den Ersatz eines Schadens bei Einschränkung oder Einstellung des Steinbruchbetriebes aus Bahnbetriebsrücksichten, ferner die volle Haftung für jeden aus dem Steinbruchbetriebe der Bahnunternehmung erwachsenden Schaden vom Steinbruchbesitzer für sich und seine Rechtsnachfolger im Steinbruchbetriebe zu fordern.

Der aus diesem Anlasse mit dem Steinbruchbesitzer abzuschliessende Vertrag ist stets dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Bei den nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnen (Schleppbahnen) haben thunlichste Erleichterungen Platz zu greifen.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Verhandlungen, welche im Eisenbahnministerium mit den Vertretern der Graz-Köflacher Eisenbahn in Angelegenheit der von der Gesellschaft geplanten Umwandelung ihrer Prioritäten und Auflassung der schwebenden Schuld gepflogen wurden, sind, wie in Nr. 49 S. 785 d. Ztg. mitgetheilt wurde, zu einem günstigen Abschlusse gelangt. Die der Gesellschaft aus den durchzuführenden finanziellen Maassnahmen erwachsenden Ersparnisse setzen sich zusammen aus der Ersparniss, die durch Hinausschiebung der Tilgungsfrist erzielt wird, ferner daraus, dass das neue Obligationenkapital bei ungefähr gleichem Zinsenerfordernisse die Auflassung der schwebenden Schuld ermöglicht, und endlich daraus, dass man die zukünftigen Investitionen aus der gleichfalls von dem neuen Obligationenkapital erübrigenden Reserve lastenfrei wird bestreiten können. Allerdings steht diesen Ersparnissen, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" hervorhebt, der Umstand gegenüber, dass die Gesellschaft, abgesehen von den finanziell nicht allzusehr in die Waagschale fallenden Tarifermässigungen, voraussichtlich die Gebühr für die Prioritätenumwandelung wird entrichten müssen, da das Gesetz über die Gebührenbefreiung in solchen Fällen schon vor längerer Zeit erloschen ist und die bei Beginn dieser Session im Abgeordnetenhause eingebrachte Regierungsvorlage, welche die Erneuerung dieses Gesetzes zum Inhalt hat, noch nicht zur Verhandlung kam. Falls die Gesellschaft das Zustandekommen dieses Gesetzes abwartet, so ist in dem mit der Regierung abgeschlossenen Uebereinkommen eine Erhöhung der Beitragsleistung der Graz-Köflacher Bahn zu dem bei der steiermärkischen Landesbahn Wieselsdorf - Stainz sich ergebenden Abgange vorgesehen.

— **Die Lokalbahnaktion in Niederösterreich.** Der niederösterreichische Landesausschuss versendet einen Bericht über den Stand der Lokalbahnaktion mit Ende 1901. In diesem Berichte wird ausgeführt, dass durch die finanzielle Betheiligung des Landes eine sehr grosse Zahl von Lokalbahnen ins Leben gerufen wurde. Diese finanzielle Betheiligung wird in zweierlei Art gewährt: entweder übernimmt das Land für 70 % des Anlagekapitals die Zinsengarantie, und zwar derart, dass Eisenbahn-Schuldverschreibungen ausgegeben werden, deren Zinsenabgang das Land so lange vorschussweise bestreitet, als die Betriebsüberschüsse der Bahn das Zinsenerforderniss nicht zu decken vermögen, oder das Land übernimmt bis zu 15 % des Anlagekapitals Stammaktien des Unternehmens. Die erstere Art hat sich, nach Ansicht des Landesausschusses, als die für das Land günstigere Form erwiesen, weil die Betriebsüberschüsse der zu erbauenden Lokalbahnen derartige sind, dass die zur Deckung der Abgänge vom Lande zu bestreitenden Beträge ausserordentlich geringe sind und baldigst zurückgezahlt werden dürften, während die behufs Uebernahme von Lokalbahnaktien zu verausgabenden, theilweise beträchtlichen Summen in absehbarer Zeit wohl kaum zurückerstattet werden. Der Landesausschuss beabsichtigt daher in Zukunft bei Durchführung von Lokalbahnprojekten sich vornehmlich nur noch mit einer 70 prozentigen Zinsengarantie zu betheiligen. Diese Form wird auch bereits bei den letzten zur finanziellen Unterstützung vorgeschlagenen Bahnen — mit Ausnahme einer kleinen Linie — eingehalten.

— **Lokomotivfeuerung mit Petroleumrückständen.** Zum Zwecke der Hebung des Inlandsverbrauchs von Petroleum hat der Verein der galizischen Rohölerzeuger in Lemberg bei der Staatsbahnverwaltung die Verwendung von Petroleumrückständen zur Lokomotivfeuerung angeregt. Das Eisenbahnministerium hat sich in dieser für die Petroleumindustrie hochwichtigen Frage sehr entgegenkommend gezeigt und einen Lieferungsabschluss in der Hauptsache nur davon abhängig gemacht, dass die Kosten der Petroleumfeuerung sich billiger stellen als diejenigen der Kohlenfeuerung. Mit der Abhaltung der einschlägigen Versuche wurde die Staatsbahndirektion Lemberg beauftragt, welche nach Durchführung der nöthigen Vorarbeiten schon in nächster Zeit mit den Probefahrten beginnen wird. Auch sind Fachorgane der Staatseisenbahnverwaltung nach Russland entsendet worden, um die dort bereits im grösseren Umfange eingeführte Petroleumfeuerung eingehend zu studiren.

— **Eine neue Verkehrsinstruktion für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** Von der österreichisch-ungarischen Direktorenkonferenz ist schon vor längerer Zeit der Entwurf einer neuen Verkehrsinstruktion den beiderseitigen Regierungen vorgelegt worden. Zu Verhandlungen über diesen Entwurf ist es aber bisher zwischen den beiderseitigen Aufsichtsbehörden nicht gekommen. Diese Thatsache ist wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die in den letzten Jahren erfolgte Einführung einer neuen Signalordnung, ferner die Anordnung des Fahrens in Raumabstand bei sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen die Verschiebung dieser Verhandlungen wünschenswerth erscheinen liessen. Da jetzt die erwähnten Maassnahmen als endgültig feststehend anzusehen sind, ist der Anlass zu einer weiteren Vertagung entfallen. Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, werden im Herbst die Vertreter des Eisenbahnministeriums und des ungarischen Handelsministeriums zur Berathung über den Entwurf zusammentreten.

Ungarn.

— **Einschränkung der Sonntagsruhe im Güterverkehre der ungarischen Eisenbahnen.** Im Interesse der unbehinderten Abwickelung des Verkehrs mit den dem Verderben unterliegenden Verbrauchsartikeln, lebenden Thieren usw. hat der ungarische Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die bisher beobachteten Bestimmungen der Sonntagsruhe theilweise eingeschränkt, und es dürfen fortan Bier, lebendes Geflügel und dem Verderben ausgesetzte Lebensmittel in Stationen, in welchen Züge nach 12 Uhr Mittags verkehren, an Sonntagen

und am St. Stefanstage auch nach dieser Zeit zugeführt, aufgenommen und ausgefolgt werden; lebende Thiere dürfen künftighin an Sonntagen und am St. Stefanstage den ganzen Tag über aufgetrieben, befördert, als Fracht- und Eilgut aufgenommen, bei der Ankunft ausgeladen und abgeführt bezw. abgetrieben werden.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Monate Mai d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatsbahnen	14 783 600	—1 000 899
Südbahn (ungar. Netz)	1 402 230	— 33 661
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	138 877	— 21 810
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	945 707	— 37 542
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn	75 027	— 64 817
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	86 000	— 5 110
Hauptbahnen zusammen	17 431 441	—1 163 839
Lokalbahnen „	3 008 516	+ 63 682
insgesammt	20 439 957	— 1 100 157

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme der Hauptbahnen 68 847 327 Kr., jene der Lokalbahnen 13 262 378 Kr., zusammen 100 109 705 Kr., und es zeigt sich gegenüber den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres 1901 bei den Hauptbahnen ein Ausfall von 3 327 421 Kr., bei den Lokalbahnen hingegen eine Besserung um 360 113 Kr., somit insgesammt bei allen Eisenbahnen eine Verminderung um 2 877 308 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge aller Eisenbahnen betrug 17 711,8 km, wovon auf die Hauptbahnen (Eisenbahnen ersten Ranges) 9 376,9 km, auf die Lokalbahnen aber 8 334,9 km entfallen; im Vorjahre waren die entsprechenden Längen 17 567,3 bezw. 9 376,9 und 8 190,4 km; die Vermehrung von 144,5 km entfällt somit auf die Lokalbahnen.

— **Marmaroser Salzbahn.** Am 12. Juni d. J. fand in Budapest die diesjährige Generalversammlung der Aktionäre der Marmaroser Salzbahn-Aktiengesellschaft, d. i. der im Eigenbetriebe der Direktion stehenden schmalspurigen Eisenbahnen Marmaros-Sziget-Magtár-Sugatag und Marmaros-Sziget-Magtár-Rónaszék, statt. Nach dem Bericht der Direktion waren die Betriebsergebnisse auch im vergangenen Jahre zufriedenstellend. Sowohl im Salzverkehr wie im sonstigen Güterverkehr wurden höhere Einnahmen erzielt. Auch der Personenverkehr weist günstige Ergebnisse auf. Die eigentlichen Betriebseinnahmen zuzüglich der verschiedenen Einnahmen aller vier Linien belaufen sich auf 511 696,18 (+ 7 405,30) Kr., die Betriebs- und sonstigen Ausgaben auf 229 977,63 (+ 9 636,74) Kr.; der Betriebsüberschuss beträgt demnach 281 718,55 (— 2 231,44) Kr. Nach Zurechnung des Gewinnvortrages von 21 478,99 Kr. beläuft sich der verfügbare Reingewinn auf 303 197,54 (+ 5 245,53) Kr. Die Dividende wurde mit 9 Kr. für eine Prioritätsaktie und mit 7 Kr. für eine Stammaktie festgesetzt.

— **Konzessionen neuer Eisenbahnlinien.** Am 17. Juni d. J. hat das ungarische Abgeordnetenhaus die Berichte des ungarischen Handelsministers über die erfolgten Konzessionen der Pápa-Bánhidaer und der Sziszek-Caprag-Vrgimnoster Lokalbahnen zur Kenntniss genommen, ferner die auf die Hódmezövásárhely-Makó-Nagyszentmiklóser Lokalbahn mit Lokomotivbetrieb und auf die Vereinigung der für den Bau und den Betrieb der verschiedenen Linien der Budapest-Esztergom-Füzitöer Lokalbahn herausgegebenen Konzessionsurkunden und Anhänge zu ihnen sowie auf die Deckung der auf dieser Lokalbahn erforderlichen Investitionen Bezug habenden Gesetzentwürfe verhandelt und beide angenommen.

— **Umbau der Eisenbahnbrücke über die Donau bei Budapest.***) In der Nacht vom 20. auf den 21. Juni d. J. wurde der auf der Pester Seite gelegene Theil (drei doppelgleisige Oeffnungen zu je zwei Trägern) der zwischen den Stationen Budapest-Ferenczváros und Budapest-Kelenföld gelegenen Verbindungsbrücke, welcher vom Brückekopfe bis zum ersten Pfeiler reicht, ausgewechselt und dieselbe Arbeit wiederholt, welche vor kurzer Zeit auf der Budaer Seite bereits vollendet wurde. Die Arbeit, welche am Tage wegen des starken Verkehres nicht in Angriff genommen werden kann, wurde gleich, nachdem der um 10 Uhr 40 Min. Abends abgehende Wiener Personenzug die Brücke passirt, gegen 11 Uhr begonnen. Die Schienen des auszuwechselnden Brückentheiles wurden vorerst aufgerissen, womit 50 Arbeiter in einer Stunde fertig wurden, und theils gegen das Ufer zu, theils gegen die Strombrücke zu gelagert. Dann begann die Aushebung des auszuschaltenden Brückentheiles, welcher mit amerikanischen Schrauben in die Höhe gehoben und auf unterschobene kleine Wagen gelegt wurde. Nach Beendigung dieser Arbeit wurde der ganze Ueberbau vermittelst Winden herausgezogen. Auf sechs Plätzen waren je zwei Wagen aufgestellt, so dass das ganze Gewicht des Ueberbaues auf 12 Wagen weiter rollte, was langsam vor sich ging, weil diesmal die auf der Brücke angebrachten Gasröhren viele Hindernisse boten, so dass das Herausziehen des alten Brückentheiles, was sonst binnen anderthalb Stunden hätte beendet werden können, bis 3 Uhr Morgens dauerte. Sodann wurde der neue Brückentheil auf den entsprechenden Platz gezogen, und um 4 Uhr war auch diese Arbeit vollendet, nach welcher dann die Schienen befestigt wurden. Als Probe brauste endlich eine Schnellzuglokomotive über die Brücke, und es wurde festgestellt, dass alles in Ordnung sei. Als einige Minuten nach 7 Uhr früh der erste Zug über die Brücke ging, ahnten die Reisenden des Zuges wohl kaum, welche Riesenarbeit hier in der verflossenen Nacht vollbracht wurde.

*) In Nr. 45 d. Ztg. ist statt der „Budaer Seite" irrthümlich die „Pester Seite" angegeben.

Uebrige europäische Länder.

— **Zur Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** In der französischen Abgeordnetenkammer waren jahrelang die eifrigsten und sachverständigsten Verfechter der Verstaatlichung die radikalen Abgeordneten Bourrat und Pelletan, beide wiederholt Berichterstatter über das Eisenbahnbudget. Nachdem Pelletan nun in das Ministerium eingetreten, wo er wohl oder übel etwas Wasser in seinen Wein thun muss, und gerade wegen seines Uebereifers betreffs des Rückkaufs nicht das Portefeuille der öffentlichen Arbeiten, sondern das ihm viel fremdere der Marine erhielt, bleibt jetzt Herr Bourrat allein als „Rufer in der Wüste". Er will jedenfalls seinen Verstaatlichungsfeldzug mit ungeschwächter Kraft fortsetzen und beginnt damit, seinem früheren Kampfgenossen Pelletan und dem neuen Ministerium Combes den Weg der Ausflüchte zu versperren und sie auf gegebene Marschrichtung und Versprechen genau festzunageln. Im „Matin", z. Zt. wohl das rührigste und einflussreichste französische Blatt, das für die Verstaatlichung wirkt und in dem bisher auch Pelletan donnernde Artikel veröffentlichte, schärft Bourrat der Regierung das Gewissen. In einem Leitartikel über den Rückkauf stellt er vor allem fest, dass der Ministerpräsident den Beschluss der Abgeordnetenkammer wegen der Verstaatlichung „falsch ausgelegt" und wesentlich abgeschwächt habe, indem er sagte, die Regierung würde sich nach der Entscheidung der Kammer, die sie mit der „Vorbereitung des Studiums" des Rückkaufs eines Theiles der Eisenbahnen beauftragt habe, richten; thatsächlich, so stellt Bourrat fest, lautet der mit 16 Stimmen Mehrheit gefasste Beschluss der Kammer vom 23. Januar d. J. wie folgt: „Die Kammer ladet die Regierung ein, zum Rückkauf der Netze der Westbahn und der Südbahn zu schreiten." Bourrat führt weiter aus, wie die nöthigen „Studien" längst gemacht seien und auf dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Ergebnisse zweier sehr vollständiger Untersuchungen der Angelegenheit ruhen, die durch besonders eingesetzte Kommissionen unter namhaften Fachmännern 1896 und 1901 ausgeführt wurden. Die Frage sei also vollständig geklärt, und diese Untersuchungen hätten Bourrat's Werthberechnungen durchaus bestätigt. Danach betrügen die in Kapital zu zahlenden Summen höchstens 150 000 000 Fr. für die Westbahn und 120 000 000 Fr. für die Südbahn. Dagegen schuldeten aus der Zinsgewähr die Westbahn dem Staat 301 000 000 Fr., die Südbahn 232 000 000 Fr. Wenn der Rückkauf stattfinde, würde also der Staat nicht nur nichts auszuzahlen haben, sondern noch für starke Summen Gläubiger bleiben. Es wäre nicht daran zu denken, dass die beiden Gesellschaften jemals ihre Schuld zurückzahlten; seit 1883 hat die Westbahn nur 20 000 Fr. und die Südbahn gar nichts erstattet; im Budget 1902 aber erfordern sie 26 750 000 bezw. fast 10 000 000 Franken neuen Zinsgewährzuschuss. Wenn ein Privatmann, meint Bourrat, so sein Geld verschleudere, ohne Hoffnung, es jemals zurückzuerhalten, so würde er entmündigt werden. Uebrigens will selbst Bourrat, in Uebereinstimmung mit dem platonischen Kammerbeschluss, nicht gleich die Schaffung eines Staatsmonopols und nicht die alsbaldige allgemeine Verstaatlichung. „Wir wollen", sagt er, „indem wir dem Staatsbahnnetz die Netze der Westbahn und der Südbahn hinzufügen, ein Versuchsfeld des direkten Betriebes, das sich über 13 000 km erstreckt, herstellen." Das gegenwärtige Staatsbahnnetz zähle noch nicht einmal 3 000 km, liege in den wenigst verkehrsreichen Gebieten Frankreichs und sei schon 1878 geschaffen, und kein ernsthafter Einwand lasse sich gegen seinen Betrieb erheben. Bourrat schliesst mit einem abermaligen Hinweis auf die Erfolge des Staatsbahnsystems in anderen Ländern, namentlich auf die glänzenden

Ergebnisse der deutschen Staatsbahnen und auf Deutschland, dessen wirthschaftlichen Aufschwung man ja in Frankreich so sehr bewundere.

— **Eisenbahnunfall in Frankreich.** Bei Melle auf dem französischen Staatsbahnnetz ist ein Personenzug entgleist, wobei an 30 Personen verwundet wurden, darunter 8 bis 10 schwer. Von 23 Wagen, die der Zug enthielt, blieben nur 5 und die beiden Maschinen auf dem Gleise; 14 Wagen wurden stark beschädigt oder vollständig zertrümmert. Die „Agence Havas" gab als Ursache der Entgleisung Ausdehnung des Gleises bei einer Kurve an. Genau festgestellt soll die Ursache nicht sein.

— **Regelung der Arbeitszeit der französischen Eisenbahnangestellten.** Die Herren Berteaux und Bourrat haben sich namens einer Gruppe von Abgeordneten zum neuen Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls begeben, um ihn zu ersuchen, den von der Kammer beschlossenen Plan zur Regelung der Stellung bezw. Herabsetzung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten zur Verwirklichung zu bringen. Damit wird es aber noch nach wie vor gute Wege haben. Das vorige Ministerium hat diese Reform, welche 70 000 000 Fr. kosten würde, für unannehmbar erklärt, und der neue Finanzminister Rouvier hat von vornherein der Kammer ernstlich vorgehalten, es sei ein Unsinn und unverantwortlich, um sich beliebt zu machen, immer neue Ausgaben zu beschliessen, wofür man dem Staat keine entsprechenden Einnahmen verschaffen könne.

— **Eisenbahnüberbrückung oder -Untertunnelung der Seine?** Eine interessante Streitfrage soll nächstens zum Austrag kommen. Der französischen Westbahn ist seit 1883 für den gegebenen Fall die Konzession für eine Eisenbahnlinie von Pont-Audemer nach Pont Jérôme mit unterirdischer Unterführung der Seine und Verlängerung bis Havre ertheilt. Die Westbahn hat nun vorgeschlagen, die Untertunnelung durch Viaduktüberführung zu ersetzen, und der conseil général des ponts et chaussées hat nach Prüfung der Sache letzteren Vorschlag befürwortet; er meint, die Grabung eines Tunnels von 6 800 m Länge im Seinethal bringe ein zu grosses Wagniss mit sich, man könnte auf ungeahnte Hindernisse stossen. Dagegen dürfte bei den Fortschritten des Metallbaues ein Viadukt nicht zu grosse Schwierigkeiten bieten. Indess erhebt der Generalrath der Seine gegen die Uebersetzung mit einem Viadukt lebhaften Einspruch, u. a. wegen der Gefährdung der Schiffbarkeit der Seine. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat soeben eine fachmännische Kommission mit der weiteren Prüfung der Sache betraut.

— **Eisenbahnangelegenheiten vor dem schweizerischen Parlament.** Die eidgenössische Bundesversammlung hat sich in ihrer diesmaligen Tagung mit verschiedenen wichtigen Eisenbahnsachen zu beschäftigen. So steht ein allgemeines Eisenbahnhaftpflichtgesetz von grosser Bedeutung zur Berathung. Immer von neuem werden Zuständigkeits- und Wettbewerbsfragen betreffs der erst geschaffenen Bundesbahnen aufgeworfen. So machte beim Kapitel „Eisenbahndepartement" (des Bundesraths, d. h. der Regierung) im Ständerath der Berichterstatter die Bemerkung, dass die Generaldirektion der Bundesbahnen einer genauen Kontrole bedürfe, damit sie sich nicht Uebergriffe zu Schulden kommen lasse. Bundesrath Comtesse erwiderte, es herrsche noch eine gewisse Unklarheit in dem Verhältniss zwischen den Bundesbahnen und dem Eisenbahndepartement. Er sei persönlich dafür, dass man die Stelle des administrativen Direktors des Departements wieder besetze. Auf die Mahnung, man solle sich bei der Ertheilung von Konzessionen genau an die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1872 halten, antwortete der Regierungsvertreter, bei den Konzessionsertheilungen solle keine Aenderung eintreten. In wichtigen Fällen behalte sich der Bundesrath vor, ein Gutachten der Direktion der Bundesbahnen einzuholen. Aus dem Parlament wurde angeführt, die Bundesbahnen müssten sich hüten, gewissen Nebenbahnen und Strassenbahnen durch Einführung von Tramzügen Wettbewerb zu machen. Das Gesetz von 1872 sei immer so ausgelegt worden, dass die begehrten Konzessionen ertheilt werden müssten, wenn nicht zwingende Gründe dagegen sprechen. In letzter Zeit seien verschiedene Konzessionsgesuche hinausgeschoben worden mit Rücksicht auf den Instradirungsartikel des Tarifgesetzes, welches bekanntlich gewisse Rücksicht auf die Nebenbahnen bei durchgehenden Gütern vorschreibt. Die Hauptbahnen gehören dem Staat oder werden bald in seinen Betrieb kommen, die Nebenbahnen bleiben Privatunternehmung. Bundesrath Comtesse betonte die Nothwendigkeit, in das Eisenbahngesetz verschiedene neue Grundsätze aufzunehmen. So müsse der Bundesrath das Recht haben, sich über die wirthschaftlichen Verhältnisse der neu zu genehmigenden Linien zu unterrichten, um sich gegebenenfalls das Vorrecht dafür zu wahren. Eine weitere Erörterung dieser Frage sei noch verfrüht. — Auf Anfrage wurde ferner regierungsseitig zugesagt, dass die Verhältnisse im Albistunnel untersucht werden sollen; betreffs des Hauensteintunnels wurden abermals beruhigende Versicherungen gegeben. Auf die Empfehlung der Beschleunigung der Arbeiten am Simplontunnel wies Bundesrath Comtesse auf die technischen Schwierigkeiten hin; die Eidgenossenschaft sei zwar am Simplon finanziell stark interessirt, das Unternehmen werde aber auf Rechnung und Verantwortung der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft betrieben. — Der grundlegende Paragraph des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes wurde nach langen Abänderungserörterungen vom Nationalrath in folgender Fassung angenommen: „Wenn beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist, ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Inhaber der konzessionirten Unternehmung für allen daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist. Als Dritte im Sinne dieses Artikels sind nicht anzusehen das Personal der Eisenbahnunternehmung oder diejenigen Personen, deren sie sich zum Betriebe des Transportgeschäfts oder zum Bau der Bahn bedient." Allgemein wurde anerkannt, dass das bisherige Gesetz von 1875 abänderungsbedürftig ist, dass die Haftpflicht den ganz veränderten Verhältnissen angepasst und verschärft werden müsse. Die Meinung wurde laut, bis zur Durchbringung eines allgemeinen Unfallversicherungsgesetzes werde noch geraume Zeit vergehen. Bundesrath Brenner erklärte, dass der Grundsatz der Unfallversicherung vor dem System der Haftpflicht den Vorzug verdiene, doch seien die Aussichten der Einführung der Versicherung noch sehr ungewisse. Unterdessen dürfe man sich nicht abhalten lassen, die Lücken der gegenwärtigen Gesetzgebung auszufüllen. — Die Erweiterung des Artikels 11 des Schemas für Eisenbahnkonzessionen wurde in folgender Fassung angenommen: „Der Bundesrath kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben, und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden. Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, ihrer Funktionen enthoben werden."

— **Sonderzüge auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Zur Erzielung eines einheitlichen Vorgehens hat die Generaldirektion grundsätzliche Weisungen erlassen, wonach gewöhnlich die Anordnung und Bewilligung von Sonderzügen den Kreisdirektionen zukommt und nur in besonderen Fällen die Zustimmung der Generaldirektion nothwendig ist.

— **Wegen des Umbaues des Centralbahnhofes in Basel** bestehen zwischen der Baseler Kantonalbehörde und der Bundesvertretung Zuständigkeitsstreitigkeiten. Der Bundesrath bestreitet der Bundesversammlung die Zuständigkeit, auf den „Rekurs" der Regierung von Basel Stadt einzugehen, und beantragt bei den eidgenössischen Räthen, falls sie sich doch zuständig erklären, Abweisung der Begehren der Baseler Regierung.

Fremde Welttheile.

— **Anatolische Eisenbahngesellschaft.** Im Anschluss an unsere Mittheilungen in Nr. 47 S. 757 d. Ztg. theilen wir heute den Bericht über den Verlauf der am 23. Juni in Berlin abgehaltenen Generalversammlung nach der „Voss. Ztg." mit. Danach ist die Dividende auf 5 % festgesetzt und Entlastung ertheilt. Darauf berichtete der Vorsitzende Direktor Gwinner über die Bagdadbahn folgendes: In der im Januar d. J. von der Pforte ertheilten Konzession ist ausbedungen, dass die Rechte und Pflichten der alten Aktionäre und Obligationenbesitzer unberührt bleiben und getrennt von denjenigen aller derer behandelt werden, die die Mittel zum Bau der Bagdadbahn aufbringen. Es könne daher nur die Gründung einer besonderen Gesellschaft zur Ausführung der Bagdadbahn in Aussicht genommen werden. Es werde sich vermuthlich diese Transaktion in der Weise abwickeln, dass die anatolische Bahn für ihre Bemühungen um das Zustandekommen der Bagdadbahn sich Vortheile und eine Gewinnbetheiligung bei der Bagdadbahn sichert. Die Einzelheiten des Vertrages hängen ganz von dem Verlauf der weiteren Verhandlungen mit der türkischen Regierung ab und von den Garantien, die gewährt werden. Die Ausführung der Bagdadbahn dürfte daher noch in weitem

Felde liegen, es stehe aber ausser allem Zweifel, dass sie der anatolischen Bahn grosse Vortheile bringen werde. Die Verwaltung könne daher jetzt nur um die Ermächtigung bitten, im Sinne eines vorbereiteten Vertragsentwurfs mit der türkischen Regierung weiter zu verhandeln, wobei sich die Verwaltung vorbehalte, einer späteren Generalversammlung Bericht zu erstatten. Die Versammlung ertheilte einstimmig die nachgesuchte Ermächtigung. Ein Aktionär sprach die Befürchtung aus, dass die französische kleinasiatische Eisenbahn, die in Smyrna endige, Transporte von der Bagdadbahn an sich ziehen werde. Hierzu führte der Vorsitzende aus, dass eine Anschlussbahn von irgend einer Station der anatolischen Bahn nach der über Kassaba führenden, in Smyrna endigenden Eisenbahn nicht bestehe. Der Bau dieser Bahn sei, obwohl sie von beiden Gesellschaften angestrebt wurde, von der türkischen Regierung nicht genehmigt worden. Es sei daher das Bedenken hinfällig. Bezüglich des Hafens in Haidar-Pascha theilte der Vorsitzende mit, dass die Arbeiten so weit vorgeschritten sind, dass im Herbst ein Theil des Hafens eröffnet und im Frühjahr 1903 die gesammten Anlagen in Betrieb genommen werden können. Das Aktienkapital des als eine eigene Gesellschaft abgezweigten Hafens Haidar-Pascha beträgt 8 000 000 Fr., die vorläufig mit 60 % eingezahlt sind und die bis auf weiteres im Besitz der anatolischen Eisenbahngesellschaft verbleiben. Die Hafengesellschaft kann bis zur $1\frac{1}{2}$ fachen Höhe des Nominalaktienkapitals Obligationen ausgeben. Diese 12 000 000 Fr. Obligationen sind 5 prozentige und vom Jahre 1903 ab in 80 Jahren tilgbar. Für die Obligationen und ihre Verzinsung übernimmt die anatolische Eisenbahngesellschaft die Garantie. Von den Obligationen sollen 8 000 000 Fr. = 6 528 000 ℳ an den Markt gebracht werden, und deswegen hat die Gesellschaft auch die Genehmigung der die Abzweigung der Haidar-Pascha-Hafengesellschaft betreffenden Verträge von der Generalversammlung erbeten. Die Versammlung gab einstimmig ihr Einverständniss mit diesen Verträgen und allen diesbezüglichen Maassnahmen der Verwaltung.

— **Der Verkehrseröffnung auf der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek**, welche, wie wir in Nr. 50 d Ztg. meldeten, gleichzeitig mit der Eröffnung der landwirthschaftlichen Ausstellung in Gross-Windhoek am 20. Juni stattgefunden hat, widmet Konsul E. Vohsen in der „Deutsch. Kol.-Ztg.“ folgende Begrüssung: „Damit und mit der in wenigen Monaten fertig werdenden Mole ist die sichere Verbindung zwischen dem Seeverkehr und den eigentlichen Produktionsgebieten unserer Kolonie hergestellt, und ein glücklicher Zufall will es, dass zugleich mit der Eröffnung dieser wichtigen Verkehrsader der Frieden in Südafrika eingekehrt ist und Tausende fleissiger Hände sich in Bewegung setzen, um neues Leben auf den durch den Krieg verwüsteten Farmen erstehen zu lassen sowie aus dem Innern der Erde durch den Minenbetrieb die Schätze zu fördern, die das Land wie kaum ein zweites der Welt in sich birgt. Die Farmen von Transvaal und der Oranjefluss- wie der Kapkolonie bedürfen aber vor allem für die Wiederaufnahme ihrer Wirthschaftsbetriebe eines für das Klima geeigneten Viehschlages, die Bergwerke zu der Ernährung ihres Beamtenstandes und ihrer Arbeiter der Fleischzufuhr. Hier wird gerade Deutsch-Südwestafrika als Nachbarland in erster Reihe berufen sein, Hilfe zu bieten. Es ist zu erwarten, dass sich zum Besten der deutschen und britischen südafrikanischen Kolonien ein lebhafter, freundnachbarlicher, wirthschaftlicher Verkehr zu Land und zu Wasser entwickelt.

Mit Dank sei in diesen Zeilen des früheren Kolonialdirektors, jetzigen Staatssekretärs Freiherrn v. Richthofen gedacht, der durch sein entschlossenes Eingreifen in der schweren Zeit, als unser Schutzgebiet durch die Rinderpest heimgesucht wurde und alles auf dem Spiele stand, den ersten Spatenstich zur Eröffnung des neuen Verkehrsweges in unser Schutzgebiet thun liess, der jetzt vollendet ist. Handelt es sich auch nur um eine Schmalspurbahn, so ist mit ihr doch der Anfang gemacht, durch die Eisenbahn, das geeignetste Erschliessungsmittel küstenferner Produktionsgebiete, unsere Kolonien dem Vaterlande nutzbar zu machen.“

— **Ueber die Tehuantepecbahn** veröffentlicht das Wiener „Handelsmuseum“ einen Reisebericht des Legationssekretärs Grafen Stadnicki, der im wesentlichen die Angaben bestätigt, die wir in Nr. 69 S. 1070 Jahrg. 1901 über die Pläne der Firma Pearson in London gemacht haben. Mit ihr hat der Bundesstaat Mexiko einen Vertrag abgeschlossen, durch den sie sich verpflichtet, in Coatzocoalcos am atlantischen Ozean und in Salina-Cruz am stillen Ozean Hafenanlagen im grössten Maassstabe herzustellen und die Eisenbahn, welche jene beiden Hafenplätze bereits verbindet, in einer Weise auszubauen, dass sie den Anforderungen eines grossen Verkehres von Meer zu Meer entspricht. Für die Hafenbauten leistet die mexikanische Bundesregierung einen Zuschuss von rund 60 000 000 ℳ, und diese sind auch bereits an beiden Orten in Angriff genommen; namentlich befindet sich an der Mündung des Coatzocoalcosflusses ein mächtiger Hafendamm im Bau. Später soll die Tehuantepecbahn, nachdem sie entsprechend ausgestaltet ist, von der mexikanischen Bundesregierung und der Firma Pearson gemeinschaftlich für die Dauer von 50 Jahren betrieben werden. Ob und in welchem Ausmaasse Gewinne vorhanden sein werden, ist freilich heute noch nicht leicht zu beantworten. Die Betheiligten hoffen, die Transportkosten für 1 t Waare (die Aus- und Einschiffungsgebühren in den beiden Häfen eingerechnet) auf 12 ℳ ermässigen zu können. Sie rechnen ausserdem, dass die in Rede stehenden, bereits begonnenen Arbeiten in drei Jahren, also mindestens fünf Jahre vor der Eröffnung des Panama- bezw. Nicaraguakanals, fertig sein werden und dass sie während dieser Zeit eine Art Monopol im transamerikanischen Handelsverkehr ausüben werden. Aber auch nach dieser Zeit hoffen sie, den Wettbewerb des Kanals nicht befürchten zu sollen, da die Linie Coatzocoalcos-Tehuantepec-Salina-Cruz eine direkte Verlängerung des Mississippiflusses über den mexikanischen Golf bildet, so dass die Ausfuhr aus den Vereinigten Staaten und namentlich Neworleans, San Louis, sogar Chicago durch das mexikanische Territorium nach Südamerika, und zwar Peru, Chile, Bolivien usw. mit Umgehung des ausschliesslichen Wasserweges sowie insbesondere der Kanalgebühren, die sich jedenfalls ziemlich hoch gestalten dürften, geleitet werden könnte.

Zu diesem Behufe sind zwei Dampferlinien geplant. Von der mexikanischen Regierung unterstützt, soll die eine im atlantischen, die andere im stillen Ozean den Verkehr der Vereinigten Staaten und der erwähnten Staaten Südamerikas vermitteln. Es besteht sogar das Projekt, eine derartige Schiffsverbindung bis nach Japan zu schaffen.

Man sieht, es handelt sich um einen thatkräftigen, vom englischen Grosskapital lebhaft unterstützten Versuch der mexikanischen Regierung, der Monopolstellung des von den Vereinigten Staaten geplanten Isthmuskanals wirksam entgegen zu treten, und in diesem Sinne beanspruchen jene Pläne ein weit über ihre örtliche Bedeutung hinausgehendes Interesse.

Güterwagen-Kontrolverschluss, Bauart Stefan.

Mit Rücksicht auf die bekannten, oft erörterten Mängel, die den bisher gebräuchlichen Güterwagenverschlüssen (Ueberfallhaken-, Kastendorn- und Bleiverschluss) anhaften, sind auf Anordnung des preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten mit einem von den Ingeniören Hofmann und Stefan in Wien erfundenen Kontrolschloss für bedeckte Güterwagen Versuche angestellt worden.

Es sind zu diesem Zweck 200 neue bedeckte Güterwagen an den Schiebethüren mit dem Kontrolschloss, Bauart Stefan, versehen und zur Verwendung als Kurswagen für bestimmte Stückgüterzüge auf die königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Posen und Stettin vertheilt worden. Der Kontrolverschluss vereinigt die drei bisher üblichen, eingangs bezeichneten Wagenverschlüsse. An Stelle des Bleiverschlusses sind mit Vordruck — laufende Nummer, Stationsname, Tag, Zug und Wagen — versehene rothe Kontrolkarten aus Pappe zu verwenden, die bei der Benutzung handschriftlich mit Datum, Zugnummer und Wagennummer zu versehen sind.

Das Kontrolschloss wirkt in der Weise, dass es einen Ueberfall- (Einfall-) Haken, ähnlich dem z. Zt. vorhandenen, in niedergelegter Stellung verschliesst; es wird mit besonderen Schlüsseln bedient, welche den betheiligten Dienststellen und den Packmeistern zu überweisen sind. Das Verschliessen erfolgt ohne Schlüssel derart, dass eine Kontrolkarte eingesteckt und sodann der Einfallhaken einfach in die an der Wagenwand befindliche, dazu passende Oese eingelegt wird. Zum Zeichen des richtig ausgeführten Verschlusses erscheint ein im Schlosse angebrachtes Kartenfensterchen roth. Wird das Schloss geöffnet, und zwar auch, wenn dies ordnungsmässig mit einem Schlüssel geschieht, so wird durch eine im Schloss befindliche Messerscheibe ein Streifen aus der Kontrolkarte herausgeschnitten. Bei geöffnetem Schloss lässt sich dann die angeschnittene Kontrolkarte herausnehmen. Das Oeffnen des Verschlusses geschieht in der Weise, dass der Schlüssel im Schloss von links nach rechts gedreht wird, bis Hemmung eintritt (die Drehung ist genügend weit ausgeführt, wenn unter dem Kartenfenster

die Scheibe weiss erscheint); dann wird der Einfallhaken bis in seine Endstellung aufgehoben und der Schlüssel herausgezogen. Zwecks Benutzung der Wagen auf fremden Strecken kann der Verschluss ausgeschaltet werden. Die Scheibe unter dem Kartenfenster zeigt alsdann weiss, der Wagen kann mittelst Verbleiung geschlossen werden.

Für die Benutzung der Wagen sind den Dienststellen u. a. folgende Vorschriften gegeben worden:

Die herausgenommenen Kontrolkarten sind von der öffnenden Station auf der Rückseite mit ihrem Stationsnamen zu versehen und unter Verschluss aufzubewahren. Vor dem Oeffnen der Wagen auf den Stationen, wo entladen oder zugeladen wird, hat sich der Stationsbeamte davon zu überzeugen, dass die Kontrolkarte hinter dem Kartenfenster noch nicht angeschnitten ist; ist dies der Fall, so liegt ein unbefugtes Oeffnen vor und es ist eine Untersuchung einzuleiten.

Nachdem im Frühjahr 1901 die mit dem Verschluss ausgerüsteten Kurswagen nebst Schlüsseln und Kontrolkarten den einzelnen königlichen Eisenbahndirektionen zugegangen waren, ist mit den Versuchen Anfang Mai 1901 begonnen worden.

Bei der königlichen Eisenbahndirektion Altona, bei welcher in neun verschiedenen Kursen je zwei Wagen liefen, hat sich der neue Kontrolverschluss indess von vornherein nicht bewährt. Anfänglich zerbrachen die Schlüssel in zahlreichen Fällen, und die Verschlüsse wurden dadurch, dass die von der Kontrolkarte abgeschnittene Pappe nicht herausfiel, ungangbar. Diese im Schloss zurückgebliebene Pappe musste dann erst mühsam mit spitzen Gegenständen stückweite entfernt werden. Häufig gelang es überhaupt tagelang nicht, die Wagen zu öffnen. Hierdurch und weil das Oeffnen des Verschlusses und das Beschreiben und Einstecken der neuen Kontrolkarten an und für sich mehr Zeit erfordert, als das Anlegen des Bleiverschlusses, entstanden auf den Unterwegsstationen vielfache Verzögerungen im Entladegeschäft und Mehraufenthalte der Züge. Infolge dieser groben Uebelstände, welche auch in anderen Bezirken zu Tage getreten waren, sind die Erfinder veranlasst worden, eine allgemeine Prüfung sämmtlicher Verschlüsse vorzunehmen. Gleichzeitig wurden die bis dahin (Anfang September 1901) im Gebrauch befindlichen Kontrolkarten eingezogen und durch schwächer gewalzte ersetzt.

Wenn sich nun auch nicht mehr so häufig Störungen bemerkbar machten und namentlich weniger Schlüssel zerbrachen, als früher, so traten doch immer noch zahlreiche Unregelmässigkeiten ein.

Einerseits rühren die Unzuträglichkeiten daher, dass in die Verschlüsse leicht Feuchtigkeit gelangt und die Messerscheiben und Federn daher schnell rosten und den Verschluss schwer gangbar machen, sowie ferner, dass die Pappe der Kontrolkarten bei feuchter Witterung aufquillt und dann dem Verschluss sehr schwer stückweise zu entnehmen ist.

Hierdurch sind dann wieder Mehraufenthalte auf den Unterwegsstationen bedingt, so dass die Direktion Altona ihre Absicht, m e h r e r e mit Kontrolverschluss versehene W a g e n in e i n e m Zuge laufen zu lassen, nicht zur Ausführung bringen konnte, da alsdann die fahrplanmässige Durchführung der Züge ausgeschlossen gewesen wäre.

Andererseits kam es (besonders bei trockenem Wetter oder wenn die Messerscheibe im Schloss nicht mehr genau die vorgeschriebene Lage hatte) vielfach vor, dass die Kontrolkarten beim Oeffnen des Verschlusses nicht angeschnitten wurden; sie blieben also unbeschädigt und konnten nochmals benutzt werden. Oefter fielen auch die Karten aus dem Verschluss heraus. Demnach wird der Z w e c k d e r E i n r i c h t u n g ü b e r h a u p t n i c h t e r r e i c h t, da keinerlei Gewähr dafür besteht, dass ein Verschluss, der beim Oeffnen eine unverletzte Karte hergibt, seit Einstecken der Karte durch die auf dieser bezeichnete Dienststelle nicht schon durch Unbefugte anderweit geöffnet worden ist.

Bei diesen Mängeln bietet auch diese an sich zweifellos sinnreiche Verschlussvorrichtung nicht den erwarteten und erforderlichen sicheren Anhalt zur Feststellung von Beraubungen. Namentlich wird sie gegen gewerbsmässige Diebe nur wenig nützen können, da sich diese sehr bald Schlüssel zu dem Patentschloss beschaffen würden, und zwar um so leichter, als bei allgemeiner Einführung des Patentverschlusses entsprechend mehr Schlüssel verwendet werden müssten. Aber selbst, wenn es den Erfindern gelänge, die bisherigen groben technischen Mängel des Verschlusses abzustellen, würden gegen dessen erweiterte Einführung schwere Bedenken obwalten. Einmal ist die Verwendung besonderer Schlüssel höchst lästig und einer raschen Verkehrsabwickelung wenig dienlich. Dasselbe gilt von den Kontrolkarten und dem mit ihrer Ausfüllung verbundenen Schreibwerk. Falls alle Kurswagen den Stefan'schen Kontrolverschluss erhalten würden und von jeder Dienststelle bei jeder Zuladung oder Ausladung mittelst Schlüssels und Karte geöffnet oder geschlossen werden sollten, so würden sich bei den Stückgüterzügen auf jeder Station so überaus grosse Mengen von Karten ergeben, dass — von der umständlichen Handhabung und dem Zeitverlust ganz abgesehen — allein hieraus eine ausserordentliche Belastung aller betheiligten Bediensteten erwachsen würde. Demgegenüber ist das Bedürfniss, die Kurswagen in den Stückgüterzügen dauernd unter Verschluss zu halten, überhaupt durchaus nicht dringend; aus diesen Wagen wird, so lange sie laufen, erfahrungsgemäss nur wenig und sehr selten gestohlen.

Besonderes Gewicht wird endlich auf die Wagenfrage zu legen sein. Den verwickelten, in seiner Instandhaltung und Handhabung auch bei technischer Vervollkommnung unbequemen Patentverschluss bei allen gedeckten Wagen anzubringen, dürfte mangels eines Bedürfnisses und auch wegen der Beziehungen zu den ausserpreussischen Bahnen schwerlich in Betracht kommen können. Es bliebe also zu erwägen seine Einführung nur bei den im Stückgutverkehre der Staatsbahn zu verwendenden gedeckten Wagen. Hier aber eine Trennung eintreten zu lassen, d. h. e i n e n b e s o n d e r e n W a g e n p a r k f ü r d e n S t a a t s b a h n - S t ü c k g u t v e r k e h r zu schaffen, würde aus auf der Hand liegenden Gründen für die Ausrüstung, Vertheilung und den Umlauf der gedeckten Wagen als höchst nachtheilig erachtet werden müssen.

Unter diesen Umständen ist durch Ministerialerlass vom 23. Mai d. J. angeordnet worden, dass die V e r s u c h e mit diesen Verschlüssen e i n g e s t e l l t, die Kontrolschlösser von den Wagen abgenommen und diese mit den gewöhnlichen Güterwagenschlössern versehen werden.

Es ist also der bisherige Bleiverschluss bei allen preussischen Staatsbahnen wieder in vollem Umfange in Verwendung getreten. Ob es überhaupt gelingen wird, einen allen Anforderungen, insbesondere denen des Verkehres, genügenden Güterwagenverschluss zu finden, erscheint mehr als zweifelhaft (vergl. Jahrg. 1900 Nr. 91 und 1901 Nr. 3 und 72 d. Ztg).

Altona. V i l l m o w, Betriebssekretär.

Verhinderung missbräuchlicher Benutzung der Rückfahrkarten.

Zu dieser jetzt so viel erörterten Frage geht uns folgender, wie uns scheint, sehr beachtenswerther Vorschlag zu:

Die Einrichtung der Rückfahrkarten in nachstehender Weise dürfte geeignet sein, ihre missbräuchliche Benutzung zu verhindern:

	(Vorderseite.)		(Rückseite.)
I.	Bochum Süd-Barop 0002.	I.	Nicht übertragbar (siehe Tarif)
II.	Bochum Süd-Barop über Witten II. Kl. 1,90 ℳ.	II.	Für alle Züge; für C.- u. L.-Züge tarifm. Zuschlag.
III.	Bochum Süd-Barop 0002.	III.	Zur Hinfahrt nur gültig, wenn sich dieser Abschnitt an der Karte befindet.

Der mit I. bezeichnete Theil der Rückfahrkarte dient als Abschnitt bei Verausgabung der Karte zum halben Preise. In diesem Falle erfolgt die Abstempelung nach Abtrennung des Abschnittes auf Theil II, während bei Verausgabung zum vollen Preise die Abstempelung auf Theil I bewirkt wird. Theil III der Karte wird nach Beendigung der Hinfahrt an der Bahnsteigsperre abgenommen, so dass die Rückfahrkarte, welche nur dann zur Hinfahrt berechtigt, wenn sich Theil III an ihr befindet, nicht nochmals zur Hinfahrt benutzt werden kann. Um eine leichte Abtrennung des Theiles III zu ermöglichen, ist die Karte an der mit (----) unterbrochenen Linie gekennzeichneten Stelle zu durchlöchern.

Bei Herstellung der Rückfahrkarten in dieser Weise können nicht nur die bisherigen Fahrkartenschränke, Druck-

maschinen und Stempelpressen beibehalten werden, sondern auch die Abfertigung der Reisenden kann ebenso schnell erfolgen als jetzt.

Ed. Klamp,
königl. Eisenbahnsekretär, Cöln.

Mittheilung der Schriftleitung.

Der Unterzeichnete ist von morgen an bis zum Schlusse des Monats von Berlin abwesend. Seine Vertretung erfolgt durch Herrn Regierungsrath Kemmann.

Berlin, 2. Juli 1902. v. Mühlenfels.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

K. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1902 wird die Linie Wechselburg-Chemnitz mit der Zweiglinie Glösa-Furth dem öffentlichen Verkehre übergeben. Wechselburg-Chemnitz dient dem Personen- und Güterverkehre, Glösa-Furth mit der Güterhaltestelle Furth b. Chemnitz nur dem Güterverkehre. Der Betrieb wird nach der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands" geführt. Die auf der Linie Wechselburg-Chemnitz verkehrenden Personenzüge werden mit den Personen- und Gepäcktarifen auf den betr. Stationen durch Anschläge zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Für den Sommerfahrplan 1902 werden Deckblätter ausgegeben. Die für den Güterverkehr maassgebenden Entfernungen, sowie die infolge der Eröffnung der Bahn für einzelne ältere Verkehrsstellen eintretenden Aenderungen in den Entfernungen sind in dem käuflich zu erlangenden „Nachtrag XIV zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr" enthalten. Ueber den beschränkten Güterverkehr auf den Haltestellen Stein-Chemnitzthal und Schweizerthal-Diethensdorf geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft. (1704)

Königliche Generaldirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Graudenz-Laskowitz belegene, bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehr dienende Haltestelle Jezewo, deren Name fortan „Jeschewo" geschrieben wird, für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, deren Verladung eine Kopframpe erfordert, sowie von Sprengstoffen ist nach wie vor ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 25. Juni 1902. (1705)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Die jetzige Haltestelle Steinhagen ist künftig Berthke und die jetzige Haltestelle Steinhagener Weiche künftig Steinhagen zu nennen.

Stralsund, den 20. Juni 1902. (1706)

Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees. Der Vorstand.

4. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wiederaufnahme des Verkehrs zwischen den Stationen Jablunkau und Bystritz.

Infolge Behebung der Verkehrsstörung in der Strecke Jablunkau-Bystritz wurde der Verkehr auf dieser Strecke am 27. Juni Nachmittags wieder eröffnet.

Budapest, am 27. Juni 1902. (1707)

Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Zum Kilometerzeiger der königlich sächsischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Gütern usw. im Binnenverkehre tritt am Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Chemnitz-Wechselburg der Nachtrag XIV in Kraft. Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden. Er enthält anderweite Entfernungen für die Verkehrsstellen Amerika, Lunzenau, Rochsburg und Wechselburg sowie Entfernungen für die Verkehrsstellen Auerswalde, Furth b. Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura und Unterwittgensdorf der Neubaulinie Chemnitz-Wechselburg.

Dresden, den 30. Juni 1902. (1707a)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. Frachtgüter von oder nach der Ladestelle Schreckenstein-Schichtwerke zu den für Schreckenstein Oe. N. W. B. gültigen Frachtsätzen direkt abgefertigt.

Dresden, den 30. Juni 1902. (1708)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 wird die Station Lübben N. L. Süd der niederlausitzer Eisenbahn als Empfangsstation in den oben genannten Tarif einbezogen.

Mit dem gleichen Tage werden die Frachtsätze für die Station Lübben des Eisenbahndirektionsbezirks Halle theilweise berichtigt. Die hierbei für die Strecke Sosnowice-Lübben eintretende Frachterhöhung (0,01 ℳ für 100 kg) gilt erst vom 10. August 1902 ab.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen sowie die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 20. Juni 1902. (1709)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Holzdorf a. d. Elster in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine einbezogen. Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 26. Juni 1902. (1710)

Königliche Eisenbahndirektion, **als geschäftsführende Verwaltung.**

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 werden im Verkehr von Mannheim Industriehafen mit gewissen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken — Tarifheft 7 vom 1. Juni 1902 — für Mühlenfabrikate, wie im Spezialtarif I genannt, ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 26. Juni 1902. (1711)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit finden die im Tarifheft „Theil II" vom 1. August 1901 unter B 1 a enthaltenen Bestimmungen über die Beförderung von Bier in Fässern auch im Güterverkehr Baden-Pfalz Anwendung.

Karlsruhe, den 28. Juni 1902. (1712)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900. (Holzverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Holz des Abschnittes I von Fieberbrunn, Hopfgarten, Kitzbühel, Saalfelden, St. Johann i. Tirol, Söll-Leukenthal und Wörgl nach Westerham direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 24. Juni 1902. (1713)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die badischen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg in dem ab 1. Juni ausgegebenen Tarifhefte 7 des südwestdeutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr zwischen Stationen der badischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken) gelten vom gleichen Tage ab auch für die bezüglichen bayerischen Stationen im Saarbrücken-bayerischen Verkehre.

München, den 24. Juni 1902. (1714)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Zum Tarifheft D wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ein Nachtrag II ausgegeben, der Aenderungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife enthält.

Die erhöhten Entfernungen und Frachtsätze für Mannheim Neckarvorstadt (Direktionsbezirk Mainz) **gelten bereits seit 1. Juni**

1901, diejenigen für die Bahnhöfe zu Frankfurt a/M. und Hanau seit 1. Januar 1902. Soweit im übrigen Frachterhöhungen eintreten, werden diese vom 15. August 1902 ab gültig.

Frankfurt a/M., den 28. Juni 1902. (1715)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab wird die Station Brackel b/Dortmund als Versandstation in die Eisenausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 22. Juni 1902. (1716)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im VII. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz enthaltenen Schnittfrachtsätze für die Stationen der Gürbethalbahn werden mit Wirkung vom 1. Juli 1902 um 10 bis 40 Cts. für 1 000 kg ermässigt. Nähere Auskunft geben die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 24. Juni 1902. (1717)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III).

Vom 1. Juli d. J. ab wird die an der Strecke Bergen a. R.-Lauterbach gelegene Haltestelle Pastitz in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 27. Juni 1902. (1718)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Vom 1. Juli d. J. ab wird die neben der staatlichen Umschlagstelle Breslau Oderhafen gelegene Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung Breslau Stadthafen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Die neue Tarifstation dient nur dem Verkehr von Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Breslau. Fahrzeuge und Sprengstoffe sind ausgeschlossen. Die Fracht wird zu den Sätzen für Breslau Oderhafen berechnet, ohne dass daran die Bedingung des Umschlages für die nach dem Hafen gehenden und von ihm austretenden Wagenladungen geknüpft sind.

Danzig, den 24. Juni 1902. (1719)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 1. Juli d. J. ab werden die Stationen der Nebenbahn Konitz-Lippusch und die Station Pomeiske der Theilstrecke Bütow-Pomeiske des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 27. Juni 1902. (1720)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird eine Reihe Stationen des Direktionsbezirks Altona mit der Teutoburger Wald-Eisenbahn, die Stationen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn mit der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn und die Station Joachimsthal des Direktionsbezirks Stettin mit der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in direkten Verkehr gesetzt. Am gleichen Tage tritt die Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn mit der Station Ebeleben den Ausnahmetarifen für Zucker 14, 14 a und L bei.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 25. Juni 1902. (1721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Ausnahmetarif für Steinkohlen und Koks vom 1. April 1897.

Die in dem vom 15. d. Mts. ab gültigen Nachtrage X zum vorbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für die Station Amersfoort der holländischen Eisenbahn gelten mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab auch im Verkehr nach der Station Amersfort der niederländischen Centraleisenbahn.

Essen, den 24. Juni 1902. (1722)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Die Artikel Kupfer, Zinn und Antimon werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab in die Klasse 2 des vorbezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen.

Essen, den 23. Juni 1902. (1723)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt zum Theil II, Heft 3 der württ.-schweizer. Gütertarife (Verkehr mit der Central- und Westschweiz) vom 1. September 1899 der Nachtrag III — enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs — in Kraft.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, finden die seitherigen Taxen noch bis 30. September d. J. Anwendung.

Stuttgart, den 26. Juni 1902. (1724)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1, 2 und 3 vom 1. Februar 1897.
Theil II, Heft 9 vom 1. Februar 1898.

Ab 15. Juli d. J. gelangen für die Beförderung von Trockentrebern die folgenden Frachtsätze des Spezialtarifes III zur Einführung:

Nach oder von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	nach oder von: Mannheim B. B. und E. D. Mainz	Mülhausen-Wanne und Mülhausen Nord	Strassburg (C. B., Neudorf und Rheinhafen), Königshofen und Schiltigheim	Ludwigshafen a/Rhein	Mannheim-Neckarvorstadt	Michelstadt	Grossbieberau	Frankfurt a/M.: Hafen, Ostbhf., Sachsenhausen	Frankfurt a/M.: Hauptbhf.
	für 100 kg in Mark								
Budweis . . .	—	—	—	—	—	—	1,50	—	—
Grieskirchen .	1,41	1,60	1,55	1,44	1,44	1,35	1,33	1,33	1,35
Redl-Zipf . . .	1,42	1,57	1,52	1,45	1,45	1,41	—	1,41	1,43

München, den 24. Juni 1902. (1725)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holztarif Theil IV, Heft 1 vom 1. Oktober 1898.)

Ab 15. Juli 1902 wird die Station Maxau der grossh. badischen Staatseisenbahnen mit folgenden direkten Frachtsätzen in die Abtheilung für Schleifholz (Nachtrag IV, Seite 4—7) aufgenommen:

Nach	Abtheilung	von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Attnang-Puchheim	Frankenmarkt	Hausruck	Redl-Zipf	Steindorf	Strasswalchen	Vöcklabruck	Vöcklamarkt	von der Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft: Kundl
		Frachtsätze für 100 kg in Mark								
Maxau . . .	a	1,33	1,28	1,28	1,31	1,22	1,25	1,33	1,31	1,13
	b	1,65	1,60	1,60	1,62	1,53	1,57	1,65	1,62	1,41

München, den 26. Juni 1902. (1726)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehr nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901.

Mit sofortiger Gültigkeit treten an Stelle der in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife für den Verkehr von den Stationen Danzig lege Thor, Danzig Olivaer Thor, Danzig Weichselbahnhof, Neufahrwasser (Zollinland), Neufahrwasser (Freibezirk), Neustadt i/Westpr., Oliva und Zoppot des Direktionsbezirks Danzig nach den oberschlesischen Empfangsstationen bestehenden Ausnahmesätze theilweise neue, um 1 ₰ ermässigte Sätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie die Verkehrsbüreaus in Kattowitz und Danzig.

Kattowitz, den 25. Juni 1902. (1727)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7, 8 und 9 des Verbands-Gütertarifs vom 1. Februar 1898, Theil III, Heft 3 des Getreide-Ausnahmetarifs vom 1. Februar 1898 und Theil VI, Heft 3 des Obst-Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1898.)

Ab 1. August 1902 gelten die für Rakonitz, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, in obigen Tarifen vorgesehenen Frachtsätze, sowie die im Verfügungswege bekannt gegebenen Frachtsätze für Thon, Schieferthon etc., allgemein auch für den Verkehr mit der Station Rakonitz der k. k. österr. Staatsbahnen.

München, den 24. Juni 1902. (1728)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil V, Heft 1 vom 1. Mai 1901. (Kohlenverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 20. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Braun- und Steinkohlen in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Hausham und Miesbach nach Golling direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 25. Juni 1902. (1729)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897. (Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli gelangen für die Beförderung von Romancement in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Kiefersfelden und Kufstein nach Klein-Schwechat und Penzing ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 26. Juni 1902. (1730)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donaudampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern.

(A.-T. Nr. I vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 20. Juli 1902 werden die Stationen der k. b. Staatseisenbahnen Laaber, Milbertshofen, München-Schwabing, Scheidegg und Unsleben in den Tarif einbezogen.

Die Schnitttafel b ist daher wie folgt zu ergänzen:

Seite des Haupttarifes	Bahnentfernungen von (Kilometer) Wien	Bahnentfernungen von (Kilometer) Passau	vom Schnittpunkte nach	von den Schiffsstationen der Gruppe	mit Umschlag in Wien: Serie I (Getreide usw.)	Wien: Serie II (Mais)	Passau: Serie I (Getreide usw.) Theilbetrag a	Passau: Serie I Theilbetrag b	Passau: Serie I zusammen	Passau: Serie II (Mais) Theilbetrag a	Passau: Serie II Theilbetrag b	Passau: Serie II zusammen
					Schnittfracht in Pfennigen für 100 kg							
28/29	457	138	Laaber	A	181	141	61	74	135	61	50	111
				B u. C	196	141	90	74	164	80	50	130
46/47	703	384	Unsleben	A	282	213	61	185	246	61	122	183
				B u. C	282	213	90	185	275	80	122	202

Ferner ist das Verzeichniss der Anstossbeträge für die k. bayer. Lokalbahnstationen wie nachstehend zu ergänzen:

Kilometer ab der Uebergangsstation	Lokalbahnstation	Uebergangsstation	Serie I (Getreide usw.)	Serie II (Mais)
			Pfennige für 100 kg	
5	Milbertshofen	Moosach b/München	2	2
9	München-Schwabing	„ „	4	3
10	Scheidegg	Röthenbach b/Lindau	11	9

München, den 24. Juni 1902. (1731)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Juli d. J. werden die Stationen Strassburg und Strassburg Rheinhafen als Versandstationen in den Ausnahmetarif 9 S (für Schiffsbaueisen) der Tarifhefte 1, 2 und 3 der Abtheilung B aufgenommen.

Cöln, den 27. Juni 1902. (1732)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für die eilgutmässige Beförderung gewisser Lebensmittel (frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst usw.) zwischen Stationen der badischen Staatseisenbahnen und der Kaiserstuhlbahn einerseits und ostschweizerischen Stationen andererseits ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält u. a. Ermässigungen für den Verkehr mit Breisach, Emmendingen, Freiburg i/Br., Ihringen, Riegel Hauptbahn und den Stationen der Kaiserstuhlbahn. Die Abgabe des Nachtrags erfolgt kostenfrei.

Karlsruhe, den 25. Juni 1902. (1733)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 werden die Stationen Ergoldsbach und Neufahrn in Niederbayern in die Schnitt-Tariftabelle A der Ausnahmetarife 5 a und b für Steine (früher 2 a und b) mit nachstehenden Schnittfrachtsätzen aufgenommen:

Nach oder von	Abtheilung a	Abtheilung b
	Schnittfrachtsätze für 100 kg in Mark	
Ergoldsbach	0,70	0,73
Neufahrn in Niederbayern	0,69	0,72

München, den 24. Juni 1902. (1734)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österr.-russischer Grenzverkehr.

Tarif Theil II, Heft 2.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Tarif Theil II.

Oesterr.-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

Tarif Theil II, Heft 1 und Artikeltarife.

Ergänzung des Anhanges.

Zum alphabetischen Verzeichnisse der russischen Stationen, enthalten im Anhange zu den oben bezeichneten Tarifen, ist folgende Anmerkung aufzunehmen: „Für die in diesem Verzeichnisse nicht aufgeführten russischen Stationen haben hinsichtlich deren Einreihung in die in Betracht kommenden Gruppen die im Vorworte enthaltenen Bestimmungen über den Geltungsbereich sinngemässe Anwendung zu finden.“

Wien, am 24. Juni 1902. (1735)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Für Papier zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete des A.-T. Nr. 7 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief	bei Aufgabe von 10 000 kg und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		
von Budweis	161 ₰	85 ₰
„ Krumau	188 „	109 „
Nach Aussig-Landungsplatz		
von Budweis	162 ₰	90 ₰
„ Krumau	189 „	114 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Budweis	156 ₰	80 ₰
„ Krumau	183 „	104 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Budweis	201 ₰	114 ₰
„ Krumau	228 „	138 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 28. Juni 1902. (1736)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Für Talk des Ausnahmetarifs Nr. 22 a treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Hirt	125 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz	
von Hirt	125 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Hirt	120 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Hirt	154 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 28. Juni 1902. (1737)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringische Privatbahnen.

Am 1. Juli d. J. tritt ein neuer Binnentarif für den Personenverkehr der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Crossener, Greussen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn in Kraft. Der Tarif enthält auch Fahrkartenpreise für den Wechselverkehr der Greussen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebeleber und Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, bei welchen auch Druckexemplare käuflich zu haben sind.

Berlin, den 26. Juni 1902. (1738)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen. Herrmann Bachstein.

Am 18. Juni d. J. ist die zwischen den Stationen Stettin und Altdamm an der Bahnstrecke Stettin-Stargard i/Pom. gelegene Station Finkenwalde, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

Stettin, im Juni 1902. (1739)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Verdingung von Bauarbeiten.

Für die Ausführung der zweigleisigen Hauptbahn Münster a. Stein-Scheidt bei Saarbrücken sind in der Bausektion I Münster a. Stein-Odernheim folgende Arbeiten, im ganzen ungetheilt, zu vergeben:

1. die Erd-, Fels- u. Planirungsarbeiten für die Herstellung des Bahnkörpers;
2. die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zur Herstellung der Kunstbauten.

Vorstehende Arbeiten bilden das I. Baulos von Profil 7 + 30 bis Profil 90 + 75 mit einer Baulänge von 8 345 m.

Es sind im ganzen zu bewegen: ungefähr 240 000 cbm Erd- und Felsmassen.

An Kunstbauten sind auszuführen:

- 1 Bahnbrücke über die Nahe mit eisernem Ueberbau (4 Oeffnungen mit je 20,75 m Lichtweite);
- 7 kleinere Brücken und Wegunterführungen mit eisernem Ueberbau;
- 1 gewölbte Wegunterführung;
- 1 gedeckter Bahndurchlass;
- 22 Bahn- und Grabendurchlässe von Röhren aus Stampfbeton;
- 4 Stützmauern.

Pläne und Bedingungen liegen auf dem Büreau des Bezirksingeniörs Herrn Scheiblögger in Kaiserslautern zur Einsicht auf, woselbst auch Preisverzeichnissformulare verabfolgt werden.

Die versiegelten, mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote müssen bis spätestens 9. Juli d. J., Nachmittags 6 Uhr, bei der Direktion dahier eingelaufen sein. (1740)

Ludwigshafen a. Rh., den 25. Juni 1902.

Die Direktion der pfälzischen Eisenbahnen. v. Lavale.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Holz- und Seilerwaaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen, Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge.

II. Gewebe und Posamentirwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, leinene Schläuche und Teppichborden, Dochte, Schnur, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Nähfaden, Schmierpolster, Wiechengarn und Fensterzugborden.

III. Glas- und Thonwaaren, als: Oelbehälter, Milchglasglocken, Laternengläser, Glastafeln, Laternenglas und Isolatoren.

IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Karbolsäure, Salzsäure, Spiritus, Bleiweiss, Ocker, Mennige, Parisergelb, Pariserschwarz, Kienruss, Umbra, Eisenmennige und Goldbronze.

V. Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Häute, Felle, Riemen, Bimsstein, Kreide, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Harz- und Schiffstheer.

VI. Papiere und Verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Gummi arabicum, Zimmermannsbleie, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 23. Juli 1902“

versehen spätestens

Mittwoch, den 23. Juli 1902, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 24. Juni 1902. (1741)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckar-Eisenbahn.

In der Centralwerkstätte der Main-Neckarbahn in Darmstadt liegen 4 eiserne Lokomotivkessel ohne Feuerbüchse und verschiedene Lokomotivbestandtheile als Altmaterial zum Verkaufe bereit.

Die Verkaufsbedingungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind unter Benutzung des Angebotbogens längstens bis 12. Juli 1902, Vormittags 10½ Uhr, verschlossen, frei und mit entsprechender Aufschrift versehen anher einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, im Juni 1901. (1742)

Der Maschineningenieur.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Kupfer, Rothguss, Messing, Zinkschrott, Schweiss- und Flusseisen, Stahl, Gusseisen, Glas, Plüsch usw., lagernd in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück und daselbst zu besichtigen.

Eröffnung der Angebote am 16. Juli, Vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 26. Juli, Abends 8 Uhr. Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Münster i/W., den 24. Juni 1902. (1743)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 52. 5. Juli 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 19 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ausschluss der Haftung der Eisenbahn für empfindliche Güter.

Vom Generaldirektionsinspektor Muschweck in München.

Manche Güter äussern eine besondere Empfindlichkeit gegen gewisse Gefahren. Man kann also solche Güter im Gegensatze zu anderen Gütern „empfindliche" (frz. sensibles, it. sensibili) benennen. Dies sind nicht nur die Güter, welche bei dem und durch den Eisenbahntransport leicht Schaden leiden können, sondern überhaupt alle Güter, auf welche innere oder äussere, von der Eisenbahn nicht abzuwendende Kräfte wirken.[1])

Danach kommen in Betracht solche Güter, welche a) den Eisenbahntransport im allgemeinen, insbesondere das Rütteln des Eisenbahnwagens, lange Reisedauer, öftere Umladungen usw., b) gewisse Temperaturen (grosse Hitze, grosse Kälte), c) gewisse Witterungseinflüsse (Regen, Schnee) nicht gut vertragen können oder die d) im Laufe einer kürzeren oder längeren Zeit gewissen inneren chemischen oder physikalischen Veränderungen unterworfen sind.

Zu den empfindlichen Gütern zählt nicht jedes Gut, das einmal auf dem Transporte Verlust oder Beschädigung erleiden kann, sondern nur dasjenige Gut, bei dem diese Möglichkeit fast bis zur Grenze der Wahrscheinlichkeit nahe gerückt ist, dem also erfahrungsgemäss die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung eigenthümlich ist.[2])

An sich unempfindliche Güter können empfindlich werden, wenn sie in empfindlichen Verpackungen zur Beförderung gelangen. Der gewöhnliche Frachtführer kann die Beförderung eines empfindlichen Gutes ohne weiteres ablehnen. Nimmt er das Gut gleichwohl an und ist auf dem Transporte ein Schaden entstanden, so braucht er, um von der Haftung befreit zu sein, lediglich nachzuweisen, dass er die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers beobachtet habe. Das deutsche Handelsgesetzbuch bestimmt nämlich: „Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferzeit entsteht, es sei denn, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten."[3])

Die Lage der Eisenbahn hingegen ist eine kritischere. Sie darf die Beförderung nur dann verweigern, wenn sich das Gut wegen seines Umfanges, seines Gewichtes oder seiner sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage und dem Betriebe der Bahn nicht zur Beförderung eignet. Empfindliche Güter können aber nicht ohne weiteres als zur Beförderung ungeeignet erklärt werden. Dazu kommt noch der weitere Umstand, dass für die Haftung der Eisenbahn noch heute die strengen Grundsätze des römischen receptum nautarum gelten und zwar sowohl nach deutschem, als auch nach internationalem Rechte. Die Bestimmungen legen der Eisenbahn in nicht geringem Umfange die Haftung für den Zufall auf.[4]) Es ist also begreiflich, dass das Gesetz der natürlichen Beschaffenheit des Gutes bei der Festsetzung der Haftpflicht der Eisenbahn Rechnung tragen musste.

Dies ist durch die Aufnahme folgender Bestimmungen geschehen:

I. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit (vice propre, vizio proprio) des Gutes, namentlich durch inneren Verderb (détérioration intérieure, deteriorazione interna), Schwinden (déchet, calo naturale), gewöhnliche Leckage (coulage ordinaire, colatura ordinaria) verursacht ist.[5])

---

[1]) Gerstner, Vereinszeitung (V.-Z.) S. 542/1883. — Ruckdeschel, Betriebsreglement S. 178.

[2]) Reichsgericht (R.-G.) 15. II. 1886.

[3]) Handelsgesetzbuch (H.-G.-B.) § 429 Abs. 1.

[4]) Reichsoberhandelsgericht (R.-O.-H.-G.) 5. XII. 1873. — R.-G. XIX, 10, 37–43.

[5]) Eisenbahn-Verkehrsordnung (V.-O.) § 75, Abs. 1. — H.-G.-B. § 456 Abs. 1. — Internationales Uebereinkommen (Int. Ueb.) Art. 30 Abs. 1. — Der Umstand, dass im Handelsgesetzbuch das Wort „Minderung" und im Internationalen Uebereinkommen die Worte „äusserlich nicht erkennbare Mängel der

II. Die Eisenbahn haftet nicht in Ansehung der Güter, die vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch (bris, rottura), Rost (rouille, ruggine), inneren Verderb (détérioration intérieure, deterioramento interno), aussergewöhnliche Leckage (coulage extraordinaire, spandimento straordinario), Austrocknung (dessication, essicazione) und Verstreuung (déperdition, dispersione) zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entsteht.[6]

III. Konnte ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer solchen Gefahr entstehen, so wird vermuthet, dass er aus dieser Gefahr entstanden sei.[7]

IV. Eine Befreiung von der Haftpflicht kann nicht geltend gemacht werden, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist.[8]

V. Bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmässig einen Gewichtsverlust (déchet de poids oder déchet de route, diminuzione di peso, calo, decalo) erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu nachstehenden Normalsätzen (tolérance, tolleranza) ausgeschlossen.[9]

VI. Der Normalsatz für regelmässigen Gewichtsverlust beträgt 2 % bei flüssigen und feuchten sowie bei nachstehenden trockenen Gütern: geraspelte und gemahlene Farbhölzer, Felle, Fettwaaren, getrocknete Fische, Flechsen von Thieren, frische Früchte, Häute, Hopfen, Hörner, frische Kitte, Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), Leder, getrocknetes und gebackenes, Obst, harte Oele, Rinden, Schafwolle, Seifen, Süssholz, geschnittener Tabak, frische Tabaksblätter, Wurzeln.[10]

VII. Bei allen übrigen trockenen Gütern, sofern sie nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmässig einen Gewichtsverlust erleiden, beträgt der Normalsatz 1 %.[11]

VIII. Der Normalsatz wird, falls mehrere Stücke auf denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet ist oder sonst festgestellt werden kann.[12]

IX. Die Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, soweit der Verlust nach den Umständen des Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist oder soweit der angenommene Satz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.[13]

X. Bei gänzlichem Verluste des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.[14]

Das Gesetz zählt also nur drei Gefahren auf, für die die Eisenbahn nicht haften soll, nämlich: a) das Verschulden des Absenders, das in einer nicht von der Eisenbahn verschuldeten Anweisung, in äusserlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung der Sendung oder in anderen Handlungen oder Unterlassungen liegen kann, b) höhere Gewalt, c) die natürliche Beschaffenheit des Gutes.

Von den Schäden, die in der natürlichen Beschaffenheit des Gutes ihren Grund haben können, zählt das Gesetz unter I inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und unter II Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung auf. Diese Arten sind nur beispielsweise erwähnt, ohne dass damit die Zahl der Fälle, in welchen die Eisenbahn nicht zu haften hat, erschöpft wäre.

Von innerem Verderbe einer Waare spricht man, wenn sie infolge innerer chemischer oder physikalischer Prozesse eine derartige stoffliche Aenderung erlitten hat, dass sie ihren ursprünglichen Werth ganz oder theilweise einbüsste. Der Stoffwechsel kann entstehen oder begünstigt werden durch die Witterung (Feuchtigkeit) oder durch die Temperatur (Hitze, Frost).

Die verschiedenen Arten des Verderbens sind: a) Fäulniss (Wurmig- oder Schimmligwerden). Diese Erscheinung zeigt sich besonders oft bei Fleisch, Wildpret, Käse, Gemüse, Obst, Brot, thierischen Häuten;[15] b) Erfrieren; namentlich ist Obst dieser Gefahr ausgesetzt.[16] c) Erhitzung; insbesondere erhitzt sich frischer Hopfen sehr leicht.[17] Hingegen soll Leinsamen nicht zu den Gütern gehören, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, sich zu erwärmen.[18] d) Zersetzung (Gährung). Dieser Gefahr sind ausgesetzt gewisse Fruchtarten, Mehl, Hefe, Fette,[19] Bier, Wein (durch Sauerwerden), Milch (durch Gerinnen). e) Anziehung von Sauerstoff (Oxydation). Der Oxydation sind Metallwaaren, insbesondere Eisenwaaren unterworfen.[20] Bei Eisen nennt man den Oxydationsprozess Rosten (rouille); Gerstner V.-Z. S. 542/1883. f) Selbstentzündung. Dieser Gefahr sind ausgesetzt Holzkohlen[21]), Flachssendungen[22]), Baumwollabfälle[23]), Heu, gefettete Gespinnste, Zündhölzer.[24] g) Explosion. Solche ist zu befürchten bei Acetylen, Ammoniak, Chlor, Kohlensäure usw.

Ein innerer Verderb liegt nicht vor, wenn eine der Mode unterworfene Waare durch verspätete Ablieferung lediglich an ihrem Tauschwerthe verloren hat. Ebenso wenig kann man den durch Bruch entstandenen Schaden als inneren Verderb auffassen.[25] Der Bruchgefahr sind besonders ausgesetzt Behälter für ätzende Flüssigkeiten, namentlich starke Säuren,[26] weil letztere auf die Gefässe zerstörend einwirken und dann mit ihnen zu Grunde gehen; ferner alle leicht zerbrechlichen Sachen, namentlich leichte Möbel, leicht zerbrechlicher Eisenguss,[27] Glas und Glaswaaren,[28] leicht zerbrechliche Verpackungen für Waaren,

---

Verpackung" fehlen, begründet keinen materiellen Unterschied zwischen den beiden Rechten, da sich die Minderung als theilweiser Verlust, der äusserlich nicht erkennbare Mangel der Verpackung aber als ein Verschulden der Partei darstellt und überdies bereits im Art. 9 des Int. Ueb. bestimmt ist, dass für äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung die Partei selbst zu haften habe.

6) V.-O. § 77, Abs. 1, Z. 4. — H.-G.-B. § 459, Abs. 1, Z. 4. — Int. Ueb. Art. 31, Abs. 1, Z. 4.

7) V.-O. § 77, Abs. 2. — H.-G.-B. § 459, Abs. 2. — Int. Ueb. Art. 31, Abs. 2.

8) V.-O. § 77, Abs. 3. — H.-G.-B. § 459, Abs. 3.

9) V.-O. § 78, Abs. 1. — H.-G.-B. § 460, Abs. 1. — Int. Ueb. Art. 32, Abs. 1.

10) V.-O. § 78, Abs. 2. — Ausf.-Bestimmungen zum Int. Ueb. (Ausf.) § 8, Abs. 1.

11) V.-O. § 78, Abs. 3. — Ausf. § 8, Abs. 2.

12) V.-O. § 78, Abs. 4. — H.-G.-B. § 460, Abs. 2. — Int. Ueb. Art. 32 Abs. 2.

13) V.-O. § 78, Abs. 5. — H.-G.-B. § 460, Abs. 3. — Int. Ueb. Art. 32 Abs. 3.

14) V.-O. § 78, Abs. 6. — H.-G.-B. § 460, Abs. 4. — Int. Ueb. Art. 32, Abs. 4.

15) Oberlandesgericht (O.-L.-G.) Wien 4. I. 1876.

16) Appellsenat Budapest 8. VI. 1901. — R.-O.-H.-G. 18. III. 1873. — O.-L.-G. Wien 24. IV. 1877.

17) Hand.- und Obergericht Lübeck 15. X. 1866 und 21. I. 1867. — R.-O.-H.-G. 5. XII. 1873.

18) Oesterreichischer Oberster Gerichtshof (O. G.-H.) 30. VI. 1899.

19) Stadtamt und Stadtgericht Frankfurt am Main.

20) O.-L.-G. Wien 15. VII. 1873.

21) Kassationshof Turin 9./14. IX. 1896.

22) O. G.-H. 19. I. 1887.

23) O. G.-H. 28. I. 1875.

24) Reichsgericht Band XV, S. 147.

25) A. M. Eger. Verkehrsordnung S. 492.

26) Protokolle zum alten Handelsgesetzbuche (Prot.) S. 5018, 5019.

27) Stadtgericht Berlin 15. IV. 1865. — Gusseiserne Schwungräder gehören nicht zu den leicht zerbrechlichen Sachen O. G.-H. 25. IX. 1895. — Ein 15 mm starkes gusseisernes Gestell bildet nicht einen Gegenstand, der vermöge der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt ist, Bruch zu erleiden: Schiedsgerichtliche Entscheidung des Centralamtes vom 15. XI. 1900.

28) Glastafeln gehören auch dann, wenn sie in Rahmen gefasst sind, zu den Gütern, welche der besonderen Gefahr des Bruches ausgesetzt sind: Ungarische Kurie 10. VII. 1891.

vor allem Flüssigkeiten, Glasflaschen, Thonkrüge,[29] Zucker in losen Broten, Porzellan, Eier,[30] Thonwaaren, Gipswaaren, Marmorplatten.

Weiter ist von der Bahn nicht zu vertreten Gewichtsverlust (déchet de poids oder déchet de route, calo oder decalo), der trotz ordnungsmässiger Handhabung des Gutes und ohne äussere Eingriffe lediglich infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entsteht. Gewichtsverlust kann eintreten a) durch Schwinden (natürliche Verminderung ohne äussere Einwirkung).[31] Schwinden entsteht: α) durch Ein- oder Austrocknung, insbesondere bei frischem Obst, Zuckerrüben,[32] frischem Fleisch, Fischen, Krebsen, Austern, Hefe, Getreide,[33] Kohlen,[34] Erzen,[35] Düngemitteln,[36] Salz in unverpacktem Zustande,[37] β) durch Verdunsten, insbesondere bei Flüssigkeiten, Fruchtsäften, Aether. Gewichtsverlust kann auch b) durch Absonderung von Waaren entstehen. Eine Absonderung von Waaren kann eintreten: α) durch Verstreuung, namentlich bei unverpackten Gegenständen, insbesondere Getreide in loser Schüttung (en vrac, alla rinfusa)[38], Kohlen usw.; β) durch Verstaubung bei den meisten Gegenständen in pulverförmiger Gestalt, insbesondere bei Cement, Mehl, Lohe; γ) durch Ausrinnen oder „Leckage“. Leckage ist das Austreten (Sickern, Laufen) der Flüssigkeit durch die Fugen des Gebindes ohne äussere Beschädigung und trotz ordnungsmässigen Transportes.[39] Von gewöhnlicher Leckage spricht man, wenn nicht mehr Flüssigkeit ausdringt, als bei der betreffenden Flüssigkeit nach der Erfahrung in der Regel verloren geht. Aussergewöhnliche Leckage nennt man einen Gewichtsverlust, der dieses Maass überschreitet. Sie ist in der Regel auf eine Lockerung (ein Nachlassen) der Fassreifen infolge grosser Hitze oder auch nur infolge rüttelnder Bewegung des Eisenbahnwagens zurückzuführen.[40] Das Verdunsten einer Flüssigkeit fällt nicht unter den Begriff „Leckage“ (Absonderung eines Theiles)[41], sondern unter den Begriff „Schwinden“.[42] Der Gefahr, aussergewöhnliche Leckage zu erleiden, sind namentlich ausgesetzt Sprit[43]), Syrup[44]), Oel[45]), Wein, Thran[46]).

Bei Gütern, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit Gefahr laufen, Schaden zu erleiden, wird sich die Eisenbahn nur im Nothfalle auf die Bestimmung I berufen, und zwar deshalb, weil sie, wenn sie sich darauf beruft, auch beweisen muss, dass der Schaden aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist. Der Fall, dass sich die Bahn auf die Bestimmung I berufen muss, liegt dann vor, wenn ihr einer der in den Bestimmungen II und V genannten Befreiungsgründe nicht von vornherein zur Seite steht, also insbesondere dann, wenn das beförderte Gut nicht zu einer allgemein als empfindlich bekannten Waarengattung gehört oder wenn der Gewichtsverlust den gesetzmässige Abgang übersteigt. Verlust und Beschädigung, welche durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes entstanden sind, fallen der Eisenbahn schon nach der Bestimmung I nicht zur Last.

Die Bestimmung II geht einen Schritt weiter, indem sie die Haftung nicht nur für das einzelne Gut, sondern gleich für ganze Gruppen von Gütern, die vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung zu erleiden, ausschliesst. Dabei will der Gesetzgeber offenbar, wie aus den Worten „aussergewöhnliche Leckage“ hervorgeht, auch die Grenze, bis zu der die Eisenbahn von der Haftung befreit sein soll, erweitern. Sie kann also die Haftung auch in solchen Fällen ausschliessen, in denen zwar die nächste Ursache des Verlustes oder der Beschädigung die natürliche Beschaffenheit des Gutes ist, in denen aber auch irgend eine Behandlung auf der Eisenbahn mitgewirkt hat, die bei unempfindlichen Gütern keinen schädigenden Einfluss ausgeübt hätte. Mit den Worten „besondere Gefahr“ ist in der Bestimmung II nicht etwa eine besonders grosse Gefahr, sondern jede aus der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gutes im allgemeinen herrührende Gefahr gemeint.[47]

Den Eisenbahnen ist nicht gestattet, die Haftung für gewisse Güter im Verordnungswege ein- für allemal oder durch Vereinbarung mit dem Absender im Einzelfalle auszuschliessen.[48] Ein auf dem Frachtbriefe erklärter Verzicht des Absenders auf Entschädigung hindert deshalb den Empfänger nicht, die Eisenbahn für den Fall eines Verschuldens in Anspruch zu nehmen.

Die Haftung der Eisenbahn ist bei den empfindlichen Gütern nicht immer und nicht unbedingt ausgeschlossen, sondern nur dann, wenn der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles auf die Empfindlichkeit zurückgeführt werden kann.[49] Dass ein Schaden im einzelnen Falle aus der Empfindlichkeit des Gutes entstehen konnte, hat die Eisenbahn darzuthun. In den meisten Fällen wird sie jedoch des Beweises durch allgemeine Erfahrungssätze enthoben.[50] Im Streitfalle hat der Richter nach Anhörung von Sachverständigen zu entscheiden, ob ein Gut zu den empfindlichen Gütern zu rechnen und ob die Empfindlichkeit des Gutes die Ursache des Schadens ist.[51]

Die Bestimmung II über die Verminderung der Haftung wäre von geringem praktischen Werthe für die Eisenbahn, wenn sie beweisen müsste, dass der Schaden durch die Empfindlichkeit des Gutes entstanden ist. Sie gewinnt erst ihre Bedeutung durch die Bestimmung III, dass bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet wird, der Schaden sei aus der Empfindlichkeit

---

29) Wir haben bereits oben erwähnt, dass an sich unempfindliche Güter empfindlich werden können, wenn sie in empfindlichen Umhüllungen zur Beförderung gelangen. In diesem Falle kann die Eisenbahn, wenn die Verpackung (z. B. Glasballons) ohne äussere Einwirkung Schaden leidet und dadurch auch die Waare (z. B. Glycerin) zu Grunde geht, die Haftung sowohl für die Verpackung, als auch für das Gut ablehnen: O. G.-H. 2. XI. 1900. — Landgericht München 3. V. 1901.

30) Landg. München I 22. VI. 1901. — Kalkeier sind noch zerbrechlicher als frische Eier, weil das Kalkwasser die Schale durch Aetzen angreift: Bezirksgericht f. Handelssachen, Wien 15. V. 1900.

31) Einrosten von Eisenwaaren fällt unter den Begriff „Verderb“. A. M. Eger V.-O. S. 492. — Int. Ueb. S. 548 u. 582.

32) K. k. Bez.-Ger. f. Handelssachen. Wien 27. X. 1900.

33) Bez.-Ger. f. Handelss. Wien. 13. IV. 1899.

34) Nach statistischen Ermittelungen russischer Bahnen erleiden Kohlen, wenn sie feucht unmittelbar aus dem Schachte zur Verladung kommen, 2 %, feinere Kohlen 2,3 %, grosse Kohlen 1,9 %, trockene, aus den Beständen verladene 2/3 % Gewichtsverlust.

35) Durchschnittlicher Gewichtsverlust 0,5—2 %.

36) Durchschn. 2 % Gewichtsverlust.

37) Gewichtsverlust etwa 2 %.

38) Bez.-Ger. f. Handelss. Wien, 29. III. 1899.

39) Altes Vereinsbetriebsreglement § 22, Nr. 1 a.

40) Nach Gerstner, Int. Ueb. S. 343, sind Wein, Bier, fette Oele usw. wie alle Flüssigkeiten der „gewöhnlichen Leckage“, d. h. dem gewöhnlichen Rinnen durch die Fugen der Gebinde ausgesetzt, während Sprit, ätherische Oele und andere besonders leicht verdunstende Flüssigkeiten „aussergewöhnlicher Leckage“, d. h. besonders starkem Entweichen durch die Fugen unterworfen sind. Eger, V.-O. S. 492, Int. Ueb. S. 582, begreift — mit Unrecht — unter aussergewöhnlicher Leckage ein durch äussere, gewaltsame Beschädigung der Fässer herbeigeführtes, aussergewöhnlich starkes Auslaufen der Flüssigkeit.

41) v. Hahn, Handelsrecht S. 607.

42) Eger, Frachtrecht I, S. 256.

43) Berner App.- und Kass.-Hof 2. XI. 1876.

44) App.-Ger. Magdeburg, 31. III. 1868.

45) Stadtamt und Stadtgericht Frankfurt, 23. XII. 1865 und 21. III. 1866.

46) Oberapp.-Gericht Dresden 5. VI. 1866.

47) O. G.-H. 19. I. 1887.

48) Protokolle S. 5019. — Ruckdeschel, S. 198. — Eger, Frachtrecht III, S. 240, V.-O. S. 505, Int. Ueb. S. 571. — R.-O.-H.-G. 2. XI. 1874. — O.-L.-G. München 20. IV. 1889.

49) Eger, V.-O. S. 505, Int. Ueb. S. 570.

50) Wehrmann, Eisenbahnfrachtgeschäft S. 101. — Puchelt, Handelsgesetzbuch Art. 395 u. 424.

51) Ruckdeschel, S. 198. — Eger, III. S. 240, V.-O. S. 505, Int. Ueb. S. 571. — O. G.-H. 28. I. 1875.

des Gutes entstanden, wenn er daraus entstehen konnte. Damit ist die Beweislast umgekehrt. Bei unempfindlichen Gütern muss die Eisenbahn, um sich von der Haftpflicht zu befreien, nachweisen, dass der Schaden durch Verschulden der Partei oder durch die Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt entstanden ist. Bei empfindlichen Gütern hat die Eisenbahn, um sich von der Haftpflicht zu befreien, lediglich darzuthun, dass der Schaden aus der Empfindlichkeit des Gutes entstehen konnte. Mit dem Augenblicke, wo anerkannt wird, dass die Beschädigung oder der Verlust in der Beschaffenheit des beförderten Gutes ihren Grund haben konnten, ist die Vermuthung des Verschuldens der Eisenbahn ausgeschlossen.

Die Umkehrung der Beweislast ist zwar schon oft, so auch bei der Abfassung des Internationalen Uebereinkommens, als die Interessen des verfrachtenden Publikums verletzend und die Eisenbahnen einseitig begünstigend bekämpft worden. Allein mit der Ausmerzung der Rechtsvermuthung wäre dem Publikum keineswegs gedient. Denn die Eisenbahnen wären dann gezwungen, entweder die empfindlichen Güter, soweit nur immer möglich, als für den Eisenbahntransport ungeeignet auf Grund des § 50 Abs. 2 V.-O., § 453 H.-G.-B., Art. 2 und 3 Int. Ueb. zurückzuweisen oder für empfindliche Güter höhere Beförderungspreise festzusetzen. Das Publikum kann sich dadurch vor Schaden bewahren, dass es die empfindlichen Güter gegen die Transportgefahren bei Versicherungsgesellschaften versichert. Ob nicht beide Theile, das Publikum und die Eisenbahn, ihren Vortheil dabei finden würden, wenn die Eisenbahn die Versicherung gegen eine mässige Gebühr selbst übernehmen würde, mag hier unerörtert bleiben.[52])

[52]) Protokolle S. 5019 ff.

(Schluss folgt.)

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Rechnungsjahr 1900.

Die von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen soeben herausgegebenen statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1900*) — der 51. Jahrgang dieses Werkes — schliessen sich dem Jahrgange 1899 in unveränderter Form an.

Das Werk gibt in 11 Abschnitten erschöpfende und sehr werthvolle Angaben. Es wurden behandelt: in Abschnitt A: die Verwaltung und Länge der voll- und schmalspurigen Strecken; in Abschnitt B: die allgemeine Beschreibung der vollspurigen Bahnstrecken; in Abschnitt C: die Unterhaltung, Erneuerung und kleineren Ergänzungen der baulichen Anlagen der Voll- und Schmalspurbahnen; in Abschnitt D: das Anlagekapital der vollspurigen Bahnen; in Abschnitt E: die Fahrbetriebsmittel der vollspurigen Bahnen; in Abschnitt F: der Verkehr auf den Voll- und Schmalspurbahnen; in Abschnitt G: die Geldergebnisse der Voll- und Schmalspurbahnen; in Abschnitt H: I. die Unfälle beim Eisenbahnbetriebe der Voll- und Schmalspurbahnen, II. die Zahlungen auf Grund von Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetzen, III. die Achsbrüche und Achsanbrüche, IV. die Schäden an Radreifen und Vollrädern, V. die Schienenbrüche; in Abschnitt K: I. die Beamten-, Diener- und Arbeiterpensionen, II. die von den Verwaltungen errichteten Pensions- und Unterstützungskassen sowie III. die Krankenfürsorge, und in Abschnitt L: die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlussbahnen. Abschnitt J bringt eine Uebersicht der angestellten Beamten und Diener sowie der beschäftigten Arbeiter (geordnet nach den verschiedenen Dienstzweigen) und deren Besoldungen usw. Die schmalspurigen Eisenbahnen sind in einem Anhange zu den statistischen Nachrichten nachgewiesen.

*) Abdrücke des Werkes können zu dem Preise von 7,50 ℳ von dem Leiter des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin W., Köthenerstrasse 28/29, bezogen werden.

Die im Rechnungsjahre 1900 dem Vereinsgebiete angehörigen Eisenbahnen sind unter 65 Nummern aufgeführt und zerfallen in folgende drei Hauptgruppen:

A. deutsche Eisenbahnen,
B. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen,
C. österreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Die **Bahn- und Betriebslängen** der drei Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das vorliegende Rechnungsjahr sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1900				Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1900			Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		
	vollspurige Strecken		schmalspurige Strecken	zusammen	überhaupt	davon dienen		überhaupt	davon dienen	
	Hauptbahnen	Nebenbahnen				dem Personen-Verkehr	dem Güter-Verkehr		dem Personen-Verkehr	dem Güter-Verkehr
	Kilometer									
1. deutsche Eisenbahnen	32 594 (32 520)†)	15 885 (15 071)	788 (770)	49 267 (48 361)	49 240 (48 347)	48 266 (47 418)	49 092 (48 212)	48 854 (47 996)	47 888 (47 056)	48 727 (47 875)
2. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen	5 201 (5 175)	652 (648)	33 (33)	5 886 (5 856)	7 078 (7 049)	7 029 (7 022)	7 058 (7 048)	7 061 (7 027)	7 016 (7 000)	7 055 (7 026)
3. österreichisch-ungarische Eisenbahnen	21 532 (21 448)	12 797 (12 329)	456 (456)	34 785 (34 233)	35 383 (34 867)	35 094 (34 570)	35 367 (34 851)	35 169 (34 127)	34 847 (33 806)	35 153 (34 104)
zusammen	59 327 (59 143)	29 334 (28 048)	1 277 (1 259)	89 938 (88 450)	91 701 (90 263)	90 389 (89 010)	91 517 (90 111)	91 084 (89 150)	89 751 (87 862)	90 935 (89 005)

Von der Bahnlänge waren 67 091 (66 062) km eingleisig, 22 673 (22 252) km zweigleisig, 53 (46) km dreigleisig und 121 (91) km viergleisig; hiervon entfallen auf die deutschen Bahnen 31 277 (30 773) bezw. 17 821 (17 455) und 52 (45) bezw. 117 (88) km, auf die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 4 647 (4 617) bezw. 1 239 (1 239) km und auf die österreichisch-ungarischen Bahnen 31 167 (30 672) bezw. 3 614 (3 557) und 1 (1) bezw. 3 (3) km. Die Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft waren an den dreigleisigen Strecken mit 47,35 km und an den viergleisigen Strecken mit 96,94 km betheiligt.

†) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar.

Die Betriebslänge der sämmtlichen Vereinsbahnen hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die mehr als das $2\frac{1}{4}$ fache des Umfanges des Erdäquators (40 075 km) und 24 % der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) beträgt.

Ausser den in der Statistik aufgeführten Linien waren noch einzelne Strecken vorhanden, welche im Laufe des Jahres 1900 zwar eröffnet worden sind, aber für Rechnung der betreffenden Baufonds betrieben wurden und deshalb bei den Betriebsergebnissen nicht weiter in Betracht kommen.

Im Rechnungsjahre 1900 wurden gezählt 138 718 (135 300) Wegeübergänge in Schienenhöhe, 5 196 (5 092) Wegeüberführungen und 19 701 (19 379) Wegeunterführungen.

Der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen enthielt an Brücken, bei denen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 37 318 (36 811); die Gesammtlänge der Viadukte betrug 104,63 (102,58) km und diejenige der Tunnel und Gallerien 308,21 (302,12) km. Die hervorragendsten Kunstbauten, insbesondere die längsten Brücken, Viadukte und Tunnel, die Brücken mit den grössten Spannweiten und die höchsten Viadukte sind, soweit es anging, in den Erläuterungen beschrieben.

Die Gesammtlänge aller Gleise betrug 150 035 (146 644) km, von denen auf durchgehende Gleise 112 719 (110 772) km und auf die übrigen Gleise einschliesslich der Weichenverbindungen 37 316 (35 872) km entfallen. Von der Länge der durchgehenden Gleise bestehen aus breitfüssigen Schienen auf Einzelunterlagen 109 995 (107 789) km oder 97,58 (97,31) %, breitfüssigen Schienen auf Langschwellen 2 450 (2 689) Kilometer oder 2,17 (2,43) % und breitfüssigen Schienen unmittelbar auf der Unterbettung 118 (128) km oder 0,11 (0,11) %, während von der Länge der durchgehenden Gleise auf Einzelunterlagen entfallen auf Gleise mit Schienen von einem Gewichte des laufenden Meters a) bis einschliesslich 30 kg 17 567 (17 267) km = 15,97 (16,02) %, b) über 30—35 kg 61 936 (61 569) km = 56,31 (57,12) %, c) über 35—40 kg 24 757 (24 966) km = 22,51 (23,16) %, d) über 40—45 kg 5 281 (3 641) km = 4,80 (3,38) %, e) über 45 kg 454 (346) km = 0,41 (0,32) %. In den durchgehenden Gleisen waren verlegt 92 437 (90 723) km = 84,04 (84,17) % auf hölzernen Querschwellen, 17 481 (16 968) km oder 15,89 (15,74) % auf eisernen Querschwellen und 76 (97) km oder 0,07 (0,09) % auf Steinwürfeln usw.

In dem Berichtsjahre betrugen die sämmtlichen im Gebiete der Vereinsbahnen vorhandenen Weichen, auf einfache Weichen berechnet, 234 198 (224 803) Stück, bei deren Ermittelung die dreitheiligen und die halben Kreuzungsweichen als zwei einfache und die ganzen Kreuzungsweichen als vier einfache gerechnet worden sind.

Von der Bahnlänge der sämmtlichen Vereinsbahnen lagen 28 024 (27 554) km = 31 (31) % in waagerechten Strecken und 61 423 (60 472) km = 69 (69) % in Steigungen oder Gefällen (hiervon 293 [284] km in Steigungen über 1 : 40); in geraden Strecken lagen 63 885 (62 942) km = 71 (71) % und in gekrümmten Strecken 25 562 (25 084) km = 29 (29) % (hiervon 3 477 [3 333] km mit einem Halbmesser von weniger als 300 m). Der kleinste Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke (40 m) lag in der Strecke Haag-Scheveningen der niederländischen Staatseisenbahnen.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 16 985 (16 551) Stationen vorhanden, welche sich auf die einzelnen Bahngruppen wie folgt vertheilen: deutsche Eisenbahnen 9 596 (9 328), luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen 1 016 (1 000), österreichisch-ungarische Eisenbahnen 6 373 (6 223). Der Abschnitt B bringt ferner eingehende Angaben über die Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen sowie über die Telegraphen- und Signaleinrichtungen.

Die Länge der unterhaltenen Strecken sämmtlicher Vereinsbahnen bezifferte sich im Jahresdurchschnitt auf 89 909 (87 819) km und die Länge der unterhaltenen Gleise auf 149 292 (145 067) km. In dem Berichtsjahre wurden umgebaut 4 158,82 (8 424,12) km Gleise, und zwar 45 (664,35) km in Gleise aus Eisenschienen und 4 113,82 (7 759,77) km in Gleise aus Stahlschienen. Bei dem Umbau und den einzelnen Auswechselungen sind an neuen Materialien verwendet worden: 10 221 236 (10 222 494) Stück hölzerne Querschwellen, 1 740 508 (1 498 090) Stück eiserne Querschwellen, 371 (314) Stück eiserne Langschwellen, 60 699 (96 627) m Schienen von Eisen und 8 166 808 (8 253 225) m Schienen von Stahl sowie 105 840 (98 379) t Kleineisenzeug, 8 659 (9 430) Weichen, 13 050 (12 313) Herz- und Kreuzungsstücke und 5 176 103 (5 048 955) cbm Bettungsmaterial.

Für die Unterhaltung, Erneuerung und kleineren Ergänzungen der baulichen Anlagen wurden insgesammt 300 210 957 (275 483 883) ℳ aufgewendet, d. i. auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 3 339 (3 137) ℳ, auf 1 000 Lokomotivkilometer 267 (259) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 10,31 (9,84) ℳ. Es wurden verausgabt für Schienen 37 847 552 (34 514 858) ℳ, Kleineisenzeug 22 999 819 (18 109 951) ℳ, Weichen und Weichenbestandtheile einschliesslich Herz- und Kreuzungsstücke 11 110 800 (9 767 646) ℳ und Schwellen 49 626 612 (45 451 230) Mark. Von den Gesammtkosten der Unterhaltung und Erneuerung entfallen auf Unterbau 38 208 081 (33 264 169) ℳ, Oberbau 195 177 172 (180 011 659) ℳ, Telegraphen- und Signaleinrichtungen 9 343 762 (8 710 423) ℳ, Hochbauten und sonstige Anlagen 43 227 442 (41 449 571) ℳ, Schneeräumung 6 764 525 (5 814 666) ℳ und auf Leistungen für Dritte 7 489 975 (6 233 395) ℳ.

Die Gesammtsumme der bis Ende des Betriebsjahres 1900 für die dem Verein angehörenden Privatbahnen, und zwar sowohl für die erste Herstellung der Bahnanlagen, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen genehmigten Anlagekapitalien betrug: bei den deutschen Bahnen 460,08 (438,01), bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 543,07 (488,66) und bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 5 558,31 (5 405,32) und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 6 561,46 (6 331,99) Millionen Mark.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1900 verwendeten Anlagekapitals bezifferte sich bei den deutschen Bahnen auf 13 237,03, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 1 134,50 und bei den österreichisch-ungarischen Bahnen auf 7 680,94 bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 22 052,47 Millionen Mark. Bei den durch Kauf erworbenen Bahnen ist nicht das ursprüngliche Anlagekapital, sondern der gezahlte Kaufpreis als Anlagekapital angenommen worden.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1900 besassen: a) die deutschen Bahnen 18 799 (18 041), b) die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 738 (1 676), c) die österreichisch-ungarischen Bahnen 7 997 (7 738), d) die sämmtlichen Vereinsbahnen 28 534 (27 455) eigene Lokomotiven. Auf 10 km Betriebslänge entfielen durchschnittlich zu a) 3,88 (3,79), zu b) 2,47 (2,39), zu c) 2,29 (2,25) und zu d) 3,16 (3,09) eigene Lokomotiven. Unter der Gesammtzahl der eigenen Lokomotiven befanden sich 7 087 (6 712) Tenderlokomotiven.

Im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen haben die eigenen und fremden Lokomotiven (einschliesslich der im Besitze der deutschen Bahnen befindlichen 14 Motorwagen) während des Betriebsjahres von Zügen jeglicher Art (Schnell-, Personen-, gemischte, Güter- sowie Material- und Arbeitszüge — einschliesslich der Schneepflugfahrten —) zurückgelegt:

1.	bei den deutschen Bahnen .	481 009 430	(455 409 442) Zugkm
2.	bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	54 335 399	(53 530 366) „
3.	bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	200 552 770	(189 419 416) „
4.	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	735 897 599	(698 359 224) Zugkm

Unter Berücksichtigung der von Vorlege- oder Schiebemaschinen geförderten 39 326 452 (37 483 507) km betrug die Anzahl der von den Lokomotiven der sämmtlichen Vereinsbahnen geleisteten Nutzkilometer zusammen 775 224 051 (735 842 731), während 50 016 193 (46 991 446) km auf Leerfahrten, ferner 29 442 543 (27 477 806) Dienststunden auf den Verschiebedienst und 12 701 120 (12 023 406) Dienststunden auf den Bereitschaftsdienst entfallen. Bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden im ganzen 1 119 665 679 (1 057 612 237) bezw. auf 1 km mittlerer Betriebslänge 12 457 (12 031) Lokomotivkm geleistet.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen befindlichen Lokomotiven und Motorwagen geleistet im ganzen bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven bezw. bezüglich der Kosten der Züge: 1. bei den deutschen Bahnen 753 767 373 (711 091 672) bezw. 662 039 754 (624 909 842), 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 74 956 258 (73 340 774) bezw. 68 975 711 (67 755 073), 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 291 869 384 (274 206 013) bezw. 267 134 346 (251 962 734) und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 120 593 015 (1 058 638 459) bezw. 998 149 811 (944 627 649) Lokomotivkm.

Im Berichtsjahre sind von den Lokomotiven und Motorwagen auf den eigenen Betriebsstrecken der Vereinsbahnen zusammen 176 059 (166 975) Millionen Tonnenkilometer (d. i. durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 1 958 277 [1 899 512] tkm) gefördert worden; hiervon entfallen auf 1. Nutzlast: a) Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet) 2 177 (2 048) Millionen, b) Gepäck und Güter aller Art 56 055 (53 280) Millionen, c) Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern als Frachtgut 35 (46) Millionen, zusammen 58 267 (55 374) Millionen Tonnenkilometer; 2. todte Last (einschliesslich Achsen und Räder): a) der Personen- (ausschliesslich Motor-) Wagen 35 088 (32 616) Millionen und b) der Gepäck- und Güter- (ausschliesslich Motor-) Wagen sowie der Postwagen 82 704 (78 935) Millionen Tonnenkilometer.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen am Schlusse des Berichtsjahres an eigenen Personen- und Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) zur Verfügung:

(Siehe nachstehende Tabelle.)

Die am Jahresschlusse bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen Personenwagen enthielten Plätze: in der I. Klasse 107 111 (105 597), in der II. Klasse 447 435 (436 127),

Bahngruppe	Personenwagen	Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen			
		Gepäckwagen	bedeckte Güterwagen	offene Güterwagen (einschl. Arbeitswagen)	Wagen aller Art
1. bei den deutschen Bahnen	37 774 (36 077)	9 468 (8 877)	120 100 (117 023)	280 275 (269 740)	409 843 (395 640)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	3 818 (3 710)	1 049 (1 008)	18 283 (17 293)	18 723 (17 476)	38 055 (35 777)
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	16 467 (15 956)	4 235 (4 047)	71 369 (69 348)	101 239 (95 949)	176 843 (169 344)
zusammen	58 059 (55 743)	14 752 (13 932)	209 752 (203 664)	400 237 (383 165)	624 741 (600 761)

in der III. Klasse 1 557 574 (1 467 756) und in der IV. Klasse 378 154 (349 609), zusammen 2 490 274 (2 359 089) oder durchschnittlich auf 10 km Betriebslänge 279,07 (268,47) und auf 1 Achse 18,82 (18,78).

Im eigenen Betriebe der Bahnen wurden von den eigenen und fremden Personenwagen überhaupt zurückgelegt 6 299 (6 110) Millionen Achskilometer oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 71 028 (70 415) Achskm. Die durchschnittliche Nettobelastung jeder Personenwagenachse betrug 0,35 (0,34) t, während jede bewegte Personenwagenachse durchschnittlich mit 4,58 (4,46) Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 24,34 (23,75) % besetzt waren.

Das Ladegewicht betrug a) für Gepäckwagen 77 627 (73 194) t bezw. für 1 Achse 2,41 (2,42) t, b) für bedeckte Güterwagen 2 428 299 (2 319 067) bezw. 5,76 (5,66) t, c) für offene Güterwagen (einschliesslich Arbeitswagen) 4 931 480 (4 675 443) bezw. 6,07 (6,01) t, überhaupt 7 437 406 (7 067 704) bezw. 5,87 (5,80) t.

Die eigenen und fremden Güterwagen haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen rund 20 543 (19 642) Millionen und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 228 932 (223 741) Achskm durchlaufen. Jede Gepäck- und Güterwagenachse war durchschnittlich mit 2,53 (2,52) t belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 43,10 (43,45) % ausgenutzt.

Mit Einschluss der Leistungen der Postwagen, deren die Vereinsbahnen 1 556 besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen zusammen rund 29 044 (27 855) Millionen und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 323 135 (316 792) Achskm zurückgelegt. Auf die deutschen Bahnen entfallen 18 717 (18 159) Millionen, auf die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 798 (1 751) Millionen und auf die österreichisch-ungarischen Bahnen 8 529 (7 945) Millionen Achskilometer.

Der Aufwand für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen, hat betragen: a) für Lokomotiven, Tender und Motorwagen nebst Zubehör 120 828 368 (106 606 543) ℳ oder durchschnittlich auf 1 Lokomotive (und Motorwagen) 4 294 (3 942) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 155 (145) ℳ und auf 1 000 Lokomotivkm 108 (101) ℳ, b) für Personenwagen nebst Zubehör 39 753 344 (41 107 917) ℳ, d. i. für 1 Achse 301 (327) ℳ und für 1 000 Achskm 6,43 (6,84) ℳ, c) für Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen nebst Zubehör ausschliesslich Wagendecken 88 067 791 (83 983 947) ℳ, d. i. für 1 Achse 68 (68) ℳ und für 1 000 Achskilometer 4,00 (3,98) ℳ.

Im Jahre 1900 wurden auf den Vereinsbahnen zusammen 1 101,99 Millionen Personen befördert; es bedeutet dies gegen das Vorjahr, in dem 1 041,54 Millionen beförderte Personen zur Aufschreibung gelangten, eine Zunahme um 60,45 Millionen Personen oder 5,8 %. Für die Ermittelung der Zahl der beförderten Personen gilt der Grundsatz, dass auf jede Rückfahr-, Sonntags- und Sommerkarte zwei, auf Zeitkarten- und Arbeiterwochenkarten für jeden Tag ihrer Gültigkeit ebenfalls zwei Personen gerechnet werden. Dagegen kommt für jede auf Rundreiseheft beförderte Person nur eine, für jede Kinderfahrkarte eine halbe Person in Ansatz. Die III. Wagenklasse weist mit 710,45 (675,85) Millionen beförderten Personen die höchste Ziffer auf; dieser folgt die IV. Wagenklasse mit 255,17 (236,81) Millionen Personen, dann die II. Wagenklasse mit 108,90 (102,79) Millionen Personen und schliesslich die I. Wagenklasse mit 7,50 (7,16) Millionen Personen. Gegen das Vorjahr ist eine Zunahme der beförderten Personen zu verzeichnen in I. Klasse um 4,8 %, in II. Klasse um 5,9 %, in III. Klasse um 5,1 % und in IV. Klasse um 7,8 %.

Von den Reisenden sind 28 939,56 (27 258,56) Millionen Kilometer zurückgelegt worden; hiervon entfallen auf die I. Wagenklasse 638,03 (603,09) Millionen, auf die II. Wagenklasse 4 286,81 (4 019,55) Millionen, auf die III. Wagenklasse 16 200,34 (15 414,13) Millionen, auf die IV. Wagenklasse 6 337,03 (5 859,68) Millionen und auf Militärs 1 477,35 (1 362,11) Millionen Kilometer. Durchschnittlich hat jeder Reisende zurückgelegt in der I. Wagenklasse 85,11 (84,28) km, in der II. Wagenklasse 39,36 (39,10) km, in der III. Wagenklasse 22,80 (22,81) km, in der IV. Wagenklasse 24,84 (24,74) km, ferner jeder Militär 73,95 (71,94) km bezw. jeder Reisende überhaupt 26,26 (26,17) km.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen hat der kilometrische Personenverkehr betragen in der I. Wagenklasse 7 333 (7 045), in der II. Wagenklasse 49 270 (46 956), in der III. Wagenklasse 186 198 (180 068), in der IV. Wagenklasse 72 834 (68 453) und bei Militärs 16 980 (15 912), zusammen 332 615 (318 444) Personen. Von dem kilometrischen Personenverkehr kommen auf die I. Wagenklasse 2,20 (2,21) %, auf die II. Wagenklasse 14,81 (14,74) %, auf die III. Wagenklasse 55,98 (56,55) %, auf die IV. Wagenklasse 21,90 (21,50) und auf Militärs 5,11 (5,00) %.

Der kilometrische Personenverkehr der Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft übertraf sowohl den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen, als auch den der deutschen Bahnen; er betrug 469 992 (443 781) Personen, mithin gegen den Gesammtdurchschnitt der Vereinsbahnen mehr 137 377 (125 337) Personen, was einem Prozentsatze von 41 (39) entspricht. Sowohl bei den deutschen Bahnen, als auch bei den sämmtlichen Vereinsbahnen wurde der kilometrische Personenverkehr in der I., II. und IV. Wagenklasse sowie bei der Militärbeförderung von den vereinigten preussisch-hessischen Staatseisenbahnen überschritten. In der IV. Wagenklasse betrug er bei den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen 198 407 Personen oder 150 % der entsprechenden Zahl der deutschen Bahnen.

Im Berichtsjahre wurden auf den sämmtlichen Vereinsbahnen an Gepäck (einschliesslich der Gepäcküberfracht und des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen) sowie an Traglasten und Hunden 1 259 604 (1 216 846) t auf 97,83 (93,81) Millionen Tonnenkilometer befördert, ferner 493,88 (471,45) Millionen frachtpflichtige Güter und 36,51 (34,76) Millionen Tonnen frachtfreie Dienst- (Regie-) usw. Güter. Von den frachtpflichtigen Gütern entfallen 3,82 (2,86) Millionen Tonnen auf Eil- und Expressgüter, 23,42 (26,18) Millionen Tonnen auf Stückgüter, 461,42 (437,30) Millionen Tonnen auf Wagenladungsgüter und Güter zu Spezial- und Ausnahmetarifen sowie 5,22 (5,11) Millionen Tonnen auf Vieh, einschliesslich Pferde.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück- und Wagenladungsgut sowie lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienstgutes wurden geleistet: 1. von den deutschen Bahnen 34 607 (32 901) Millionen, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 2 604 (2 531) Millionen, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 14 588 (13 802) Millionen bezw. von sämmtlichen Vereinsbahnen 51 799 (49 234) Millionen Tonnenkilometer. Jede Tonne Gut hat durchschnittlich durchfahren: a) von den Eil- und Expressgütern 110,22 (113,50) km, b) von den Stückgütern 119,32 (112,34) km, c) von den Wagenladungsgütern 103,88 (103,65) km, d) von den lebenden Thieren 124,99 (125,54) km, e) überhaupt 104,88 (104,43) km.

Der kilometrische Güterverkehr hat betragen, und zwar: Eilgüter 4 775 (3 737) t, Stückgüter 31 695 (33 908) t, Wagenladungsgüter 543 530 (522 581) t, lebende Thiere 7 404 (7 399) t bezw. überhaupt 587 404 (567 625) t. Von dem kilometrischen Güterverkehre kommen nach den Güterarten: a) auf die Eil- und Expressgüter 0,81 (0,66) %, auf die Stückgüter 5,40 (5,97) %, auf die Wagenladungsgüter 92,53 (92,07) % und auf die lebenden Thiere 1,26 (1,30) %.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zufertigung der Kassenetats für das Etatsjahr 1902.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königlichen Eisenbahndirektionen den ausgefertigten Kassenetat für das Jahr 1902 zugehen lassen, der bei der Verwaltung, Buchführung und Rechnungslegung vorschriftsmässig zum Anhalt zu nehmen ist. Für die Ausführung des Etats sind die Bestimmungen der Finanzordnung, insbesondere der Wirthschafts- und der Buchungsordnung, maassgebend.

Die Bauten, für welche die Mittel im Kassenetat unter Kapitel 4 der einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben vorgesehen wurden, sind auf Grund der zu den Bauentwürfen und Kostenanschlägen ertheilten Genehmigung auszuführen. Dasselbe gilt, soweit Bauentwürfe und Kostenanschläge in Betracht kommen, von den Ausführungen zu Lasten der Titel 179 bis 186 der einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben, die ausserdem nur nach Maassgabe der diesseitigen besonderen Bewilligungen zulässig sind. Der königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt am Main ist der Kassenetat für die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben mit folgender Aenderung gegenüber der ursprünglichen Feststellung zugefertigt: „Titel 116. Zu den vorbereitenden Bauarbeiten (Erdarbeiten) sowie zu den Grunderwerbskosten für eine Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Homburg v. d. H. 1 000 000 ℳ."

— **Entfernung des Unkrauts vom Bahngelände.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Erlass an die königlichen Eisenbahndirektionen und die Eisenbahnkommissare zur Mittheilung an die unterstellten Privatbahn-Verwaltungen zwecks Nachachtung darauf aufmerksam gemacht, dass zur gedeihlichen Bewirthschaftung der dem Bahngelände benachbarten Ackergrundstücke es von grossem Werthe sei, dass schädliches Unkraut, insbesondere die Wucherblume, vom Bahnkörper, den Böschungen, Schneeschutzanlagen usw. möglichst beseitigt werde.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Der Bundesrath hat folgende Aenderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

I. Der Abs. 3 im § 42 erhält folgende Fassung:

(3) Die Beförderung erfolgt mit Ausnahme der im Abs. 8 aufgeführten Fälle mit Personenzügen; Beförderung in Schnellzügen kann nicht verlangt werden. Die Leiche muss, vorbehaltlich der nachstehenden Bestimmungen, von einer Person begleitet sein, die eine Fahrkarte zu lösen und denselben Zug zu benutzen hat, mit dem die Leiche befördert wird. Einer Begleitung bedarf es nicht, wenn als Bestimmungsort eine Eisenbahnstation bezeichnet ist und der Absender bei der Aufgabestation das schriftliche oder telegraphische Versprechen des Empfängers hinterlegt, dass dieser die Sendung sofort nach Empfang der bahnseitigen Benachrichtigung von ihrem Eintreffen abholen lassen werde. Bei Sendungen an Leichenverbrennungsanstalten und an Beerdigungsinstitute genügt es, wenn diese eine derartige Verpflichtung gegenüber der Eisenbahn in allgemeiner Form übernommen haben.

II. Die Abs. 1 und 2 im § 43 erhalten folgende Fassung:

(1) Die Abfertigung der Leichen erfolgt nach der Vorschrift des Tarifs entweder auf Grund von Beförderungsscheinen, welche die Eisenbahn auszufertigen und dem Absender auszuhändigen hat, oder auf Grund von Frachtbriefen (§ 51), die andere Gegenstände nicht umfassen dürfen. Das Aufladen ist durch den Absender, das Abladen durch den Empfänger zu bewirken.

(2) Von dem Eintreffen einer Leiche auf der Bestimmungsstation ist der Empfänger auf seine Kosten ohne Verzug telegraphisch oder telephonisch oder durch besonderen Boten zu benachrichtigen. War ein Beförderungsschein ausgestellt, so erfolgt die Auslieferung der Leiche gegen dessen Rückgabe.

Die neuen Bestimmungen treten am 1. Oktober d. J. in Kraft.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.** In der am 28. Juni d. J. in Bromberg unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Simson-Königsberg abgehaltenen 16. ordentlichen Sitzung wurden folgende Beschlüsse gefasst: 1. In den ständigen Ausschuss des Bezirkseisenbahnrathes wurde als weiteres Mitglied Regierungsrath a. D. Schrey-Danzig und als Vertreter desselben Geheimer Regierungsrath Sack-Königsberg gewählt. 2. Der Antrag, an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten das Ersuchen zu richten, bei wichtigen Aenderungen der bestehenden Tarife, sowohl im Güter- wie im Personenverkehr, bezw. bei Erstellung von Ausnahmetarifen (auch sogenannten Nothstandstarifen) die Gutachten der Bezirkseisenbahnräthe und möglichst auch des Landeseisenbahnrathes oder wenigstens der Ausschüsse dieser Körperschaften einzuholen, wurde angenommen. 3. Der Antrag auf allgemeine Einführung von Umwegskarten wurde zurückgezogen. Es sollen künftig bei Erstattung des Fahrgeldes für nicht ausgenutzte Rückfahrkarten in geeigneten Fällen die nach der Rückfahrkarte bereits bezahlten Kilometer angerechnet werden, soweit die Rückreise auf einem anderen, weiteren Wege erfolgt ist. 4. Der Antrag auf Ausfüllung der Frachtbriefduplikate in derselben Weise wie die der Unikate wurde abgelehnt. 5. Dem Antrage, für Manilahanf Ausnahmetarife von Bremen und Hamburg nach Cöln und Mannheim, eventuell auch nach Landsberg a/W. und Breslau, vielleicht auch nach weiteren Stationen zu erstellen, wurde in der Voraussetzung zugestimmt, dass der Ausnahmetarif auch auf die Ostseehäfen ausgedehnt und nicht etwa auf bestimmte Empfangsstationen beschränkt wird. 6. Für gedörrte oder getrocknete Cichorienwurzeln und Cichorienschnitze (Brocken) wird die Gewährung einer Frachtermässigung zur Ausfuhr befürwortet. 7. Der Antrag auf Erweiterung des Getreideausnahmetarifs vom 13. Dezember 1897 wurde abgelehnt, und zwar mit Rücksicht darauf, dass bei Genehmigung dieses Antrages die Einfuhr von ausländischem Getreide zu sehr erleichtert werden würde. 8. Die Anträge auf Ermässigung der Frachtsätze für Ziegelsteine und Versetzung der Artikel Abfälle von Mexikanfibre und anderen ähnlichen Gespinnstfasern in den Spezialtarif III wurden zurückgezogen. 9. Dem Antrage auf Ermässigung des Tarifs für Drahtstifte usw. von Oberschlesien nach Tilsit wurde zugestimmt. Bei der sodann folgenden Berathung von Fahrplanangelegenheiten betreffs der Durchführung des Personenzuges 21 Danzig-Elbing bis Königsberg bezw. Weiterführung dieses Zuges bis Pr.-Holland und Maldeuten, ferner Späterlegung bezw. Einlegung von Zügen auf den Bahnstrecken Bromberg-Culmsee-Schönsee und Culm-Unislaw usw. wurden die gestellten Anträge entsprechend den Beschlüssen des ständigen Ausschusses angenommen bezw. abgelehnt.

— **Einstellung des elektrischen Betriebes auf der Wannseebahn.** Der letzte elektrische Zug der Wannseebahn ist am 30. Juni Abends auf dem Wannseebahnhof in Berlin eingelaufen. Der Zug wurde nach dem Schuppen gebracht, um von dort aus der Werkstatt in Tempelhof zur ordnungsmässigen Revision zugeführt zu werden. Damit hat der elektrische Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn einen vorläufigen Abschluss gefunden. Die elektrische Ausrüstung der Strecke bleibt erhalten. Endgültige Bestimmungen über die Wiederaufnahme der Versuche oder die Durchführung des elektrischen Betriebes sind zur Zeit noch nicht getroffen. Es ist aber anzunehmen, dass die kostspieligen Versuche nicht ohne dauernden Nutzen bleiben werden. Der Probebetrieb hat in technischer Beziehung überaus günstige Ergebnisse geliefert. Der Verbrauch an elektrischem Strom ist weit geringer, als man erwartet hatte. Der Versuchsbetrieb wurde von Siemens & Halske am 1. August 1900 eröffnet, so dass er sich über 23 Monate, also fast zwei Jahre erstreckt hat. Wenn der Versuch in wirthschaftlicher Beziehung weniger befriedigt hat, so liegt dies daran, dass sich der elektrische Betrieb in den Rahmen des Dampfbetriebes einfügen musste. Ein gewöhnlicher Eisenbahnzug von 11 Wagen musste im Fahrplan der Wannseebahn gefahren werden. Die Zuführung des Stromes, die Ueberwachung und alles andere erforderte für den einen Zug ganz unverhältnissmässig grosse Kosten, die sich bei einem allgemeinen elektrischen Betrieb auf viele einzelne Züge vertheilen würden.

— **Feriensonderzüge nach Süddeutschland.** Bei den diesjährigen Feriensonderzügen nach Süddeutschland ist die Anordnung getroffen, dass die Vorausbestellung von Plätzen auf ganze Abtheile gegen Lösung von mindestens 6 Fahrkarten II. Klasse oder 8 Fahrkarten III. Klasse beschränkt ist. Gewisse zwingende Gründe haben dahin geführt, die Bereithaltung einzelner Plätze in bestimmten Abtheilen nicht mehr zuzulassen. Die Eisenbahndirektion Berlin hat jedoch die Stationen Anhalter und Potsdamer Bahnhof angewiesen, nach Möglichkeit den Wünschen zusammengehöriger Personen (Familien usw.) auf Zuweisung zusammenhängender Plätze in einem und demselben Abtheil zu entsprechen und in passender Art und Weise von dem Rechte des § 17 Ziffer 2 der Verkehrsordnung auf Zuweisung von Plätzen Gebrauch zu machen. Für Bereithaltung der ausreichenden Anzahl Wagen für Raucher, Nichtraucher und Frauen ist Vorsorge getroffen.

— **Anschluss von Garmisch aus an das Scharnitzbahnprojekt.** Minister Graf Crailsheim empfing, wie die Münchener „Allg. Ztg." meldet, den Vizebürgermeister Erler-Innsbruck und den Schöpfer des Scharnitzbahnprojektes, Ingeniör Riehl, in

Audienz. Die beiden Herren legten dar, dass Oesterreich die Scharnitzbahn bauen wolle, wenn Bayern den Anschluss nach Garmisch herstelle. Daraufhin erklärte der Minister, dass auf bayerischer Seite keine Bedenken gegen den Anschluss beständen. Bayern werde diesen Anschluss ebenso leistungsfähig bauen wie Oesterreich.

— **Eisenbahnbau in Württemberg.** Im Anschluss an den Bericht über die Verhandlungen der Ständekammer wegen Eingaben um Erbauung neuer Eisenbahnlinien (vgl. Nr. 49 d. Ztg.) theilen wir folgendes mit: Die erste Kammer (Kammer der Standesherren) hat das von der Kammer der Abgeordneten der Regierung zur Berücksichtigung überwiesene Gesuch um baldige Erbauung einer Nebenbahn Göppingen-Gmünd der Regierung nur zur Erwägung, soweit die Eingabe auf baldigste Vorlage eines bezüglichen Gesetzentwurfs gerichtet ist, zur Kenntnissnahme übergeben. Das von der Abgeordnetenkammer zur Erwägung empfohlene Projekt Neuenstadt-Künzelsau wurde zur Kenntnissnahme überwiesen, über das Gesuch einer vollspurigen Illerthalbahn von Ulm über Wiblingen-Dietenheim-Erolzheim nach Thannheim, das von der Abgeordnetenkammer der Regierung zur Kenntnissnahme zu übergeben beschlossen ist, wurde zur Tagesordnung übergegangen. Ebenso über die Bitte der Stadtgemeinde Weingarten um Verlegung der Staatshauptbahn von Mochenwangen bis Ravensburg (Kammer der Abgeordneten „Kenntnissnahme"). Das Gesuch um den Bau einer Bahn von Mengen über Ostrach nach Friedrichshafen hat die Kammer der Abgeordneten der Regierung zur Erwägung übergeben. Die erste Kammer beschloss, die Eingabe, soweit sie eine vollspurige Nebenbahn im Auge hat, der Regierung zur Kenntnissnahme zu übergeben, soweit sie aber auf den Bau einer weiteren Hauptbahn gerichtet ist, über das Gesuch zur Tagesordnung überzugehen. Der Berichterstatter, Geheimerath Dr. v. Schall, bemerkte zu dieser Eingabe nach dem Bericht des „Staatsanzeigers" u. a., die angestrebte Verbindungsbahn werde in dem Gesuch als Theilstrecke einer neuen Bahnverbindung von Stuttgart nach Friedrichshafen empfohlen, die an Stelle der bisherigen Hauptbahn über Ulm den Durchgangsverkehr von Nord nach Süd aufzunehmen hätte. Sicher wäre dabei nur der grosse Aufwand für die Erstellung einer neuen die Alb überschienenden Hauptbahn, eine entsprechende Vermehrung der Staatsschuld und des die Steuerzahler schon jetzt hoch genug belastenden Eisenbahndefizits. Zu den s. Zt. ebenfalls für den Verkehr von Nord nach Süd gebauten Bahnen Mergentheim-Aalen-Ulm und Pforzheim-Horb-Immendingen würde die Bahn Reutlingen-Mengen-Friedrichshafen als dritte württembergische Durchgangsbahn ohne Durchgangsverkehr hinzutreten. Mit der Strecke Mengen-Reutlingen würde die neue Bahn die württembergische Bahn Sigmaringen-Tübingen konkurrenziren, die für sich schon nur die unbefriedigende Rente von 1,5 % aufzubringen vermöge. Es sei immer wieder so hochfliegenden Projekten gegenüber daran zu erinnern, dass der gesammte Güterverkehr, den Württemberg aufzubringen vermöge, das bestehende Bahnnetz ohnehin nur sehr schwach zu speisen imstande sei. Von den deutschen Staatsbahnen habe nur die mecklenburgische Staatsbahn einen noch geringeren Güterverkehr, und mit der Eisenbahnrente stehe Württemberg in allerletzter Linie. Daraus dürfte doch wohl die Mahnung entnommen werden, mit Wünschen bezüglich neuer Bahnen und vollends neuer Hauptbahnen nicht allzuweit über die Verkehrsgrössen hinauszueilen, mit denen nun einmal in Württemberg gerechnet werden müsse.

— **Neue Verstärkung des Betriebes der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Die fortgesetzten Beobachtungen über die Entwickelung des Hochbahnverkehrs haben der Betriebsverwaltung zu einer Umgestaltung des Fahrplans Veranlassung gegeben. Dem gesteigerten Verkehrsbedürfniss soll nämlich dadurch Rechnung getragen werden, dass von Morgens etwa ½8 Uhr bis Abends ½9 Uhr ein regelmässiger Fünfminutenverkehr zwischen den beiden Endpunkten Potsdamer Platz und Zoologischer Garten durchgeführt wird. Es werden vom Zoologischen Garten die Züge nach dem Potsdamer Platz fahren um 7.32, 7.37, 7.42, 7.47 usw. und vom Potsdamer Platz nach dem Zoologischen Garten mit den Minutenziffern 42, 47, 52, 02 usw. Das Publikum wird also jederzeit kurz nach dem Betreten des Bahnsteiges einen Zug zur Beförderung bereit finden. Zwischen den vorstehend genannten werden die Züge Zoologischer Garten-Stralauer Thor in den Abständen von je zehn Minuten verkehren, ebenso zwischen Potsdamer Platz und Stralauer Thor. Durch das Ineinandergreifen dieser beiden Zugverbindungen nach dem Osten entsteht zwischen Möckernbrücke und Stralauer Thor eine Zugfolge in ebenfalls ganz regelmässigen Abständen von fünf Minuten. Die zur Betriebsverstärkung erforderlichen neuen Wagen sind jetzt fertig gestellt, so dass der neue Fahrplan am Montag, den 7. d. Mts. in Kraft treten wird.

Es befinden sich ausserdem Einrichtungen in Vorbereitung, welche den vielfach geäusserten Wünschen Rechnung tragen werden, einen Durchgangsverkehr vom Osten nach dem Westen und umgekehrt auch über den Potsdamer Platz ohne Umsteigen herzustellen. Dadurch werden dem Publikum auch für den Ost-Westverkehr im Zeitraume von zehn Minuten immer zwei Züge zur Verfügung stehen.

— **Personalnachrichten.** Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. wurden versetzt: die Eisenbahnassessoren Friedrich Iblher bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München zur Generaldirektion, Anton Vorndran in Treuchtlingen zur Eisenbahnbetriebsdirektion München, Heinrich Hahn bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg nach Treuchtlingen und Karl Straub bei der Generaldirektion zur Eisenbahnbetriebsdirektion Augsburg; gestorben ist der Oberinspektor bei der Generaldirektion Johannes Meyer.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der Regierungsbaumeister Besser beim elektrotechnischen Büro ist zum Telegrapheninspektor ernannt und der Betriebsinspektor Baurath Baumann bei der Betriebsdirektion Zwickau der Generaldirektion als technischer Hilfsarbeiter zugewiesen worden. Versetzt wurden: der Vorstand der Bauinspektion Flöha Baurath Lehmann als Betriebsinspektor zur Betriebsdirektion Zwickau, die Bauinspektoren Arndt vom Kommissariat für elektrische Bahnen in Dresden zur Bauinspektion Flöha, Worgitzky vom Baubüro Hohenstein-E. zum Kommissariat für elektrische Bahnen in Dresden und Schneider vom Baubüro Dresden-A. zum Baubüro Lommatzsch sowie der juristische Hilfsarbeiter, Finanzassessor Dr. jur. Baumann von der Betriebsdirektion Dresden-N. zur Generaldirektion. Der Geheime Finanzrath Heydenreich (Mitglied der Generaldirektion) ist in den Ruhestand getreten.

Oesterreich.

— **Die Versammlung der Inhaber der Südbahnprioritäten.** Am 26. Juni d. J. fand beim Wiener Handelsgericht die Versammlung der Inhaber der 3 prozentigen Südbahnprioritäten statt. Es handelte sich darum, zu den von der Verwaltung der Südbahn angestrebten Aenderungen im Prioritätendienste (Verlängerung der Tilgungsdauer und Einführung des freihändigen Rückkaufs der Prioritäten an Stelle der Verloosung) Stellung zu nehmen und entsprechend den Bestimmungen des Kuratorengesetzes die dem Kurator beizugebenden Vertrauensmänner und deren Ersatzmänner zu wählen. Die Sitzung währte mit einer kurzen Unterbrechung sieben Stunden und gestaltete sich zu einem Meinungsaustausch zwischen den französischen und den deutschen Besitzern.

Es waren an 100 Personen erschienen, darunter der landesfürstliche Kommissär der Südbahn und ein Mitglied des Verwaltungsrathes.

Erlegt wurden aus Oesterreich 55 902, Deutschland 40 770, Luxemburg 6 709, England 1 294, Italien 1 000, Schweiz 167 576 (darunter die Mehrzahl in Genf), Lyon 97 242 und aus Paris nicht viel weniger als 1 000 000 Stück 3 prozentiger Obligationen.

Nach beendeter Kontrole der Hinterlegungsbescheinigungen und Vollmachten ertheilte der Vorsitzende dem Prioritätenkurator das Wort. Dieser gab einleitend eine Darstellung seiner Bestellung zum Kurator für die Obligationen der Südbahn und der vorbereitenden Maassnahmen zur Einberufung der Besitzer der bezeichneten Theilschuldverschreibungen. Was zunächst die finanzielle Lage der Südbahn und den gegenwärtigen Stand insbesondere betrifft, so führte Redner aus, dass die Gesellschaft ein Aktienkapital von ursprünglich 375 000 000 Fr. besitzt, welche Ende des Jahres 1901 noch mit 364 098 000 Fr. gleich 346 715 256 Kr. ausständig waren, und dass 3 prozentige, 5 prozentige und 4 prozentige Obligationen ausgegeben worden sind, von denen die 3 prozentigen Prioritäten des Jahres 1901: 19 237 000 Fr. = 18 951 607 Kr., die 5 prozentigen Prioritäten 117 440 000 Fr. = 111 333 187 Kr., die 4 prozentigen Obligationen deutscher Markwährung 38 540 000 ℳ = 45 308 673 Kr., die 4 prozentigen Frankenobligationen mit 66 602 500 Fr. = 63 422 767 Kr. ausstanden. Der Kaufschillingsrest für die seiner Zeit übernommene Wien-Triest-Linie stelle einen vom Jahre 1905 an in Jahresraten zu bezahlenden Betrag von 22 545 687 Kr. und der Kaufschillingsrest für die italienischen Linien eine Summe von 30 000 000 L. dar, und besitze die Gesellschaft ausserdem nicht unbeträchtliche Schulden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb sowie eine schwebende Schuld (auf Vorschusskonto) im Betrage von 27 720 516 Kr.

Der Rechnungsabschluss für das Jahr 1901 weise aus dem Betriebe der Haupt-, Lokal- und Pachtbahnen sowie aus der Jahresrente von 66 000 Kr. für den abgetretenen sechsten Antheil an der Wiener Verbindungsbahn ein Reinerträgniss von

zusammen 38 251 618 Kr. aus, welchem Lasten von 41 620 762 Kr. gegenüberstehen; es ergebe sich also ein Abgang von 3 336 143 Kr., welcher sich abzüglich des Vortrages aus dem Vorjahre von 14 222 Kr. und eines aus der Diskontirung des Kaufschillings für die Linien Wien-Triest zurückbehaltenen, nunmehr in die Betriebsrechnung eingestellten Betrages von 700 000 Kronen, zusammen 714 222 Kr., auf einen Verlust von 2 651 920 Kr. vermindere. Die nur vorläufig ermittelten Verkehrseinnahmen der Hauptlinien des laufenden Jahres weisen bis zum 20. Juni d. J. gegen das Vorjahr wiederum eine Verminderung von 526 992 Kr. auf. Vom Standpunkte der Verwaltung der Südbahn sei es bei diesen Verhältnissen wohl begreiflich, wenn sie an die Inhaber der Obligationen wegen eines Abkommens herantrete, welches geeignet erscheine, die Lasten für den Prioritätendienst zu verringern. Der Kurator hob am Schlusse seiner Ausführungen hervor, dass von den Aktionären und auch im Abgeordnetenhause die Frage aufgerollt worden sei, ob die Obligationäre ein Recht auf Zahlung der Zinsen und Tilgungsbeträge in Gold haben. Der Kurator bemerkte hierzu, dass seines Erachtens die Prioritätenbesitzer keinen Grund haben, die Lösung dieser Frage durch einen Rechtsspruch zu scheuen, und liege in dieser Beziehung keinerlei Grund zu Besorgnissen vor. Im Verlaufe seiner Rede machte der Kurator die Mittheilung, dass ihm unter dem 18. Juni d. J. ein Schreiben der Südbahn zugegangen sei, worin diese die Lage erörtert und die Vorschläge der Gesellschaft bespricht, um dem Unternehmen über die Schwierigkeiten hinwegzuhelfen. Nach Zusammenstellung der Ergebnisse des Jahres 1901 lasse sich, wie in dem Schreiben ausgeführt wird, nicht behaupten, dass der Ausfall dieses Jahres auf eine vorübergehende Erscheinung zurückzuführen sei, und es könne möglicherweise nur erhofft werden, dass die Einnahmen des laufenden Jahres nur so weit gebessert werden dürften, dass die Ergebnisse des Jahres 1902 nicht noch hinter denen des Jahres 1901 zurückbleiben. Der Verwaltungsrath der, Südbahn habe wiederholt eingehende Studien über die Betriebsverhältnisse in der Hinsicht angestellt, ob nicht durch grössere Oekonomie wesentliche Ersparnisse sich erzielen liessen. Diese Untersuchungen haben jedoch zu dem Ergebnisse geführt, dass eine entscheidende Verminderung der Betriebsausgaben durch betriebliche Maassregeln nicht zu erwarten sei. Die nothwendige Abhilfe und die Entlastung der Gesellschaft sei dort anzustreben, wo die grösste Last liege, nämlich in den dreiprozentigen Prioritäten. An der bisherigen Art der Zinsscheineinlösung dürfe nicht gerüttelt werden, weil eine solche Maassnahme eine Erschütterung des Geldmarktes und eine empfindliche Schädigung der einzelnen Gläubiger bedeuten würde. Die einzig mögliche Art der Erleichterung des Prioritätendienstes werde von der Südbahn in der Obligationentilgung im Wege des freihändigen Rückkaufes statt der Pariverloosung gefunden. Die Südbahn schlage dem Kurator vor, bei den dreiprozentigen Obligationen in Zukunft die Tilgung im Wege des freihändigen Rückkaufes vorzunehmen. Die Beschränkung auf die dreiprozentigen Prioritäten sei darin begründet, dass der Kursstand ein niedriger ist und diese den Hauptheil des Anleihekapitals der Südbahn darstellen. Dies sei auch die mindest empfindliche Form der Konzession. Es könne hierbei von einer Beeinträchtigung eines Rechtes des einzelnen Gläubigers nicht die Rede sein. Das Schreiben der Südbahn weist weiter nach, dass der mathematische Werth der Verloosungshoffnung ein sehr geringer sei. Der Nachtheil, der im Aufgeben der Verloosungsaussicht gefunden werden könne, werde nach Ansicht der Südbahn reichlich aufgewogen durch die hieraus zu gewinnende erhöhte Sicherheit für den Fortbezug der Zinsen in dem bisherigen Maasse. Der finanzielle Erfolg dieser Maassregel lasse sich nur schwer abschätzen. Immerhin habe man allen Anlass zur Annahme, mit dieser Maassnahme über die Schwierigkeiten der nächsten Zukunft hinwegkommen zu können. Schliesslich wird die Erwartung ausgesprochen, dass die Gesundung der Südbahn durch Durchführung des auseinandergesetzten Projektes möglich sein werde. Die Südbahn stellt dem Kurator in Aussicht, ihm zu diesem Zwecke die verschiedenen Vorschläge und Abrechnungen zugängig zu machen. Sie behalte sich vor, die von aussen ihr zugegangenen Vorschläge, welche ernst zu nehmen seien, im geeigneten Augenblicke in Erwägung zu ziehen. Bei dem grösseren Theile ständen jedoch, wie sich schon nach der vorläufigen Prüfung urtheilen liesse, unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen.

Die Ausführungen des Kurators wurden namentlich an der Stelle, an welcher der Kurator betonte, dass die Prioritäteninhaber der gerichtlichen Austragung der Währungsfrage ohne Besorgniss entgegensehen können, mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

Nach dem Kurator ergriff zunächst der Vertreter der französischen Obligationeninhaber das Wort. Er besprach eingangs seiner Rede die Vorschläge der Südbahn. Diese seien die folgenden: 1. Die Gesellschaft ist der Anschauung, dass sie im gegenwärtigen Zeitpunkt eine vorübergehende Krise von sehr beschränkter Dauer durchmacht, welche die regelmässige Bezahlung der Kupons in keiner Weise gefährdet und nur Abänderungen von verhältnissmässig untergeordneter Bedeutung in Ansehung der die Tilgung betreffenden Bestimmungen erheischt. 2. Die Gesellschaft verlangt von den Inhabern der Obligationen nicht, dass diese ihr Kapital zur Verfügung stellen, noch auch, dass sie ihr Hilfe zur Beschaffung von Kapital leihen; sie übernimmt die Verantwortung für die zukünftige finanzielle Gebahrung, vorausgesetzt, dass ihr, ihrem Ansuchen entsprechend, Erleichterungen gewährt werden, um über die gegenwärtige Lage hinwegzukommen. Anknüpfend an diese Vorschläge bemerkte der Vertreter der französischen Inhaber, dass nach deren Anschauung die Lage der Südbahn den Anlass zu gewissen Zugeständnissen geben könne, dass sich diese jedoch in bestimmten Grenzen bewegen sollen. Sie werden einerseits auf jene Maassregeln beschränkt bleiben, welche nothwendig erscheinen, damit die Gesellschaft über die gegenwärtige Zeit hinwegkommt. Sie sollen jedoch nicht zum Ziele haben, Beträge zu erhöhen, welche als Dividende zur Vertheilung an die Aktionäre kommen können, oder die Annäherung jenes Zeitpunktes zu beschleunigen, in welchem die Vertheilung von Dividenden wieder aufgenommen werden könne. Die französischen Inhaber stellen weiter fest, dass, den Grundsätzen der ausgleichenden Gerechtigkeit gemäss, die Besitzer von 4- und 5 prozentigen Obligationen an den Opfern, welche nothwendig geworden sind, verhältnissmässig theilnehmen sollten. Ihre Hauptursache scheine die gegenwärtige Lage darin zu haben, dass beträchtliche Aufwendungen gemacht wurden, ohne dass die entsprechenden Spezialfonds gesichert gewesen wären. Es müsse der Gesellschaft auferlegt werden, als eine der Bedingungen für die zu gewährenden Erleichterungen die Verpflichtung zu übernehmen, von den Betriebseinnahmen sowie von den anderen jährlichen Einnahmen des Unternehmens oder von dem Betriebskapital keinerlei Beträge zu entnehmen, welche zur Deckung der Investitionsauslagen oder Abstossung der schwebenden Schuld, soweit sich diese auf Auslagen der bezeichneten Art beziehen, verwendet werden sollen, und andererseits keinerlei Investitionsarbeiten einzuleiten oder durchzuführen, welche über den Rahmen hinausgehen, den sie angesichts des Ergebnisses der von ihr bereits begebenen Anleihen oder mit dem verfügbaren Ueberschusse ihrer Einnahmequellen, sobald sie die regelmässige Bezahlung der Obligationenzinsen und die Tilgung wieder aufgenommen haben wird, einhalten kann. Sowohl in der Presse, als auch (auf dem Wege der Interpellation) im Reichstage hätten sich Zweifel ergeben, ob die Zahlung der Kupons und die Rückzahlung gezogener Obligationen in Gold oder in minderwerthigem Gelde zu geschehen habe. Wenn man an der Verpflichtung der Gesellschaft zur Goldzahlung rütteln wollte, so haben die französischen Gläubiger die Hände voller Dokumente, an der Hand deren sie über den Ausgang einer gerichtlichen Austragung der Frage nicht den geringsten Zweifel hegen würden. Das zu treffende Uebereinkommen müsse in dieser Hinsicht jeden Zweifel ausschliessen. Wenn die Verhandlungen mit der Südbahn sich in die Länge ziehen, so seien die französischen Inhaber damit einverstanden, dass ein vorläufiges Uebereinkommen mit der Gesellschaft geschlossen wird, um die Ziehung vom 1. Dezember d. J. auf den 1. Juli 1903 und die Zahlung der ausgeloosten Obligationen vom 1. Januar auf den 1. Juli 1903 zu verschieben.

Der Wortführer einer Hauptgruppe der deutschen Obligationeninhaber (Berlin) wies in seinen Ausführungen darauf hin, dass im Jahre 1901 das österreichisch-ungarische Netz der Südbahn ein Reinerträgniss von 37 Millionen gebracht habe. Wenn man die 4 prozentigen Mark- und Frankenobligationen und die Zinsen der schwebenden Schuld ausscheide, die die Besitzer der 3 prozentigen Obligationen als Besitzer der ersten Hypothek nichts angehen, so verbleiben nach Abzug der Beiträge Oesterreichs, Ungarns und Italiens noch immer trotz des ungewöhnlich ungünstigen Ergebnisses des Vorjahres 2 000 000 Kr. mehr, als zur Verzinsung der 3 prozentigen Prioritätenschuld nöthig sei. In Deutschland verstehe man nicht, dass die Besitzer von Obligationen ersten Ranges Opfer bringen sollen, während die Besitzer der zweiten und dritten Hypothek geschont werden. Die Verloosungsaussicht sei für die Obligationen von ungeheurem Werthe, und seien die deutschen Inhaber in keiner Weise gewillt, auf die Anträge der Südbahn einzugehen. Die Obligationeninhaber hätten keine Veranlassung, dafür zu sorgen, dass die Aktionäre der Gesellschaft, die in den letzten 20 Jahren nie hätten eine Dividende bekommen dürfen, sich in der Hoffnung wiegen, man werde aus der Haut der Obligationäre Riemen zu ihren Gunsten schneiden. So ungünstig, wie die Südbahn den Stand der Dinge ansieht, sei er übrigens nicht. Die Südbahn habe die besten Einnahmen unter allen österreichischen

Eisenbahnen. Eine gute Reisezeit könne dazu führen, dass der Abgang aufhöre. Es sei also nicht nöthig, Opfer zu bringen, die vielleicht im nächsten Jahre nicht mehr nothwendig sind. An den Kurator richtete der Wortführer der deutschen Inhaber die Aufforderung, dafür zu sorgen, dass, so lange die Obligationentilgung eingestellt wird, keine Aktien zurückgekauft werden. Den Obligationären drohe keine Gefahr. Selbst wenn wegen eines Interessenstreites mit den 4 prozentigen Obligationsinhabern die Bahn unter Zwangsverwaltung gestellt werden müsste, bekämen die 3 prozentigen Obligationen ihr Geld wie bisher. Ferner richtete der Vertreter der deutschen Inhaber an den Kurator die Aufforderung, dass der Gesellschaft die Bewilligung zum börsenmässigen Rückkaufe von Obligationen nur für einen bestimmten Zeitraum ertheilt werde. Sonst könnte die Ersparniss von rund 3 000 000 Kr. jährlich die Verwaltung veranlassen, die Verloosung ad calendas graecas zu vertagen. Seine Auftraggeber könnten für dieses und das nächste Jahr in den börsenmässigen Rückkauf willigen, aber länger nicht. Der Wortführer der deutschen Aktionäre stellte zum Schlusse den Antrag, dass der Rückkauf von Aktien nicht früher erfolgen dürfe, bis die Gesellschaft ihren Verpflichtungen gegenüber den Obligationen wieder nachkommt.

Nachdem der landesfürstliche Kommissär klargestellt hatte, dass die Frage, ob und wann ein Rückkauf von Obligationen und Aktien stattzufinden habe, nur nach den Bestimmungen des Handelsgesetzes und der Statuten zu lösen sei und sich einer Beschlussfassung der Obligationenbesitzer entziehe, sprachen noch mehrere andere Obligationenbesitzer, und gab hierauf der Kurator nachstehende Erklärung ab:

„In Gemeinschaft mit den heute zu wählenden Vertrauensmännern werde ich alle Anregungen, welche in der heutigen Versammlung zu Tage getreten sind, bei unseren Berathungen auf das sorgfältigste erwägen. Ebenso bin ich gern bereit, Anregungen, welche mir in Zukunft Prioritäteninhaber zukommen lassen sollten, einer Prüfung zu unterziehen. Ich kann hinzufügen, dass ebenso wie sich bisher die Kuratel vor der Oeffentlichkeit abgespielt hat, auch in Zukunft die Berathungen zwischen mir und der Südbahn nicht geheim bleiben werden. Dafür sorgt schon die Presse, dass unsere Berathungen und Beschlüsse bekannt werden. Ob ich in die Lage kommen werde, eine zweite Versammlung einzuberufen, darüber mich auszusprechen bin ich nicht in der Lage. Ich gebe die Versicherung ab, dass ich mich stets streng an das Gesetz halten und von demselben nicht im geringsten abweichen werde."

Nach Abgabe einer Erklärung des Vertreters der französischen Obligationen, dass er sich mit den deutschen Prioritätsinhabern über die Wahl der Vertrauensmänner und der Ersatzmänner geeinigt habe, wurden diese gewählt. Darauf erfolgte der Schluss der Versammlung.

Ungarn.

— **Ermahnung zur richtigen Deklaration der Spiritussendungen.** Die sich bei Spiritussendungen ergebenden zahlreichen Mehrfrachtreklamationen haben die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlasst, die Aufgeber aufmerksam machen zu lassen, ihre Spiritussendungen nicht lediglich als „Spiritus" in den Frachtbriefen zu bezeichnen, sondern deren Beschaffenheit als „roh", „raffinirt" oder „denaturirt" besonders anzuführen. Die Nothwendigkeit dieser näheren Bezeichnung ergibt sich dadurch, dass der Ausnahmetarif XIV im Lokaltarif der ungarischen Staatsbahnen lediglich für Rohspiritus, dagegen die im Hefte der Tarifermässigungen gewährten Frachtbegünstigungen für raffinirten bezw. denaturirten Spiritus Gültigkeit haben und diese Begünstigungen nur im Falle der Beifügung einer näheren Bezeichnung der Beschaffenheit des Spiritus angewendet werden.

— **Frachtfreie Beförderung des Gutgewichtes bei Kohlensendungen.** Der Verein der ungarischen Hütten und Bergwerke hat seinerzeit an den Handelsminister das Ersuchen gerichtet, es möge mit Rücksicht darauf, dass gebrauchsgemäss der Käufer von Kohlen 2 bis 3 % der gelieferten Menge unentgeltlich erhält, die frachtfreie Bahnbeförderung dieses Gutgewichtes gestattet werden. Infolge des hierauf erfolgten abschlägigen Bescheides des Handelsministers hat der genannte Verein in der am 11. Juni d. J. stattgehabten Versammlung beschlossen, es bei diesem Bescheide nicht bewenden zu lassen, sondern angesichts des Umstandes, dass auch die nach Ungarn beförderte preussische, schlesische und steirische Kohle dieser Begünstigung theilhaftig wird, daher gegenüber der inländischen Kohle im Vortheil ist, das Gesuch zu erneuern.

— **Maassnahmen zur Förderung der Ordnung und Reinlichkeit auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat eine Verordnung an die Stationsvorstände ergehen lassen, in welcher sie angewiesen werden, mit allem Nachdruck dahin zu wirken, dass die auch vom sanitären Standpunkte aus unerlässliche Reinhaltung der Wartesäle, Restaurationslokale, Vorhallen, Veranden und Vorplätze unbedingt erfolge. Einerseits könne es nicht geleugnet werden, dass an den gegenwärtigen Zuständen theils die Bauart der Stationen und nicht zum geringen Theile das Publikum selbst Schuld trägt; andererseits aber erfordere gerade diese Thatsache um so entschiedenere Umsicht und Pflichterfüllung des Eisenbahnpersonals, damit den Anforderungen in Betreff der Reinlichkeit und Ordnung auf den Stationen vollauf entsprochen werde. Es solle daher dem Verhalten des reisenden Publikums, insofern von diesem Verstösse gegen die Ordnung oder Reinlichkeit vorkommen, nicht der bisher beobachtete Gleichmuth des Eisenbahnpersonals entgegengebracht werden, sondern durch entsprechende Aufklärungen und zielbewusste Verfügungen soll das Publikum zu entsprechenderem Verhalten veranlasst werden. Auch wird das Personal aufgefordert, darauf zu achten, dass die Uniformen stets rein sind und sich in gutem Zustande befinden.

Niederlande.

— **Holländische Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1901 haben sich die Einnahmen gegen das Vorjahr um 738 345 fl. vermehrt, wovon 318 566 fl. auf dem Personenverkehr und 341 673 fl. auf den Güterverkehr entfallen. Gleichzeitig sind aber auch die Ausgaben um 563 039 fl. gewachsen. Aus den Ergebnissen der letzten beiden Jahre ist zu ersehen, dass sich der Verkehr zwar gut entwickelte, so dass die Einnahmen sich in den letzten fünf Jahren um 27 % vermehrt haben, dass aber diese Vermehrung nicht ausreichte, die grossen Lasten, welche der Gesellschaft theils von der Regierung, theils von dem Publikum auferlegt worden sind, auszugleichen, da die Preise der Materialien übermässig hohe waren und infolge davon die Betriebskosten stiegen. Jetzt ist eine Minderung der Preise eingetreten, wovon ein günstiger Einfluss auf das Jahr 1902 erwartet werden kann. Der Ueberschuss beträgt 717 253 fl. Die Antheilbesitzer erhalten 31,85 fl. auf den Antheil von 1 000 fl. mit 716 625 fl. = 3,185 %. Die Zinszahlungen sind um 104 509 fl., die Wagenmiethen um 22 766 fl. und die Abschreibungen auf rollendes Material um 24 265 fl. vermehrt. Dem Reservefonds konnten dabei keine Mittel zugeführt werden. — Die Länge der von der Gesellschaft betriebenen Haupt- und Nebeneisenbahnen mit Inbegriff der Trambahn Haag-Scheveningen betrug Ende 1900 1 290,8 km, sie verminderte sich durch den Uebergang des Betriebes der Eisenbahn Landesgrenze-Gronau an die königliche Eisenbahndirektion Münster um 2,8 km und betrug daher am 31. Dezember 1901: 1 288 km. Die Länge der Trambahnen beträgt 27,540 km und die Entfernung der Endpunkte des Dampfschiffdienstes Enkhuizen-Stavoren 22 km.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung im I. Nachtrage zum Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.

Im oben bezeichneten Tarifnachtrage ist mit sofortiger Wirksamkeit im Ausnahmetarif Nr. XV, Serie 4, Seite 76, der Frachtsatz in der Relation Frantschach-St. Gertraud-Bex von 428 Centimes auf 528 Centimes richtig zu stellen.

Wien, am 1. Juli 1902. (1744)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

K. s. Staatseisenbahnen.

Am 15. Juli d. J. wird die an der Linie Schneeberg - Niederschlema, zwischen Schneeberg-Neustädtel und Oberschlema,

errichtete neue Verkehrsstelle Schneeberg Haltepunkt dem öffentlichen Personenverkehr übergeben. Ueber die daselbst haltenden Personenzüge gibt der Sommerfahrplan Auskunft. Die Personentarife werden mit dem sonst Erforderlichen auf der neuen Verkehrsstelle, sowie den Nachbarstationen durch Anschläge zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden. (1745)

K. Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. werden die Stationen Brackel bei Dortmund und Kray Süd in den Ausnahmetarif 11 (A und B) für Eisen und Stahl usw. aufgenommen, worüber näheres bei den Güterabfertigungsstellen zu Brackel bei Dortmund und Kray Süd zu erfahren ist.

Elberfeld, den 28. Juni 1902. (1746)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab wird die Station Brackel bei Dortmund in die Eisen-Ausnahmetarife 9 und 9 S aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 26. Juni 1902. (1747)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 gelten für Schwefelkiesabbrände im Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rh. und badischen Stationen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Rohstofftarifs) im Tarifheft 8 (Baden-Pfalz).

Karlsruhe, den 28. Juni 1902. (1748)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Verband.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14a für Rohzucker an Raffinerien in vorbezeichneten Verbänden erhalten mit sofortiger Gültigkeit die für den gleichen Ausnahmetarif im preussisch-hessischen Staatsbahnverkehre zur Zeit gültige Fassung. Die Güterabfertigungen geben Auskunft.

Hannover, den 28. Juni 1902. (1749)

Königliche Eisenbahndirektion.

a) Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif, b) Deutsch-belgischer Gütertarif und c) Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Infusorienerde und Braunkohlenbriketts zwischen Stationen der vormaligen grossherzoglich oberhessischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der belgischen Staatsbahnen und anderer belgischen Bahnen, sowie der ehemaligen grossen belgischen Centraleisenbahn andererseits.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. erhält der Ausnahmetarif 31 des Gütertarifs zu a und der Ausnahmetarif 24 des Gütertarifs zu b folgende Fassung: „Ausnahmetarif 31 (24) für die Beförderung folgender zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmten Hölzer in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht:

Rundhölzer bis zu 20 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 7 m Länge, ferner Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge."

Vom gleichen Zeitpunkte an wird die Position E 5, Seite 14, des Ausnahmetarifs zu c geändert wie folgt:

„5. Folgende zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht:

Rundhölzer bis zu 20 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 7 m Länge, ferner Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge."

Cöln, den 27. Juni 1902. (1750)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Im Binnengütertarif der Main-Neckarbahn, sowie im Gütertarif Main-Neckarbahn-Pfalz und Main-Neckarbahn-Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. unter Ziffer 1 und 4 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) jeweils in der ersten Klammer das Wort „Sorten" in „Arten" abgeändert worden.

Darmstadt, den 30. Juni 1902. (1751)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion
der Main-Neckar-Eisenbahn.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die unterm 25. l. Mts. auf 1. Juli 1902 angekündigte Einführung eines I. Nachtrages zum Ausnahmetarife für die eilgutmässige Beförderung gewisser Lebensmittel zwischen Stationen der badischen Staatseisenbahnen, sowie der Kaiserstuhlbahn einerseits und ostschweizerischen Stationen andererseits unterbleibt bis auf weiteres.

Karlsruhe, den 30. Juni 1902. (1752)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreich-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II.

Vom 1. Juli d. J. ab werden die Stationen Jajce und Vares der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 28. Juni 1902. (1753)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J. wird die Nebeneisenbahn der sächsischen Staatsbahnen Wechselburg-Chemnitz mit der Zweiglinie Glösa-Furth dem öffentlichen Verkehr übergeben und mit den Stationen Auerswalde, Furth bei Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura und Unterwittgensdorf in den Gütertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Güterverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 1. Juli 1902. (1754)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 5. Juli d. J. kommen in dem Ausnahmetarif 5b für Pflastersteine etc. von den Steineversandstationen des Striegauer Gebiets und von Görlitz nach den Stationen Adlershof-Alt-Glienicke, Cöpenick, Erkner und Zeuthen Ausnahmesätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 26. Juni 1902. (1755)

Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizer. Gütertarif.

Theil II, Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juni 1899 und Theil II, Heft 3 (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit ab 3. Juli l. J. gelangen ab den Stationen Regensburg und Schweinfurt Stadt nach schweizerischen Stationen für Zucker (Rübenzucker) jeder Art ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Verwaltungen und Stationen Auskunft geben.

München, den 1. Juli 1902. (1756)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 wird die Station Eger in den Ausnahmetarif Nr. 24 für Abfälle von Baumwolle etc. einbezogen.

München, den 1. Juli 1902. (1757)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppen I, II/V, III/V, IV/V und V/VI, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, und Staatsbahn-Thier- etc. Tarif.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli d. J. werden die Tarifentfernungen für Mühlhausen (Thür.), preuss. Staatsb., im Verkehr mit einer Anzahl nördlich von Hohenebra und östlich von Greussen gelegenen Stationen ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. Juli 1902. (1758)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Die Neubaustrecke Chemnitz-Wechselburg der sächsischen Staatseisenbahnen ist am 1. Juli d. J. eröffnet worden.

Es treten daher die Entfernungen für die an dieser Strecke gelegenen und im Nachtrag I zum Gütertarif enthaltenen Stationen Auerswalde, Furth b. Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura und Unterwittgensdorf mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. in Kraft.

Erfurt, den 3. Juli 1902. (1759)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. ab werden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Köslin-Natzlaff und der Schlawer Kreisbahn einerseits und der Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits für Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Feldsteine, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Torf und Briketts in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze der Uebergangsstationen Köslin und Schlawe um 2 ₰ für 100 kg ermässigt. Vom gleichen Tage ab wird die neben der staatlichen Umschlagstelle Breslau Oderhafen gelegene Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung „Breslau Stadthafen" in demselben Umfange wie Breslau Oderhafen als Tarifstation in den hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr einbezogen. Die neue Tarifstation dient nur dem Verkehr von Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Breslau. Fahrzeuge und Sprengstoffe sind ausgeschlossen. Die Fracht wird zu den Sätzen für Breslau Oderhafen berechnet, ohne dass daran die Bedingung des Umschlages für die nach dem Hafen gehenden und von ihm austretenden Wagenladungen geknüpft wird.

Berlin, den 30. Juni 1902. (1760)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.
Mit Gültigkeit vom 20. Juli l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 71 für Petroleum usw. von Nagyvárad nach München-Schwabing direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 1. Juli 1902. (1761)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr.
Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.
Mit Gültigkeit vom 20. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Kalksteinen, rohen und gemahlenen, von Holenbrunn nach Budapest direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 1. Juli 1902. (1762)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr. Für Güter des Sp.-T. III treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Pilsenetz und vice versa	61 ₰
von Aussig-Landungsplatz nach Pilsenetz und vice versa	61 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Pilsenetz und vice versa	61 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Pilsenetz und vice versa	83 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 2. Juli 1902. (1763)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Theile I. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird zum deutschen Eisenbahn-Personentarife, Theil I, ein Nachtrag III eingeführt. Durch diesen werden Aenderungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, betreffend den Ausschluss von Motorfahrrädern von der Beförderung als Gepäck, eingeführt.

Ferner erhält mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. die Position „Stroh" des Spezialtarifs III im deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Theil I Abtheilung B, vom 1. April 1902 folgende Fassung: „Stroh, auch Raps-, Mais- und Reisstroh, auch zerkleinert, und Seile aus Stroh."

Die in den vorbezeichneten Nachtrag III aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge des Nachtrags III können vom 5. Juli d. J. ab zum Preise von 5 ₰ für das Stück von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüreau der deutschen Reichs- und preussischen Staatsbahnverwaltungen in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 28. Juni 1902. (1764)
Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

---

5. Verdingungen.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 1543 t Laschen, 1125 t Radlenker, 2190 t Weichen- und Herzstückplatten, 25000 Stück Unterlagsplatten, 157000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 32000 Stück Neigungsplättchen, 6400 Stück Zungendrehstühle, 40000 Stück Gleitstühle, 16000 Stück Zungenkloben, 1327500 Stück Klemmplatten und 206 t Seitenbleche für Weichenschwellen;

Gruppe B: 24 t Laschenschrauben, 7 t Stützknaggen, 176 t Schrauben und 633,3 t Hakenschrauben;

Gruppe C: 23000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 10000 Stück Mutternstellkappen und 1942200 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B, 0,60 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin am 24. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 19. August d. J.

Essen (Ruhr), den 30. Juni 1902. (1765)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines Ueberladekrahnes von 10000 kg Tragfähigkeit nach Normalblatt I 2 auf Bahnhof Neumark am 18. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist drei Wochen. Bedingungen, Hauptabmessungen, Zeichnung nebst Angebotsbogen sind gegen Einsendung von 75 ₰ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Danzig, den 30. Juni 1902. (1766)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräthe an Altmaterialien, als

verbranntes und unverbranntes Gusseisen, unsortirtes Schmelzeisen, unsortirte eiserne und stählerne Drehspähne, Federstahlabfälle, Gussstahlradreifen, Eisenblech, Heizrohre, Rothguss und Kupfer, Messing, Phosphorbronze, Polster- und Gummiabfälle etc., insgesammt etwa 28 Wagenladungen,

werden hiermit zum Verkaufe gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren von dem Hauptbüreau der grossherzoglichen General-Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind unter Wiederanschluss der durch Unterschrift anzuerkennenden Bedingungen bis zum

15. Juli 1902, Mittags

an die grossherzogliche General-Eisenbahndirektion zu Schwerin einzureichen.

Schwerin, den 30. Juni 1902. (1767)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Die in unserem Bezirk lagernden alten Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen, Stahlschienen, eiserne Schwellen, Weichentheile, Kleineisenzeug usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 16. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Mainz, den 28. Juni 1902. (1768)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 19. Berlin, am 5. Juli 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					Deutsche und niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	—	1	Kiste	Kathreiner-Kaffee —	91,5	1	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
2	A	—	1	Reisekorb	Frauenwäsche etc. —	60	2	Berlin O.	„	
3	A K	1437	1	Blechbehälter	ansch. Benzin —	265	3	Wollin	K. E.-D. Stettin	
4	A L	7719	1	Kiste	Zündhölzer —	22	4	Cöln=Ehr.	K. E.-D. Cöln	
5	A M	1890	1	Bund	4 Stühle —	16,5	5	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	aus gebog. Holz (roth polirt).
6	A N	6061	1	Kiste	2 Petroleumkocher —	24,5	6	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
7	A N	12390	1	Pack	eis. Rad —	15	7	Hadersleben	K. E.-D. Altona	Firma: „Alexanderwerk", Remscheid.
8	A R	1/2	2	Kisten	leer —	72	8	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
9	A R	—	1	Sack	Kleider —	29	9	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
10	A S	16	1	Petroleumfass	leer —	25	10	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
11	B	15	1	Kiste	leere Flaschen —	28	11	Gera	K. E.-D. Erfurt	
12	B H	2	1	—	Holzkuppelstange —	—	12	Oberhausen	K. E.-D. Essen	6 m lang.
13	C B	1840	1	Ballen	Kleiderstoff —	20	13	Dortmund B. M.	„	
14	C G	—	2	—	offene Bretter —	—	14	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	4,6 m lang.
15	C K	2270	1	Stab	Stahl —	14	15	Neunkirchen	St. Johann=Saarbr.	
16	C L	2	1	Korb	ansch. Wirthschaftssachen	53	16	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
17	C N	3488	1	Pack in Papier	Modellmatratze mit 2 emaillirten Betthäuptern und 2 Kolli Eisen	12	17	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
18	C P	—	1	Korb	Bohnen —	5	18	Bamberg	Bayerische Stsb.	
19	C S	2	1	Kiste	getragene Kleider —	13,5	19	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
20	D B Gr	3012	1	Bierfass	leer —	15	20	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
21	D G	253	1	Fass	Schmalz —	54	21	Schalke	„	
22	E	2296	1	—	Rollladen-Zugstange	—	22	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	aus Holz, mit eis. Ringen (2,45 m lang).
23	E B	4283	1	Kiste	l. Flaschen —	58	23	Neuss	K. E.-D. Cöln	
24	E B / K / (unleserlich)	30 / 3570	1	Sack	Malzkaffee —	33	24	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
25	E C	71/2	2	Pack	Papier —	252	25	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
26	E & C	113	1	Kiste	leer —	28	26	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
27	E E	—	1	Stück	Gasrohr —	4	27	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
28	E J G / G	— / —	2 / 2	— / —	Blechkoffer — / Holzkisten —	100	28	Gep.-Abf. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	E P	—	2	Stück	eis. Fensterrahmen —	17	29	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	roth gestrichen.
30	E R	120	1	Pack	braunes Papier —	24	30	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
31	F	I	1	Schliesskorb	Wäsche —	16	31	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
32	F	11	1	Fass	leer —	136	32	Mainz	Direktion Mainz	
33	F B	82	1	Bierfass	leer —	15	33	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
34	F C O	—	1	Ballen	Betten —	34	34	Wörth a/Rh.	Pfalzbahn	
35	F G	36384	3 / 1	Rollen / Rolle	Drahtgeflecht —	12,5	35	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
36	F & M	1901	1	Bierfass	leer —	21	36	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
37	F & S	9413	1	Kiste	Eiernudelgries? —	6,5	37	Furtwangen	Bregthalbahn	
38	F Sch	20	1	Korb	leer —	3,5	38	Rheda	K. E.-D. Hannover	
39	F St & Co	9751 / 9753	1 / 1	Verschlag / Kiste	anscheinend Lampen	197	39	Sonderburg	K. E.-D. Altona	
40	F V	1423	1	Ballen	Kartons mit woll. Hemden und Handtüchern	43	40	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
41	F W L	100	1	Kiste	Holzmodell —	10	41	Bamberg	Bayerische Stsb.	
42	G B D V	1064	1	—	starke Kette —	18,5	42	Sprendlingen	Direktion Mainz	
43	G G	7243	1	Kiste	rechtwinklige Gasverbindungsröhren	32	43	Kirchberg	K. E.-D. Cöln	
44	G M	1801	1	Bund	2 Stg. Stahl —	32	44	Wahrenholz	K. E.-D. Magdeburg	
45	H K	268	1	Ballen	ansch. Käse —	20,5	45	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
46	H R	637	1	Bund	Eisendrahtstöcke —	19	46	Iserlohn Ostb.	K. E.-D. Elberfeld	
47	J B	1404	1	Kiste	Schachteln, theilweise gefüllt mit Krawatten und Posamenten	17	47	Herne	K. E.-D. Essen	
48	J B	4080	1	„	Lampentheile —	45	48	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
49	J M N	—	1	Oelfass	leer —	36	49	Bremen Freibez.	K. E.-D. Hannover	
50	J N	14	1	Verschlag	leer —	28	50	Bremen H.	„	
51	J P	18711	1	Kiste	leer —	42	51	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
52	J S	4575	1	Fass	leer —	10	52	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	J S & Co.	1104/2	1	Kiste	? —	2	53	Emden	K. E.-D. Münster	Steuergut.
54	K	1	1	Holzkoffer	ansch. Kleider —	52	54	Baden	Badische Stsb.	
55	K B	1654	1	Stück	eis. Aufzugskasten —	10	55	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
56	K H	3877	1	Kiste	? —	37	56	Haberslund	K. E.-D. Altona	
57	K K Stb	—	8	Stück	Kippen —	860	57	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
58	K O	—	1	Kanne	Oel —	65	58	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
59	L weiss	—	6	Stück	gusseis. Kaffeebrenner	27,5	59	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
60	L B	—	2	„	Dreschmaschinenth. —	153	60	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
61	L M	—	2	Eimer	Gelee —	25	61	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
62	M	115	1	Kiste	Zucker —	28	62	Boppard	Direktion Mainz	
63	M G	512, 548	2	Fässer	leer —	21	63	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	M S	73323	1	Kiste	Spirituosen, Gläser Cigaretten	61	64	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
65	M S	38	1	Korb	frisches Obst —	5	65	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
66	O	20	1	„	l. Flaschen —	27	66	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
67	O E	28	1	Pack	Pappe —	24,5	67	„	„	an der Seite beschrieben: F. L. Veytaux.
68	O H	864	1	Kiste	Zollgut —	34	68	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
69	O M	1404	1	Bierfass	leer —	48	69	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
70	O S	254632	1	Ballen	Hanfschläuche u. Gummiringe	16	70	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
71	P	434	1	Kiste	Limburger Käse —	90	71	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
72	P	1476	1	Korb	eis. Schmiedestücke —	55	72	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
73	P	—	1	Block	Blei —	50	73	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
74	P B	1684, 1976	2	Ballen	Bindfaden —	50	74	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
75	P St	34	1	Bund	Flacheisen —	30	75	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
76	R H / P 8	1000	1	Stück	eis. Querträger —	19	76	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
77	R W	—	1	„	Ambos —	8	77	Heilbronn Hbf.	Württemberg. Stsb.	
78	S	3	1	—	gusseis. Ofentheil —	2,5	78	Lübeck	Lübeck-Büchener	
79	S	2	1	Sack	l. Säcke —	13	79	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
80	S	10	1	Kiste	leer —	11	80	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
81	S S	147, 173	2	Bund	Plombirleinen —	2	81	Emden	K. E.-D. Münster	
82	S S	586	1	Ballen	Leder —	92	82	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
83	T	—	1	Reisekorb	leer (neu) —	7	83	Plauen i/V. unt. B.	Sächsische Stsb.	
84	T F A	77975	1	Kiste	anscheinend Wein —	46	84	Storkow	K. E.-D. Halle a/S.	
85	U	1719	1	neue Blechflasche	leer —	3	85	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
86	V S	10	1	Hobbok	Lackfirniss —	55	86	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
87	W B	—	1	Korb	Gemüse —	32	87	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
88	W G	100	2	—	Wagenfedern —	15,5	88	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
89	W L	6405	1	Oelfass	leer —	40	89	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
90	W P M	1633	1	Fass	gefüllt? —	188	90	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
91	W R	1840	1	„	Theermasse —	189	91	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
92	W R	—	1	„	leer —	8	92	Würzburg	Bayerische Stsb.	
93	W S	752	1	Kiste	leer —	21	93	Altona	K. E.-D. Altona	
94	W St	125	1	„	Stein- u. Pflanzensammlung	45	94	Dortmund Eil-A.	K. E.-D. Essen	
95	W W	7636	1	—	durchlochtes kugelf. Eisenstück	8	95	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	m. 2 Aufsätzen.
96	W W	2027	1	Kiste	Isolirringe —	8	96	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
97	Postbeklebezettel Bielefeld	199	1	Pack	1 Regenschirm, 1 Hobel	2,5	97	Niebüll	K. E.-D. Altona	
98	Buse Gerolstein	1625	1	K.-Cylinder	leer —	23,6	98	Hönningen Rh.	K. E.-D. Cöln	
99	B Bocholt	23	1	Sack	Holzspähnchen —	50	99	Bocholt	K. E.-D. Essen	
100	M. Borrmann	—	1	Milchkanne	leer —	7	100	Hohenebra	K. E.-D. Erfurt	
101	Kd. Erf. Stat. Berlin	—	1	—	eiserner Latierbaum	—	101	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
101	—	—	3	—	eiserne Latierbäume	—	101			

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
102	Feldschlösschen	1084	1	Bierfass	leer	—	20	102	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
103	Garvens	40, 59	2	—	Privatdecken	—	40	103	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
104	C. Goll Bockenheim	649	1	Fass	leer	—	16	104	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
105	S. Grossner	—	1	Bierfass	leer	—	17	105	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
106	Hamburger & Sohn Olmütz	—	16	Pack	Säcke	—	278	106	Jägerndorf	K. E.-D. Kattowitz	
107	Hauschild	3326	1	—	Messing-Vorlegeschloss		0,55	107	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	mit Schlüssel.
108	Gebr. Hoffmann	—	1	Packet	Gewebe	—	19	108	Eil-A. Cöln	K. E.-D. Cöln	
109	Fürstl. Brauerei (Köstritz)	287	1	Bierfass	leer	—	19,5	109	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
110	Kohlensäurewerk, Gewerkschaft Perpetna (Engelsdorf b. Leipzig)	10746	1	Cylinder	leer	—	24	110	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
111	Mayers Söhne Tangermünde	—	1	Pack	Getreidesäcke	—	18	111	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
112	Mineral-Oelraffinerie (Pardubitz)	88	1	eis. Fass	leer	—	50	112	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
113	Mohrenbräu	1497	1	Bierfass	leer	—	38	113	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
114	C. Münster	332	1	„	leer	—	30	114	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
115	Gebr. Ortmann	6241	1	„	leer	—	40	115	„	„	
116	Bürgerl. Brauhaus Pilsen	—	1	„	leer	—	36	116	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
117	Erste Pilsener Br.	—	1	„	leer	—	29	117	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
118	Podwoloczyska	12	1	Ballen	Bettzeug	—	12	118	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
119	F. Poschke Posen, St. Martin	—	1	—	hölz. Tischplatte	—	5	119	Posen	K. E.-D. Posen	
120	Z. Rössle	253	1	Bierfass	leer	—	36	120	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
121	Rommenhöller (Berlin)	66072	1	Cylinder	leer	—	28	121	Wanne	K. E.-D. Essen	
122	A. Sattler (Kreuz)	222	1	Bierfass	leer	—	27	122	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
123	W. Schnitzler	4115	1	„	leer	—	30	123	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
124	Seidel	—	3	Kisten	leer	—	30	124	Urbach	K. E.-D. Cöln	
125	C. Walker	78/1803	1	Bierfass	leer	—	11	125	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
126	The Whitmann & Bauer Mi-G Co. Made in U. S. A.	—	1	—	neue Stange mit Handgriff		—	126	Treptow a/Toll.	K. E.-D. Stettin	1 m lang.
127	Winter	—	1	Korb	gefüllt	—	53	127	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
128	C. Wolters	2823	1	Bierfass	leer	—	20	128	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
					C. Güter m. Numm. bez.:						
129	—	2	1	Korb	frische Birnen	—	7	129	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
130	IX	1/2 II	1	Bund	Stahl	—	32	130	Hagen-Oberh.	„	4 m lang.
131	—	12	1	Kiste	präparirte Skelette	—	28	131	Holzwickede	„	Dr. Skladny.
132	weiss	36	1	Stück	Falzplatteneisen	—	43	132	Haste	K. E.-D. Hannover	
133	—	49	2	Körbe	Reiseeffekten	—	20	133	Gep.-Abf. Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	[1]
134	—	95	1	Packet	3 noch neue Budenlaken		14	134	Gep.-Abf. Hannover	K. E.-D. Hannover	lagert seit 26/3. 02.
135	—	96	1	Packet in grauem Papier	—	—	5	135	Gep.-Abf. Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
136	—	111	1	Korb	Kleidung	—	32	136	Gep.-Abf. Berlin Leb.	K. E.-D. Berlin	[2]

[1] Lagert seit 22/2. 02. Herren- und Damengarderobe.
[2] Lagert seit 14/5. 02. Anna Rupprecht, Rettungshaus Silvah von 1899. Wäsche, Kleidung und div. Toilettengegenstände.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
137	—	159	1	Packet	Leinenwaaren —	15	137	Gep.-Abf. Hannover	K. E.-D. Hannover	lagert seit 30/5. 02.
138	—	170	1	—	Triumphstuhl —	2	138	Gep.-Abf. Cassel	K. E.-D. Cassel	¹)
139	—	235	1	Kiste	musikalisches Instrument	7	139	Gep.-Abf. Bremen	K. E.-D. Hannover	Phonograph.
140	—	249	1	eis. Fass	leer —	50	140	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	lagert seit
141	—	373	1	Koffer	Porzellan und Glaswaaren	20	141	Gep.-Abf. Hannover	K. E.-D. Hannover	21/3. 02; Wandteller,
142	—	512	1	Stück	Maschinentheil —	43	142	Oebisfelde	„	kl. Figuren.
143	—	568	1	brauner Koffer	1 Paar Stiefel —	13	143	Gep.-Abf. Hannover	„	lagert seit 31/5. 02.
144	—	1146	1	Kiste	Maschinentheil aus Kupferblech	14	144	Mainz	Direktion Mainz	
145	—	1929	1 31	Korb Stück	Eisenwaaren — Ofentheile —	400	145	Esperstedt Kyffh.	K. E.-D. Erfurt	
146	—	2678	1	Bund	5 eis. Röhren —	72	146	Coburg	„	
147	—	14485	1	Korb	Salat etc. —	91	147	Lindau-Stadt	Bayerische Stsb.	
148	—	24391	1	Bierfass	leer —	20	148	Dortmund B. M.	K. E.-D Essen	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
149	— blau	—	1	Stange	Flacheisen —	7	149	Oldesloe	Lübeck-Büchener	5,10 m lang.
150	/ blau	—	1	Stab	Flacheisen —	14	150	Northeim	K. E.-D. Cassel	
151	— roth	—	1	Bund	Bleirohr —	75	151	Treuen	Sächsische Stsb.	
152	roth +	—	1	Stück	Roststab —	2,5	152	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
153	— blau	—	8	Stangen	□ Eisen —	9	153	Freden	K. E.-D. Cassel	
154	— roth	—	2	„	□ Eisen —	20	154			
155	● roth	—	1	Stück	Ofenrohr mit Knie —	1,5	155	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
156	— roth	—	1	Bund	Eisen —	50	156	Lobeofsund	Perleb.-Neurupp. E.	
157	X roth	—	1	Stück	U-Eisen —	11,5	157	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	1,5 m lang.
158	/ roth	—	1	„	gusseis. Maschinenth.	48	158	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	
159	⊗	6584	1	Ballen	moosartiges, trockenes Kraut	50	159	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
160	E H E107	3/4	2	Kisten	Gummiw. —	360	160	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
161	—	—	1	Bund	verz. Bandeisen —	59	161	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
162	—	—	1	–	Bauerntisch aus Eichenholz	3	162	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	obere Platte fehlt.
163	—	—	1	Bund	50 Besenstiele —	15	163	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
164	—	—	1 1	Ballen Sack	Betten —	22 11,5	164	Soest	K. E.-D. Cassel	
165	—	1162 1898, 234	3	Bierfässer	leer —	48	165	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
166	—	—	1	Blechgefäss	leer —	2	166	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
167	—	—	1	Pack	Blumendraht —	5	167	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
168	—	—	1	„	Charniere —	10	168	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
169	—	—	1	Papierrolle	4 Rollen Dachpappe —	8	169	Hoyer	K. E.-D. Altona	
170	—	—	1	runder brauner Karton	1 Damenhut —	1	170	Strassburg i/E.	Reichsbahn	
171	—	–	1	Ring	Draht —	25	171	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
172	—	—	1	„	Draht —	31	172	Breslau Eilg.	K. E.-D. Breslau	
173	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	5	173	Bonn	K. E.-D. Cöln	
174	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	11	174	Rodach	Sächsische Stsb.	
175	—	—	1	„	verz. Drahtgewebe —	28	175	Poessneck	K. E.-D. Erfurt	
176	—	—	2	Stück	Drahtspanner —	1	176	Worms Eilg.	Direktion Mainz	
177	—	—	1	Korb	ansch. Effekten —	50	177	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
178	—	—	3	—	Eichenbretter —	—	178	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	1,3 m lang, anschd. Möbeltheile.
179	—	—	2	Stück	Eimer —	7	179	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	aus Eisenblech.
180	—	—	1	Stange	bronz. Eisen —	1	180	Stralkowo	K. E.-D. Posen	
181	—	—	1	Bund	weich. Eisendraht —	8	181	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	—	2	Rollen	Eisendraht —	87	182	Eschweilerthal	K. E.-D. Cöln	
183	—	—	1	Stück	Eisenrohr —	6	183	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
184	—	—	1	„	Eisenrohr —	8	184	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
185	—	—	1	„	Eisenrohr —	7	185	Horrem	K. E.-D. Cöln	
186	—	—	1	Bund	fl. Eisenstäbe —	19	186	Frankfurt a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
187	—	—	1	„	Eisenstäbe —	12	187	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
188	—	—	1	Stück	Eisenstange —	10	188	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
189	—	—	1 5	„ „	Fahrradkette — Fahrradschlüssel —	1,5	189	Speldorf	K. E.-D. Essen	

¹) Roh, zusammenlegbar, mit grauem Drellbezug.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
190	—	—	1	Fass	leer	40	190	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
191	—	—	4	Stück	Feldbahnschienen	184	191	Bergenthal	K. E.-D. Königsberg	
192	—	—	1	Stange	Flacheisen	10	192	Brieg	K. E.-D. Breslau	
193	—	—	1	Bund	5 Stg. Flachstahl	39	193	Carolinenhorst	K. E.-D. Stettin	Stemp.: J. A. Henkel.
194	—	—	1	Glasballon	dicke, ölige Flüssigkeit	67	194	Guben	K. E.-D. Berlin	
195	—	—	1	Bund	Fusskratzeisen	12,5	195	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	Stück	Gasrohr	12,5	196	Schwerin Eilg.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
197	—	—	1	Bund	10 Gasrohre	31	197	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
198	—	—	3	Stück	Gasrohre	12	198	Soest	〃	
199	—	—	1	Bund	2 Gasrohre	23	199	Niebüll	K. E.-D. Altona	
200	—	—	1	〃	4 Gasrohre	45	200	Hachenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
201	—	—	2	Stück	Gasrohre	55	201	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	3	Bund	6 Gasheizrohre	150	202	Potsdam	K. E.-D. Berlin	5,30 m lang.
202	—	—	1	〃	7 Gasheizrohre		202			
203	—	—	1	Stück	Gusseisen	57	203	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
204	—	—	2	〃	Gussstücke	52	204	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
205	—	—	1	—	eiserne Harke mit angebund. Leinenpacket	5,5	205	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	Packet enthält: 4 Bohrer, 4 Meissel, 3 Zollstöcke.
206	—	—	1	Stück	eis. Hebel	24	206	Charlottenburg Gütbf.	K. E.-D. Berlin	
207	—	—	1	〃	Hebel z. Blechscheere	9	207	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
208	—	—	1	Fass	Heringe	138	208	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
209	—	—	1	gelber Rohrkoffer	Herrenkleidung	12,5	209	Aurich	K. E.-D. Münster	
210	—	—	1	Bund	Holzleisten	25	210	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
211	—	—	1	—	neue Holzstange	5,5	211	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	ca. 5,5 m lang
212	—	—	1	—	lebendes Huhn	—	212	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
213	—	—	5	—	Hühner (lebend)	—	213	München Centr.	Bayerische Stsb.	
214	—	—	1	lederner Koffer	lederne Jacke und schmutzige Wäsche	15	214	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
215	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee	20,5	215	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
216	—	—	1	Kanne	ansch. Oel	29	216	Ehrenbreitstein	K. E.-D. Cöln	
217	—	—	2	Ballen	Kapok (kann auch Wolle sein)	10	217	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
218	—	—	1	Sack	nussartige Kerne	75	218	Langenberg	K. E.-D. Erfurt	
219	—	—	1	Packet in braunem Packpapier	neue Kinderkleidchen, 1 schwarz-grauer Reisepaletot, 1 Karton Strümpfe, 4 Kistchen Cigarren à 25 Stck., 1 Flasche Haarwasser	6	219	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
220	—	—	1	—	alter Kinderkorbstuhl	2	220	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	braun lackirt.
221	—	—	1	—	gelber Kinderwagen	9	221	Aue	Sächsische Stsb.	mit 1 Pack Kinderwäsche
222	—	—	1	Korb	Kirschen	8,5	222	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
223	—	—	1		Kirschen	4	223	Bamberg	〃	
224	—	—	1	Bund	4 eis. Klammern	10	224	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
225	—	—	6	—	eis. gebrauchte Klammern	4	225	Ulm	Württemberg. Stsb.	
226	—	—	7	—	gebr. Unterlagshölzer	6	226			
227	—	—	1	Korb	Kleider	10	227	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
228	—	—	1	Reisekorb	Kleider	36	228	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
229	—	—	1	〃	ansch. Kleidung	41	229	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
230	—	—	1	Stück	blech. Kochapparat	7	230	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	Korb	leer	14	231	Crossen a/O.	K. E.-D. Posen	
232	—	—	1	Pack	25 l. neue Körbe	4	232	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	2	Körbe	leer	4	233	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
234	—	—	2	〃	leer	7	234	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
235	—	—	1	Korbfl.	leer	6	235	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
236	—	—	1	—	Quantum Koks	—	236	Duisburg-Hochfeld Süd	〃	ca. 15 Körbe; Streckenfund.
237	—	—	1	Bund	Kupferrohre	16	237	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	1 m lang.
238	—	—	1	〃	2 eis. Lampenkugeln	4,5	238	Barmen-Ritt.	〃	
239	—	—	1	Ballot	Lederriemen	16	239	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
240	—	—	1	Bund	10 Leisteneisen	10	240	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
241	—	—	1	—	Lokomotivtragfeder	85,5	241	Neumünster	K. E.-D. Altona	
242	—	—	1	Verschlag	Maschinentheil	40	242	Bütow	K. E.-D. Danzig	
243	—	—	1	Stück	Maschinentheil	55	243	Gustavsburg	Direktion Mainz	
244	—	—	1	Bund	Maschinentheil	11	244	Lautenburg	K. E.-D. Danzig	ansch. z. Nähmasch.
245	—	—	1	Stück	Mähmaschinenmesser	2,5	245	Hennef-Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
246	—	—	1	Rolle	Messingblech	27	246	Ziegenrück	K. E.-D. Erfurt	
247	—	—	1	Stück	Messingglocke	5	247	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
248	—	—	1	Bund	3 Messingstangen	38	248	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	4 m lang.
249	—	—	1	〃	Messingstangen	123	249	Heidelberg	Badische Stsb.	
250	—	—	1	Hutschachtel	1 Mütze, 2 Hüte	4	250	Gep.-Abf. Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	
251	—	—	1	—	Muschelaufsatz	1	251	Euskirchen	〃	aus Tannenholz.
252	—	—	1	Büchse	Oelbleiweiss	2	252	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
253	—	—	60	Oelfässer	leer	2110	253	Neuss	K. E.-D. Cöln	
254	weiss	—	1	Bund	6 Ofentheile	10	254	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	Zollinland.
255	—	—	1	Korb	Packheu	9	255	Heidelberg	Badische Stsb.	
256	—	—	1	Pack	graues Packleinen	11	256	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	—	1	Korb	Papier	?	257	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
258	—	—	1	„	Pflanzen	25	258	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	Karton	Photographie in Glas und Rahmen	2	259	Gep.-Abf. Worms	Direktion Mainz	lagert seit 9/5. 02.
260	—	—	1	—	Privatgitter	20	260	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	[1])
261	—	—	1	Reisekorb	gefüllt	46	261	Spandau	K. E.-D. Berlin	
262	—	—	1	„	gefüllt	8	262	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
263	—	—	1	Stück	eis. Riemenscheibe mit Ausrückvorrichtung	35	263	Barby	„	ansch. zu einer Transmissionswelle.
264	—	—	1	„	eis. Ring	20	264	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
265	—	—	1	Bund	Maschinentheile		265			
266	—	—	4	Stück	eis. Rohre	30	266	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	2	„	eis. Rohre	9	267	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
268	—	—	1	Bund	6 eis. Rollen	12	268	Mainz	Direktion Mainz	
269	—	—	1	—	hölz. Rollscheibe	137	269	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	mit 4 gusseis. Rädern.
270	—	—	1	Stange	Rundstahl	23	270	Greiz	Sächsische Stsb.	
271	—	—	1	Bund	6 Stb. Rundeisen	47	271	Furtwangen	Badische Stsb.	
272	—	—	1	„	4 Stb. Rundstahl	66	272	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
273	—	—	1	Korbfl.	ansch. Säure	13	273	Würselen	K. E.-D. Cöln	
274	—	—	1	Pack	l. gebr. Säcke	20	274	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
275	—	—	1	Ballen	Schafwolle	200	275	Waghäusel	Badische Stsb.	
276	—	—	1	Blechbüchse	gebratene Schellfische	9	276	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
277	—	—	2	—	Schienen	14	277	Cöln	„	à 1 m lang.
278	—	—	1	—	Schrank- oder Spiegelaufsatz	1,5	278	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
279	—	—	1	—	Schrankaufsatz	2	279	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
280	—	—	1	—	Schrankuntersatz (neu)	30,5	280	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
281	—	—	1	Verschlag	2 kleine Schränke	34	281	Papenburg	K. E.-D. Münster	
282	—	—	1	Bund	2 Schrauben	9	282	Danzig lege Thor	K. E.-D. Danzig	
283	—	—	1	Pack	Schrauben mit Gewinde	17	283	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	1 m lang.
284	—	—	1	Bund	4 Schraubenschlüssel	16	284	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
285	—	—	1	Sack	10 leere Schwarzkalksäcke	5	285	Heidelberg	Badische Stsb.	
286	—	—	1	Ballen	Seilerwaaren (Bindfaden)	55	286	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
287	—	—	1	Pack	4 Siebläufe	4,8	287	Hainewalde	Sächsische Stsb.	aus Holz.
288	—	—	1	Kiste	Spiegelglas	5	288	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
289	—	—	1	Stange	Stahl	40	289	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
290	—	—	1	„	Stahl	1	290	Stolp	K. E.-D. Danzig	
291	—	—	1	Bund	Stahl	23	291	Perleberg	Wittenberge-Perleb.	
292	—	—	1	Stab	Stahl	4	292	Walldürn	Badische Stsb.	
293	—	—	1	Stange	Stahl	10	293	Hainholz	K. E.-D. Hannover	$3,28\frac{1}{2}$ m lang.
			1	„	Stahl	7,5				2,51 „ „
294	—	—	1	Korb	5 Standflaschen	8	294	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
295	—	—	1	in Stroh u. Papier	neuer Stuhl	7,5	295	Rheine	K. E.-D. Münster	mit Ledersitz und Rückenlehne.
296	—	—	1	—	Tischbein	4	296	Darmstadt Hbf.	Direktion Mainz	braun lackirt.
297	—	—	1	—	hölz. Tischgestell	7	297	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	ansch. Untergestell eines Servirtisches.
298	—	—	1	—	Unterlagegerüst	—	298	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
299	—	—	1	Bund	Verbindungslaschen	24	299	Schalke	K. E.-D. Essen	m. Schrauben.
300	—	—	1	Stück	Verbindungsstütze	1	300	Rheine	K. E.-D. Münster	
301	—	—	1	—	Verschlussventil	4	301	Germersheim	Pfalzbahn	
302	—	—	3	Stäbe	Vierkantstahl	49	302	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
303	—	—	2	—	eis. Vorsatzbretter	48	303	Posen	K. E.-D. Posen	
304	—	—	1	—	Waschfass, zusammengefallen[2])	25	304	Kiel	K. E.-D. Altona	
305	—	—	6	Waschkörbe	leer, neu	18	305	Posen	K. E.-D. Posen	
306	—	—	1	Weidenkorb	leer	6	306	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
307	—	—	1	Korb	l. Weinflaschen	38	307	Norden	K. E.-D. Münster	
308	—	—	1	Stück	eis. Welle	5	308	Herne	K. E.-D. Essen	
309	—	—	1	Tafel	galv. Zinkblech	6	309	Pforzheim	Badische Stsb.	
310	—	—	1	Kiste	Zinkblech	59	310	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	

[1]) Altes, hölzernes Thor, 2 Querbalken und 14 Längslatten.
[2]) Inhalt: Eine Uhr mit der Inschrift „Nast" und andere Haushaltungsgegenstände.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 53. | 9. Juli 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Ausschluss der Haftung der Eisenbahn für empfindliche Güter.

(Schluss aus Nr. 52.)

Die Bestimmung IV ist nur deshalb in das Internationale Uebereinkommen nicht aufgenommen worden, weil sie eigentlich selbstverständlich ist. Denn wenn der Schaden durch Verschulden der Bahn entstanden ist, kann er nicht durch die Empfindlichkeit des Gutes entstanden sein. Wenn die Partei die Rechtsvermuthung der Eisenbahn, dass ein Schaden, weil er aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstehen konnte, daraus wirklich entstanden sei, beseitigen will, so muss sie zuvörderst beweisen, dass das Gut während des Bahntransportes Verlust oder Beschädigung erlitten hat.[1]) Dies geschieht einerseits durch den Nachweis, dass das Gut unversehrt und vollständig aufgeliefert worden ist, andererseits durch den Nachweis, dass es bei der Ablieferung beschädigt oder unvollständig gewesen ist. Der Nachweis, dass Stückzahl und Gewicht bei der Aufgabe des Gutes vorhanden waren, entfällt, wenn die Eisenbahn die Stückzahl und das Gewicht amtlich festgestellt hat. Der Nachweis, dass das Gut unversehrt war, entfällt, wenn es unverpackt und von der Eisenbahn zu verladen war. Der Nachweis, dass das Gut bei der Ablieferung einen Verlust oder eine Beschädigung aufwies, entfällt, wenn der Mangel vor oder bei der Ablieferung von der Bahn festgestellt worden ist. Zur Entkräftigung der Rechtsvermuthung der Eisenbahn muss jedoch die Partei ausserdem noch nachweisen, dass der Schaden durch ein bestimmtes von der Eisenbahn zu vertretendes Ereigniss entstanden sei[2]) oder dass der Schaden aus der Empfindlichkeit des Gutes nicht habe entstehen können. Es würde nicht genügen, ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute zu erweisen, es muss vielmehr auch dargethan werden, dass durch das Verschulden der Schaden entstanden ist.[3])

Der Gegenbeweis der Partei, dass der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist, ist durch die Verpflichtung der Eisenbahn, in allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniss der Untersuchung schriftlich festzustellen und der Partei auf Verlangen mitzutheilen,[4]) sehr erleichtert.[5]) Von der Thatbestandsaufnahme als einer gemeinschaftlichen Urkunde kann auch die Partei Einsicht nehmen.[6]) Bei nachgewiesenem Verschulden haftet die Eisenbahn ohne weiteres, sofern sie nicht beweist, dass der Schaden auch ohne Dazwischenkunft der zum Ersatze verpflichtenden Thatsache eingetreten wäre.[7]) Ein Verschulden kann nicht schon darin erblickt werden, dass in einem Sonderfalle von 20 aus empfindlichen Gütern bestehenden Frachtstücken 19 unbeschädigt an den Ort der Bestimmung gelangt sind, die Partei muss vielmehr nachweisen, dass durch das Verschulden der Bahnorgane das eine Stück beschädigt worden ist.[8]) Auch geht die Eisenbahn des Rechtes, sich auf den Befreiungsgrund zu berufen, nicht schon dann verlustig, wenn die Partei beweist, das Gut sei zweckentsprechend verpackt gewesen. Die Partei muss auch beweisen können, dass die sorgfältige Verpackung dem Gute die Eigenschaft der Empfindlichkeit genommen hat oder dass der Schaden durch eine genau bestimmte Handlung oder Unterlassung der Eisenbahn entstanden ist.[9]) Ebensowenig kann ihre Haftpflicht deshalb angesprochen werden, weil von einem Fasse Reifen gelockert oder abgesprungen sind und Flüssigkeit ausgelaufen ist; ihre Haftung wäre nur dann gegeben, wenn die Reifen gewaltsam abgesprengt worden wären, da es Sache des Absenders ist, durch Verwendung guter und transportfähiger Fässer die Leckage zu verhüten.[10])

Die Thatsache, dass eine Sendung verschleppt worden ist, den Anschlusszug verfehlt hat, irgendwo liegen geblieben ist und infolge dieser Verzögerung Schaden gelitten hat (verdorben ist), gibt der Partei noch kein Recht auf Entschädigung, sie muss auch nachweisen, dass die Lieferfrist überschritten worden

---

1) O.-L.-G. Wien 15. VII. 1873, 4. I. 1876. — O. G.-H. 6. VI. 1877. — Appellationshof Amiens 28. XII. 1895. — Ung. Kurie 20. I. 1899.

2) Appellationshof Douai 9. III. 1899. — Handelsger. Lille 28. I. 1898.

3) R.-O.-H.-G. 28. XI. 1873 und 2. XI. 1874. — Oesterreich. Eisenbahnschiedsgericht 6. XI. 1893. — O. G.-H. 11. X. 1894. — Franz. Kassationshof 25. II. 1896. — K. k. Bezirksger. f. Handelssachen Wien 14. IX. 1899.

4) V.-O. § 71 Abs. 1. — Int. Ueb. Art. 25, Abs. 1.

5) Gerstner V.-Z. S. 542/1883.

6) K. Tafel Budapest 28. VIII. 1894.

7) R.-O.-H.-G. 6. VI. 1871.

8) Ungar. Kurie 5. III. 1890.

9) Landger. München I 22. VI. 1901. — O. G.-H. 15. II. 1899.

10) Bayer. Oberst. Gerichtshof Band III S. 351. — Oberappellationsger. Dresden 5. VI. 1866. — Landger. Mülhausen i. E. 18. XI. 1901.

ist.[11]) Ist die Lieferfrist überschritten und rührt die Verspätung von einem Ereignisse her, das die Eisenbahn herbeigeführt hat und daher abzuwenden vermochte, so ist die Haftung der Eisenbahn gegeben.[12])

Die Entschädigung beträgt beim Nachweise eines Schadens höchstens die ganze Fracht und wenn das Interesse an der Lieferung versichert worden ist, die deklarirte Summe.[13]) Nur wenn die Lieferfrist durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit überschritten worden ist, hat die Eisenbahn den vollen Schaden zu ersetzen.[14]) Die Bestimmungen über die Haftung und den Schadenersatz bei Lieferfristüberschreitung finden auch auf leicht verderbliche Sendungen Anwendung, die infolge der Lieferfristüberschreitung minderwerthig geworden sind.

Die Verpflichtung der Eisenbahn zum Schadenersatz im Falle der Lieferfristüberschreitung hat nichts gemein mit der in § 75 V.-O., Art. 30 Int. Ueb., § 456 Abs. 1 H.-G.-B. grundsätzlich festgestellten und durch § 77 V.-O., § 459 H.-G.-B. und Art. 31 Int. Ueb. beschränkten Haftpflicht für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes.[15])

Die Entschädigung nach §§ 80, 83 und 85 V.-O., §§ 457¹ und 463¹ H.-G.-B. und Art. 34, 37 und 38 Int. Ueb. kann nur beansprucht werden, wenn ein Verlust oder eine Beschädigung im Sinne des § 75¹ V.-O., § 456¹ H.-G.-B. und Art. 30¹ Int. Ueb. vorliegt, also wenn die Bahn das Gut wirklich ganz oder theilweise verloren oder wirklich beschädigt oder wenn sie es nach mehr als 30 tägiger Verspätung angeboten hat. Ist also eine Sendung Fische im Versandwerthe von 70 ℳ. verspätet angekommen und deshalb verdorben und beträgt die Fracht 5 ℳ., so erhält der Reklamant 5 ℳ. Entschädigung. War sie mit 20 ℳ. versichert, so erhält er 20 ℳ. Liegt grobe Fahrlässigkeit vor, so erhält er mindestens 75 ℳ., er kann aber auch den Gewinnentgang reklamiren. Heftige Rangirstösse können durch Umstände, wie Ereignisse elementarer Natur, hervorgerufen werden, welche die Eisenbahn nicht zu vertreten hat. Die Partei muss deshalb beweisen, dass der Stoss die Folge eines Fehlers der Eisenbahn oder ihrer Leute war, und sie muss genaue und bestimmte Thatsachen, welche die Verantwortlichkeit der Eisenbahn begründen, behaupten und beweisen können, um ein obsiegendes Urtheil zu erwirken.[16]) Der Beweis ist als erbracht anzusehen, wenn Buffer abgesprengt sind, wenn die Ladung durcheinander geworfen ist usw. Empfindliche Güter bedürfen einer sorgfältigen Behandlung. Die Eisenbahn hat deshalb beispielsweise Glasballons anzubinden oder so zu umstellen, dass sie nicht umfallen können, Käsekisten flach zu legen, Glaskisten aufrecht zu stellen, Möbel vor Reibung zu schützen usw. Hat die Eisenbahn die der Natur des Gutes entsprechende, allgemein übliche Sorgfalt beobachtet, so hat sie ihre Pflicht erfüllt. Es kann ihr nicht zugemuthet werden, ausserordentliche Vorsichtsmaassregeln, die bedeutende, zu den Frachteinnahmen nicht im Verhältniss stehende Aufwendungen erfordern würden, anzuwenden und so die Schadenursachen, die in der Natur des Eisenbahndienstes und des Gutes liegen, zu beseitigen oder zu beschränken.[17]) Die Eisenbahn hat beispielsweise während der Dauer der vertragsmässigen Lieferfrist keine Verpflichtung, besondere Vorkehrungen zu treffen, um die ihr zur Beförderung anvertrauten Frachtgüter gegen die Einwirkung der Kälte zu schützen. Es ist Sache des Absenders, die aus der Wahrscheinlichkeit oder Möglichkeit des Eintrittes von Frost während der Lieferungszeit dem Frachtgute drohende Gefahr ins Auge zu fassen und entweder durch sorgfältige Verpackung die zur Abwendung dieser Gefahr geeigneten Vorsichtsmaassregeln nicht zu versäumen oder, falls sich in dieser Weise die Gefahr nicht beseitigen lässt, zu erwägen, ob es seinem Vortheile entspricht, die Gefahr des Verderbens durch Frost zu übernehmen oder nicht.[18])

Die Eisenbahn ist auch nicht verpflichtet, Güter, die der Absender in offenen Wagen aufgegeben hat, durch Decken vor Hitze oder Regen zu schützen, Mostfässer während der Beförderung zur Abwehr der Gährung abzukühlen,[19]) die Dauben eines Oelfasses vor den Einwirkungen grosser Hitze zu schützen.[20])

Die Bahn haftet ferner nicht für den Schaden, der dadurch entstanden ist, dass der Absender das Gut unrichtig angegeben hat (z. B. Steine statt Marmorplatten) und damit der Eisenbahn die Möglichkeit genommen hat, mit dem Gute behutsam umzugehen.

Es kann der Eisenbahn auch nicht zugemuthet werden, dem Gute von dem Zeitpunkte an, wo die Lieferfrist abgelaufen ist, einen grösseren Schutz angedeihen zu lassen als vordem, z. B. eine offen verladene Sendung unterwegs zu bedecken usw. Sie wird jedoch in diesem Falle aus freien Stücken alle möglichen Vorkehrungen treffen, um den Schaden auf ein Mindestmaass herabzudrücken, da sie ja für die Folgen der Verspätung innerhalb der bereits erwähnten reglementarischen Grenzen aufkommen muss.

Die Eisenbahn kann sich auf die Empfindlichkeit nicht berufen, wenn der Schaden bei ordnungsmässiger Behandlung hätte verhütet werden können. Sie hat deshalb das Verrosten von Eisenwaaren zu vertreten, wenn sie diese unvorsichtigerweise den Unbilden der Witterung ausgesetzt hat.[21]) Die Eisenbahn ist für den Schaden verantwortlich, wenn sie eine Beschädigung des Gutes wahrgenommen hat oder hat wahrnehmen müssen, jedoch nichts zur Verhinderung des Schadens gethan hat. Sie haftet also beispielsweise, wenn sie die abgesprungenen Reifen eines Fasses trotz Wahrnehmung nicht sofort wieder angelegt hat.[22]) Die Eisenbahn haftet, wenn das Gut durch schadhafte oder für den besonderen Zweck nicht geeignete Transportmittel eine Minderung oder Beschädigung erlitten hat und die Eisenbahn selbst verlud, oder wenn zwar der Absender verlud, das Wagengebrechen aber noch nicht bestand oder nicht auffällig war.[23]) Die Eisenbahn haftet also, wenn Eisenbleche durch ein undichtes Wagendach nass geworden und gerostet sind, wenn Waaren in einem zuvor mit übelriechenden Gütern beladenen oder in einem frisch desinfizirten Wagen verdorben sind oder wenn Waare durch die nicht auffälligen Ritzen des Wagens ausgelaufen ist. Die Eisenbahn haftet ferner für den Schaden, der durch Umladung entstanden ist, wenn die Sendung in dem ursprünglichen Wagen bis zur Bestimmungsstation hätte befördert werden sollen und nur wegen Beschädigung dieses Wagens umgeladen werden musste.[24]) Die Eisenbahn haftet für den Schaden, den sie beim Verladen oder Entladen oder infolge mangelhafter oder unvorsichtiger Verladung verursacht.[25]) Sie haftet also, wenn ihre Leute beim Verladen einen Ballon umgeworfen haben, ein Fass haben fallen lassen, wenn sie Kochlinsen mit Petroleum zusammengeladen oder wenn sie harte Gegenstände an polirte Gegenstände geladen oder beim Aus-

---

11) Haftung verneint: O.-L.-G. Wien 2. VII. 1862. — Handelsgericht Ostende 6. XII. 1894. — Haftung bejaht: Kassationshof Paris 10. XI. 1895. — Landgericht Stettin 1896.

12) V.-O. § 86. — H.-G.-B. § 466 Abs. 1. — Int. Ueb. Art. 39.

13) V.-O. § 87. — H.-G.-B. § 466 Abs. 2. — Int. Ueb. Art. 40.

14) V.-O. § 88. — H.-G.-B. § 466 Abs. 4. — Int. Ueb. Art. 41.

15) Centralamt 31. XII. 1895.

16) Appellationshof Douai 9. III. 1899. — Landger. München I 22. VI. 1901. — Bez.-Ger. f. Handelss. Wien 15. V. 1900.

17) Numa Droz in der Intern. Zeitschrift S. 245/1893. — Rosenthal S. 192 und 207. — Koch, Transportrecht S. 36. — Protokolle S. 4703. — Wehrmann S. 99. — Eger, V.-O. S. 491. — Int. Ueb. S. 548.

18) R.-O.-H.-G. 18. III. 1874.

19) A. M. v. Hahn S. 607.

20) A. M. Ungar. Kurie 17. XI. 1891.

21) Appellger. Rennes 22. V. 1894.

22) Ung. Kurie 11. XI. 1892.

23) Haftung bejaht: Oberapp.-Ger. Dresden 27. III. 1862. — Preuss. Obertribunal 17. X. 1867. — O. G.-H. 8. III. 1893. — Oberland.-G. Stuttgart 9. II. 1894. — Appellhof Florenz 1896. — Handelsgericht Ostende 18. VI. 1896. — Haftung verneint O. G.-H. 19. XII. 1899.

24) Handelsger. Hamburg 18. XII. 1868. — Kurie 19. III. 1890.

25) Handels-App.-Ger. Nürnberg 18. VI. 1869. — Wiener Schiedsgericht 1. XII. 1876. — Reichsger. 29. X. 1897. — Handelsgericht Paris 3. VI. 1897.

laden einer Zarge ein Loch in den Spiegel gestossen haben. Die Eisenbahn hat im Streitfalle zu beweisen, dass sie ihre Pflicht gethan hat. Der Partei steht der Gegenbeweis frei.[26])

Wenn der Kläger behauptet, der Schaden sei lediglich auf eine von ihm bestimmt bezeichnete Ursache zurückzuführen, so kann der Eisenbahn eine anderweitige Aufklärung über die Schadenursache nicht angesonnen werden, sondern es genügt vollkommen, wenn sie lediglich in der vom Kläger behaupteten Richtung ihr Nichtverschulden beweist.[27])

Zur Entkräftung der Rechtsvermuthung der Eisenbahn kann die Partei, wie bereits erwähnt, auch nachweisen, dass der Schaden aus der Empfindlichkeit des Gutes nicht hat entstehen können. In letzterem Falle steht der Eisenbahn immer noch der Nachweis offen, dass der Schaden aus einem anderen nach §§ 75 oder 77 V.-O., §§ 456 oder 459 H.-G.-B., Art. 30 oder 31 Int. Ueb. ihr nicht zur Last zu legenden Grunde, z. B. durch höhere Gewalt, entstanden sei.

Nach § 75 V.-O., § 456 H.-G.-B., Art. 30 Int. Ueb. haftet die Eisenbahn nicht für den sich in der besonderen Beschaffenheit des Gutes gründenden Gewichtsverlust, so hoch er sich auch belaufen möge; sie muss aber bei jedem Verluste, selbst bei einem ziemlich unbedeutenden, den Beweis liefern, dass der Verlust in der natürlichen Beschaffenheit des Gutes seinen Grund habe. Da aber dieser Beweis sehr lästig und manchmal sehr schwierig ist und es auch unbillig wäre, die Bahn für derartige Verluste haften zu lassen, so sind durch das Gesetz und die Reglements für Güter, die regelmässig einen Gewichtsverlust erleiden, sogenannte schwindende Güter,[28]) Normalsätze, bis zu denen die Eisenbahnen nicht haften, festgesetzt.[29])

Die Güter der Bestimmungen V—VII fallen zweifellos auch unter die Bestimmung II; doch handelt es sich in V—VII um die beim Transporte gewisser Güter regelmässig vorkommenden geringeren Gewichtsabgänge, in II um die ausserordentlichen Verluste und besonderen Gefahren gewisser eigengearteter Güter.[30])

Bleibt der Gewichtsverlust innerhalb des Normalsatzes, so wird vermuthet, dass er aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes hervorgegangen und deshalb als natürlicher Abgang von der Eisenbahn nicht zu vertreten sei. Solange also der Gewichtsverlust bei den flüssigen und feuchten und bei den besonders genannten trockenen Gütern 2 % nicht übersteigt, bleibt die Eisenbahn von dem Schadenersatz befreit, ohne die Einrede des Gewichtsabganges beweisen zu müssen. Bei den übrigen trockenen Gütern kann sie diese Einrede ebenfalls bringen, ohne sie beweisen zu müssen. Doch darf der Verlust 1 % nicht übersteigen. Steht nicht bereits erfahrungsgemäss fest oder wird von der Partei bestritten, dass eine nicht besonders benannte trockene Waare regelmässig einen natürlichen Abgang erleidet, so hat die Eisenbahn diesen Umstand zu beweisen. Der Beweis wird in der Regel durch Sachverständige zu führen sein.[31]) Zu den trockenen Gütern, die erfahrungsgemäss regelmässig einen Gewichtsverlust erleiden, zählen namentlich Getreide, Hülsenfrüchte, Kaffee, gewisse Hölzer, Kohlen[32]), Erze. Ein Schwinden ist ausgeschlossen bei Metallen[33]), Steinen. Die Eisenbahnen sind nicht berechtigt, durch Tarife oder Vereinbarungen das Verzeichniss dieser Güter zu ergänzen oder die Prozentsätze für einzelne Waarengattungen zu erhöhen.[34]) Der natürliche Abgang darf für die ganze Frachtbriefstrecke nur einmal in Ansatz gebracht werden, auch wenn sich die Beförderung über die Linien mehrerer Verwaltungen erstreckt. Ist das Einzelgewicht im Frachtbriefe nicht verzeichnet und auch sonst nicht erweislich, so wird der Normalsatz für das Gesammtgewicht berechnet. Es empfiehlt sich deshalb, bei der Aufgabe mehrerer Frachtstücke das Einzelgewicht im Frachtbriefe anzugeben. Beispiel I: 5 Ballen Kaffee 500 kg, Verlust 5 kg, Entschädigung keine. Beispiel II:

1	Ballen Kaffee	100 kg,	Verlust 1,4 kg,	Entschädigung 0,4 kg
1	„ „	100 „	„ — „	„ — „
1	„ „	100 „	„ 0,2 „	„ — „
1	„ „	100 „	„ 1,6 „	„ 0,6 „
1	„ „	100 „	„ 1,8 „	„ 0,8 „
5	Ballen Kaffee	500 kg,	Verlust 5 kg,	Entschädigung 1,8 kg

Gegen die Rechtsvermuthung der Eisenbahn steht der Partei der Gegenbeweis frei. Sie kann nachweisen: a) dass der Verlust durch die Bahn oder ihre Leute verschuldet worden sei. Die Bahn haftet z. B., wenn aus einem Korbe Apfelsinen mehrere entwendet sind, wenn ein Sack Kaffee durch Arbeitshaken beschädigt worden ist und Bohnen verloren gegangen sind, wenn ein Fass neue Bohrlöcher zeigt, wenn eine Ladung Kohlen wegen eines Wagenfehlers umgeladen hat werden müssen und dabei Kohlen verstreut worden sind. b) Dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes entstanden sein könne, sondern eine andere Ursache haben müsse. Der Eisenbahn wird z. B. die Möglichkeit, sich auf natürlichen Gewichtsverlust zu berufen, entzogen, wenn die Partei beweist, dass die Waare, weil im ausgetrockneten Zustande verladen, keine Minderung erlitten haben könne. c) Dass der angenommene Prozentsatz der Beschaffenheit des Gutes oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Die Partei kann z. B. nachweisen, dass die Waare von ihrer Gattung abweichende Eigenschaften besass, dass der Beförderungsweg sehr kurz, das Wetter sehr feucht war. Die Partei ist in der Führung des Beweises nicht beschränkt. Insbesondere kann sie sich auf Zeugen, auf Sachverständige, auf die Thatbestandsaufnahme usw. berufen.

Wird der Gegenbeweis der Partei als erbracht angenommen, dann regelt sich im Falle b) und c) die Beweislast und die Haftpflicht nach § 75 V.-O., § 456 H.-G.-B., Art. 30 Int. Ueb., d. h. die Eisenbahn haftet nur dann nicht, wenn sie nachweisen kann, dass der Verlust durch Verschulden der Partei oder durch höhere Gewalt entstanden ist.[35])

Ist der Gewichtsverlust nach der Sachlage zum Theil auf ein Verschulden der Bahn, zum Theil auf die natürliche Beschaffenheit des Gutes zurückzuführen, so hat die Bahn nur den von ihr verschuldeten Gewichtsverlust zu vertreten. Beispiel: Frachtbriefangabe: 100 Säcke Gerste zu je 101 kg = 10 100 kg. Befund: 99 Säcke im Gewichte von 9930 kg. Entschädigung für einen leeren Sack im Gewichte von 1 kg und für 100 kg Gerste; der Rest von 69 kg ist als Abgang von der Eisenbahn nicht zu vertreten.

Uebersteigt der Gewichtsverlust den Normalsatz, so hat die Eisenbahn nicht ohne weiteres zu haften, sondern sie kann von der in §§ 75 und 77 ^{4} V.-O., §§ 456 und 459 ^{4} H.-G.-B. und Art. 30, 31 ^{4} Int. Ueb. eingeräumten Befugniss Gebrauch machen und, sei es unter Berufung auf ihre Erhebungen oder durch Anrufung von Sachverständigen, beweisen, dass der als allgemeine Norm aufgestellte Prozentsatz im betreffenden Falle zu niedrig gegriffen ist und mit Rücksicht auf die natürliche Beschaffenheit des beförderten Gutes erhöht werden muss oder dass ein anderer die Bahn von der Haftung befreiender Grund vorliegt.[36]) Sie kann also beispielsweise nachweisen, dass die Hörner mit frischem Schlauche zur Aufgabe gelangten, dass die Temperatur- und Witterungsverhältnisse äusserst ungünstig waren; sie kann sich auf die Länge des Weges, auf Transporthindernisse berufen usw.[37])

---

[26]) Rosenthal S. 192.
[27]) R.-O.-H.-G. 10. XII. 1872.
[28]) Thöl, III. Handelsrecht. — Rosenthal, S. 194.
[29]) Protokolle S. 4785.
[30]) Ruckdeschel, S. 215.
[31]) Gerstner, S. 351. — Rosenthal, S. 194.
[32]) Urtheil eines böhmischen Gerichts: Ruckdeschel, S. 215. Gerstner, S. 351.
[33]) Eger, Frachtrecht III, S. 352, Int. Ueb. S. 582.
[34]) Gareis, Handelsgesetzbuch S. 402.

[35]) Ruckdeschel S. 215. — Rosenthal S. 194.
[36]) Protokolle S. 4785 ff. — Gerstner S. 352. — Rosenthal S. 193.
[37]) v. Hahn S. 606. — Wie die Erfahrung gezeigt hat, können Knochen, wenn sie frisch verladen worden sind, auf einem längeren Wege und zur heissen Jahreszeit bis zu 9 % von ihrem Gewichte einbüssen. — Für Zuckerrüben soll ein Gewichtsverlust von 2 % hinreichen: k. k. Bez.-Ger. f. Handelss. Wien 27. X. 1900.

Häufig werden in der Empfangsstation Gewichtsmängel festgestellt, ohne dass der Verschluss des Wagens verletzt worden oder der Wagen schadhaft wäre oder ein Stück fehlte oder die Umhüllung oder der Inhalt einen Mangel aufwiese. In einem solchen Falle kann die Eisenbahn ihre Haftung bezüglich des Gewichtsunterschiedes ablehnen, da sie nachzuweisen vermag, dass unterwegs nichts abhanden gekommen ist, dass also ein Verlust im Sinne des § 75 V.-O., § 456 H.-G.-B., Art. 30 Int. Ueb. nicht vorliegt.[38])

Ob nicht etwa die Haftung der Eisenbahn dann in Anspruch genommen werden kann, wenn die Gewichtsdifferenz auf fehlerhafte Verwiegung der Versandstation zurückzuführen ist und der Empfänger sich nicht mehr an dem Absender schadlos halten kann, kommt auf die näheren Umstände des Falles an.

Bei gänzlichem Verluste des Gutes ist eine Feststellung, ob es infolge der natürlichen Beschaffenheit einen dem Normalsatze entsprechenden Verlust an Gewicht bei richtiger Ablieferung wirklich erlitten haben würde oder erleiden konnte, überhaupt unmöglich. Auch schliesst das Verschulden der Eisenbahn die Anwendung der Rechtswohlthat, welche nur für normale Verhältnisse gerechtfertigt ist, aus.[39])

Es findet deshalb bei gänzlichem Verluste kein Abzug für Gewichtsverluste statt. Die Eisenbahn hat also bei Verlust eines 50 kg schweren Ballens Kaffee nicht für (50 — 0,5 = 49,5 kg, sondern für 50 kg Entschädigung zu leisten.

[38]) Landger. Mülhausen i. E. 26. XI. 1901. — R.-O.-H.-G. 10. XII. 1872. — A. M. Ungar. Kurie 31. I. 1896. — Bez.-Ger. f. Handelss. Wien 26. VI. 1900, 25. I. 1898, 13. X. 1899, 19. II. 1901.

[39]) Motive zum Entwurfe eines Reichseisenbahngesetzes § 54.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Rechnungsjahr 1900.

(Fortsetzung aus Nr. 52.)

Im Berichtsjahre wurden für die Beförderung von Personen (einschliesslich der Fahrten auf Rückfahrkarten, Rundreisehefte und Zeitkarten sowie in bestellten Sonderzügen) vereinnahmt: 1. von den deutschen Bahnen 546 182 644 (509 140 896)*) Mark, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 59 599 020 (59 323 854) ℳ, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 173 498 130 (164 282 287) ℳ und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 779 279 794 (732 747 037) ℳ, d. i. durchschnittlich für jede Person 0,71 (0,70) ℳ. Entsprechend dem Verkehre stiegen auch die für die Beförderung der Reisenden in der III. Wagenklasse erzielten Einnahmen von 381 310 547 ℳ im Vorjahre auf 402 307 037 ℳ im Berichtsjahre; aus der II. Wagenklasse wurden erzielt 189 744 993 ℳ (gegen 177 168 854 ℳ im Vorjahre), aus der IV. Klasse 123 836 707 (114 943 520) ℳ, aus der I. Klasse 43 891 216 (41 137 318) ℳ und aus der Militärbeförderung 19 499 841 (18 186 798) ℳ.

Auf 1 000 Personenwagenachskm entfielen durchschnittlich:

1. bei den deutschen Bahnen . . . . 131 (126) ℳ
2. „ „ luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 124 (125) „
3. „ „ österreichisch-ungarischen Bahnen . 105 (102) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 124 (120) „

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehre (einschliesslich des Gepäckverkehres, der Nebeneinnahmen usw.) betrug: 1. bei den deutschen Bahnen 568 105 212 (529 651 515) ℳ, das ist für jedes Kilometer Betriebslänge 11 863 (11 256) ℳ, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 61 748 551 (61 499 884) ℳ bezw. 8 801 (8 786) ℳ, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 180 868 015 (171 620 741) ℳ bezw. 5 634 (5 478) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 810 721 778 (762 772 140) ℳ bezw. 9 318 (8 933) ℳ.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge erzielte die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 43 844 ℳ die höchste Einnahme; dieser folgen die Main-Neckarbahn mit 37 486 ℳ, die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 20 680 ℳ, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 17 148 ℳ, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 14 881 Mark, die badischen Staatseisenbahnen mit 14 373 ℳ, die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 13 649 ℳ, die Liesing-Kaltenleutgebener Lokalbahn mit 13 579 ℳ, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 13 156 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 13 066 ℳ, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 11 736 ℳ, die holländische Eisenbahn mit 11 708 ℳ, die niederländische Centralbahn mit 11 028 ℳ, die elsass-lothringischen Eisenbahnen mit 10 644 ℳ, die niederländischen Staatseisenbahnen mit 10 461 Mark und die württembergischen Staatseisenbahnen mit 10 236 ℳ. Von den vereinigten preussisch-hessischen Staatseisenbahnen wurden durchschnittlich für das Kilometer Betriebslänge 12 423 (12 178) ℳ vereinnahmt; dieselben hielten sich somit wie im Vorjahre sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der deutschen Bahnen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Jahres 1899 dar.

In dem Berichtsjahre wurden für jedes Personenkilometer durchschnittlich vereinnahmt:

Bahngruppe	in der Wagenklasse I.	II.	III.	IV.	von Militärs	überhaupt
	Pfennige					
1. bei den deutschen Bahnen	7,67	4,63	2,67	1,95	1,31	2,74
	7,75	4,66	2,68	1,96	1,33	2,75
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	5,95	4,37	2,88	2,52	2,03	3,42
	5,87	4,32	2,84	2,36	2,21	3,38
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	5,95	3,93	2,07	1,65	1,26	2,39
	5,92	3,84	2,04	1,68	1,25	2,36
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen	6,88	4,43	2,48	1,95	1,33	2,69
	6,82	4,41	2,47	1,96	1,34	2,69

Die Einnahmen für Personenbeförderung haben für das Kilometer mittlerer Betriebslänge betragen:

1. bei den deutschen Bahnen . . . . 11 405 (10 820) ℳ
2. „ „ luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 8 495 (8 475) „
3. „ „ österreichisch-ungarischen Bahnen 5 405 (5 208) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 8 957 (8 560) „

Von den Einnahmen für Personenbeförderung (ausschliesslich Militär) kommen auf je einen der vorhandenen Sitzplätze in der I. Wagenklasse 410 (390) ℳ, in der II. Wagenklasse 421 (406) Mark, in der III. Wagenklasse 256 (260) ℳ und in der IV. Wagenklasse 327 (329) ℳ.

Im Güter- usw. Verkehre wurden aus den verschiedenen Beförderungen vereinnahmt: von den deutschen Bahnen 1 302 132 734 (1 251 660 989) ℳ, d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 26 723 (26 145) ℳ, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 103 942 236 (98 889 439) Mark bezw. 14 734 (14 074) ℳ, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 548 855 832 (519 198 111) ℳ bezw. 16 939 (16 308) ℳ und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 954 930 802 (1 869 748 539) ℳ bezw. 22 169 (21 556) ℳ. Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehre der sämmtlichen Vereinsbahnen entfallen auf: Eil- und Expressgüter 72 759 732 (61 687 332) ℳ, Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter und frachtpflichtige Dienst- [Regie-] Güter) und zwar: a) Stückgüter 265 816 729 (282 737 643) ℳ, b) Wagenladungsgüter sowie Güter zu Spezial- und Ausnahmetarifen 1 513 691 000 (1 425 728 641) ℳ, ferner auf Vieh (einschliesslich Pferde) 50 894 966 (49 730 181) ℳ, Postgut 3 165 260 (3 198 104) ℳ und Nebeneinnahmen (Frachtzuschläge, Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Ueberfuhr- und Rangirgebühren, Konventionalstrafen usw.) 48 603 115 (46 666 638) ℳ.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge erzielte die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 100 152 ℳ die höchste Einnahme; dieser folgen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 85 717 ℳ, die Leoben-Vordernberger Eisenbahn mit 69 475 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 56 285 ℳ, die Buschtêhrader Eisenbahn mit 39 473 ℳ, die österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) mit 37 748 ℳ, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 36 435 ℳ, die Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn mit 34 792 ℳ, die elsass-lothringischen Eisenbahnen mit 33 541 ℳ, die Graz-Köflacher Eisenbahn mit 31 542 ℳ, die Main-Neckarbahn mit 31 438 ℳ, die Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit 30 490 ℳ, die österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 30 321 ℳ, die pfälzischen Eisenbahnen mit 29 715 ℳ, die badischen Staatseisenbahnen mit 28 953 ℳ, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 27 220 ℳ, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 26 271 ℳ, die österreichische Nordwestbahn (garantirte Linien) mit 25 312 ℳ und die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 24 699 ℳ Von den Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft wurden durchschnittlich für das Kilometer Betriebslänge 30 280 ℳ vereinnahmt; sie hielten sich somit sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der deutschen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

Die durchschnittliche Einnahme für jedes Tonnenkilometer in dem gesammten (Eilgüter, Frachtgüter aller Art und lebende Thiere umfassenden) Güterverkehr betrug:

1. bei den deutschen Bahnen . . . . 3,65 (3,69) ₰
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 3,71 (3,62) „
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen . . 3,71 (3,72) „
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 3,67 (3,70) „

Von der Einnahme aus dem Güterverkehr entfallen auf Eil- und Expressgüter 3,72 (3,30) %, Stückgüter 13,60 (15,12) %, Wagenladungsgüter 77,43 (76,25) %, Vieh 2,60 (2,66) %, Postgüter 0,16 (0,17) % und auf Nebeneinnahmen 2,49 (2,50) %.

Bei den gesammten Verkehrseinnahmen (d. i. den Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr) ist gegen das Vorjahr eine Steigerung um 133 131 901 ℳ oder 5 % zu verzeichnen; sie betrugen 2 765 652 580 (2 632 520 679) ℳ oder auf 1 km Betriebslänge 31 310 (30 300) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 3 575 (3 581) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm 95 (94) ℳ. Die sonstigen Einnahmen — für Ueberlassung von Betriebsmitteln, Miethe und Leihgeld für Lokomotiven und Wagen usw. — betrugen 201 518 945 (206 030 778) ℳ.

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen ist in der nachstehenden Tabelle zur Darstellung gebracht:

Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt	Gesammteinnahme durchschnittlich auf jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge	auf 1 000 Nutzkilometer	auf 1 000 Achskilometer	von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter- usw. Verkehr	aus sonstigen Quellen
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%	%	%
1. deutsche Bahnen	2 021 391 568	41 377	3 969	108	28,10	64,42	7,48
	(1 937 337 987)	(40 364)	(4 015)	(106)	(27,34)	(64,61)	(8,05)
2. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen	178 761 684	25 315	3 212	99	34,54	58,15	7,31
	(174 464 846)	(24 827)	(3 190)	(100)	(35,25)	(56,68)	(8,07)
3. österreichisch-ungarische Bahnen	767 018 273	23 661	3 678	91	23,58	71,56	4,86
	(726 748 624)	(22 811)	(3 670)	(92)	(23,62)	(71,44)	(4,94)
4. sämmtliche Vereinsbahnen	2 967 171 525	33 591	3 836	102	27,32	65,89	6,79
	(2 838 551 457)	(32 671)	(3 861)	(102)	(26,87)	(65,87)	(7,26)

Hiernach sind, wie im Vorjahr, im Verhältniss zu der Gesammteinnahme die Einnahmen aus dem Personenverkehr bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen (34,54 %) und die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei den österreichisch-ungarischen Bahnen (71,56 %) am höchsten gewesen.

Die höchsten Gesammteinnahmen aus allen Quellen haben zu verzeichnen unter den deutschen Bahnen die Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft mit 1 392 335 630 ℳ, unter den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 56 272 275 ℳ und unter den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen die k. k. österreichischen Staatsbahnen mit 216 880 055 ℳ; durchschnittlich auf jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge unter den deutschen Bahnen die Main-Neckarbahn mit 75 875 ℳ, unter den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 114 351 ℳ und unter den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 126 364 ℳ; durchschnittlich auf 1 000 Nutzkm unter den deutschen Bahnen die Dortmund-Gronau-Entscheder Eisenbahn mit 8 337 ℳ, unter den luxemburgischen usw. Bahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 7 158 ℳ und unter den österreichisch-ungarischen Bahnen die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn mit 10 212 ℳ; auf 1 000 Wagenachskilometer unter den deutschen Bahnen die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 234 ℳ (die Farge-Vegesacker Eisenbahn mit 242 ℳ), unter den luxemburgischen usw. Bahnen die Prinz Heinrich-Eisenbahn mit 173 ℳ und unter den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen die Leoben-Vordernberger Eisenbahn mit 338 ℳ.

Die Gesammtausgaben betrugen: 1. bei den deutschen Bahnen 1 270 087 965 (1 171 683 914) ℳ bezw. auf jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 25 998 (24 412) ℳ, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 125 317 728 (121 353 676) ℳ bezw. 17 747 (17 269) ℳ, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 476 355 952 (439 903 806) ℳ bezw. 14 639 (13 755) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 871 761 645 (1 732 941 396) ℳ bezw. 21 161 (19 908) ℳ.

Hiernach haben sich die Gesammtausgaben im vorliegenden Berichtsjahre erhöht bei den deutschen Bahnen um rund 98,40 Millionen Mark oder 8,4 %, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen um rund 3,97 Millionen Mark oder 3,3 %, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen um rund 36,45 Millionen Mark oder 8,3 % und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen um rund 138,82 Millionen Mark oder 8,0 %.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge verzeichnete die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 78 649 ℳ die höchste Ausgabe, dann folgt die Main-Neckarbahn mit 54 571 ℳ, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 50 513 ℳ, die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 48 071 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 40 717 ℳ, die badischen Staatseisenbahnen mit 38 235 ℳ, die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 37 935 ℳ, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 34 061 ℳ, die elsass-lothringischen Eisenbahnen mit 33 206 ℳ und die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 32 976 ℳ. Die Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft hielten sich mit 26 846 ℳ sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der deutschen Bahnen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

In dem Berichtsjahre betrugen die Gesammtausgaben in Hunderttheilen der Gesammteinnahme bei den deutschen Bahnen 62,83 (60,48), bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 70,10 (69,56), bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 62,11 (60,53) und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 63,08 (61,05). Von den Betriebsausgaben entfallen bei den deutschen Bahnen auf a) persönliche Ausgaben 46,70 (48,37) %, b) sachliche Ausgaben 53,30 (51,63) %, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen zu a) 43,15 (43,72) %, zu b) 56,85 (56,28) %, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen zu a) 50,78 (50,29) %, zu b) 49,22 (49,71) % und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen zu a) 47,50 (48,54) %, zu b) 52,50 (51,46) %.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben hat betragen:

(Tabelle siehe umstehend.)

Der höchste Ueberschuss für das Kilometer Betriebslänge ist bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 75 851 ℳ ermittelt; es folgen die Leoben-Vordernberger Eisenbahn mit 44 284 ℳ, die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 35 702 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 31 279 ℳ, die Dortmund-

Bahngruppe	überhaupt	in Hunderttheilen der Gesammteinnahme	in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals der eigenen Strecken	für jedes Kilometer Betriebslänge
	M.			M.
1. bei den deutschen Bahnen	751 303 603	37,17	5,80	15 379
	(765 654 073)	(39,52)	(6,24)	(15 952)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	53 443 956	29,90	3,28	7 568
	(53 111 170)	(30,44)	(3,19)	(7 558)
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen .	290 662 321	37,89	3,79	8 966
	(286 844 818)	(39,47)	(3,88)	(9 004)
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 095 409 880	36,92	4,95	12 401
	(1 105 610 061)	(38,95)	(5,22)	(12 725)

Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 29 976 M., die Buschtêhrader Eisenbahn mit 26 882 M., die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 25 458 M., die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Eisenbahn mit 24 050 M. und die österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) mit 22 608 M. Ueberschritten wurden die Einnahmen von den Ausgaben bei der Militärbahn, der Zittau-Reichenberger und der Crefelder Eisenbahn, der Laibach-Oberlaibacher und der Radkersburg-Luttenberger Lokalbahn sowie der Schneebergbahn. Die Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft überschritten mit 18 686 M. sowohl die betreffende Durchschnittszahl der deutschen Bahnen, als auch diejenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

Von dem Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben gehen ab: die Rücklagen in die Erneuerungsfonds 2 186 617 (1 784 834) M. und in die Reservefonds 1 486 843 (2 496 496) M. sowie die Kosten erheblicherer Ergänzungen 14 787 788 (18 857 649) M.; dagegen treten hinzu: Zuschüsse aus dem Erneuerungs- und Reservefonds 2 351 966 (544 435) M., Unterstützungen, Garantievorschüsse, Zuschüsse von den Staatskassen usw. 35 930 856 (33 900 541) M., Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, industriellen Unternehmungen, Dampfschiffverbindungen usw. 38 144 884 (36 694 619) M., sowie Ueberträge aus dem Vorjahre 8 669 962 (9 310 212) M. Die zu verwendende Summe betrug mithin 1 162 069 153 (1 162 920 889) M., von welcher 833 136 415 (842 302 288) M. zur Ablieferung an die Staatskassen gelangten.

Am Schlusse des Betriebsjahres betrugen bei den deutschen Bahnen a) die Bestände der Reservefonds 5 183 208 (5 050 267) M. oder in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 0,53, b) die Bestände der Erneuerungsfonds 12 278 166 (11 501 116) M., bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen zu a) 23 078 631 (22 605 647) M. oder 0,77 (0,79) %, zu b) 4 840 488 (6 421 682) M., bei den österreichisch-ungarischen Bahnen zu a) 52 819 023 (52 514 419) M. bezw. 1,46 (1,50) %, zu b) 11 560 135 (11 686 591) M. und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen zu a) 81 080 862 (80 170 333) M. oder 1,23 (1,31) %, zu b) 28 678 789 (29 608 389) M.

(Schluss folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnunfall bei Bützow.** Auf der Station Bützow der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn fuhr am Sonnabend, den 5. d. Mts. der einfahrende Zug Nr. 4, Neubrandenburg-Rostock, dem nach Rostock ausfahrenden Schnellzug Nr. 45, Hamburg-Lübeck-Rostock, in die Flanke. Ein Wagen des Zuges 45 stürzte um, mehrere andere wurden beschädigt. Die Lokomotive des Zuges 4 wurde gleichfalls beschädigt. Eine Anzahl Personen wurde schwer verletzt. Der vom Unfall betroffene Zug war mit einer bedeutenden Verspätung in Bützow eingetroffen. Nähere Mittheilungen stehen noch aus.

— **Die Eisenbahnen Deutschlands.** Am 15. April d. J. befanden sich im Eigenthum der Staatsbahnen 47 553 km (46 723 km vollspurige und 830 km schmalspurige Strecken), im Eigenthum der Privatbahnen 5 429 km (4 378 km vollspurige und 1 051 km schmalspurige Strecken), zusammen 52 982 km Eisenbahnen, von denen 31 229 km Staatsbahnen und 1 256 km Privatbahnen, zusammen 32 485 km als Hauptbahnen betrieben wurden.

Von den Staatsbahnstrecken ausschliesslich der im Privatbetriebe befindlichen 44 km langen Feldabahn (Salzungen-Kaltennordheim) entfallen auf:

Staatsbahnen	vollspurige Strecken	schmalspurige Strecken	zusammen
	Kilometer		
vereinigte preussische und hessische Staatseisenbahnen	31 305	178	31 483
bayerische Staatseisenbahnen . . .	5 854	35	5 889
sächsische Staatseisenbahnen . . .	2 617	410	3 027
württembergische Staatseisenbahnen	1 803	93	1 896
badische Staatseisenbahnen	1 634	—	1 634
mecklenburgische Staatseisenbahnen	1 099	7	1 106
oldenburgische Staatseisenbahnen .	551	—	551
Main-Neckarbahn	119	—	119
königliche Militäreisenbahn	71	—	71
elsass-lothringische Eisenbahnen . .	1 670	63	1 733
zusammen	46 723	786	47 509

— **Neue Schnellzugverbindung Berlin-Wien.** Von den preussischen und der österreichischen Eisenbahnverwaltungen ist in Aussicht genommen, eine neue Schnellzuglinie Berlin-Wien einzurichten. Diese soll sich erstrecken über Berlin-Cottbus-Görlitz-Hirschberg-Mittenwalde-Wien und bereits im Oktober d. J. dem Verkehr übergeben werden.

— **Die Bestimmungen über die Ausbildung und Prüfung der Hilfskräfte im unteren Dienst** sind von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin in einer übersichtlichen Zusammenstellung den Inspektionen und Dienststellen übermittelt worden. In drei verschiedenen Abschnitten behandelt die Vorschrift die Bestimmungen 1. über Bahnpolizeibeamte, nämlich Hilfsbahnwärter, Hilfsweichensteller, Hilfsbremser, Hilfsschaffner, Hilfswächter, Hilfspförtner, Hilfsbahnsteigschaffner, Hilfswagenwärter und Hilfsrangirmeister; 2. über Bedienstete, welche die Eigenschaft von Bahnpolizeibeamten nicht besitzen, aber den vom Bundesrathe erlassenen Bestimmungen unterliegen, nämlich Hilfsheizer; 3. über Bedienstete, welche die Eigenschaft von Bahnpolizeibeamten nicht besitzen, also: Hilfslademeister, Hilfswagenmeister, Hilfswerkführer, Hilfsmaschinenwärter, Hilfsmagazinaufseher sowie Hilfsnachtwächter und Hilfspförtner für Werkstätten. Zum Schlusse wird darauf hingewiesen, dass Hilfstelegraphisten nicht mehr angenommen werden dürfen, nachdem durch die Neuregelung des Telegraphendienstes für Nichtanstellungsberechtigte die Möglichkeit, in Telegraphistenstellen einzurücken, gänzlich ausgeschlossen ist.

— In einer weiteren **Sitzung des Finanzausschusses der bayerischen Abgeordnetenkammer** stellte der Berichterstatter das Ersuchen um Mittheilung, wie die Spiritusbeleuchtung sich bisher bewährt und welche etwaige Ersparniss sich hierbei im Vergleiche zu den übrigen Beleuchtungsarten ergeben habe, nachdem aus Anlass des Offenbacher Eisenbahnunglücks insbesondere auf die Gefährlichkeit der Gasbeleuchtung hingewiesen und im Interesse der Sicherheit der Reisenden von der öffentlichen Meinung verlangt worden sei, dass diese Beleuchtungsart möglichst durch elektrische Beleuchtung ersetzt werden solle. Der Beantwortung durch den Ministerpräsidenten entnehmen wir u. a. folgendes: Die Frage, ob es sich empfehle, das elektrische Licht für Wagenbeleuchtung in weiterem Umfange in Anwendung zu bringen, sei aus Anlass des erwähnten Eisenbahnunglücks durch die Eisenbahnverwaltungen sehr eingehend geprüft worden. Man sei aber hierbei zu dem entschiedenen Ergebnisse gelangt, dass aus dem Hergange beim Offenbacher Unglück ein Anlass zur weiteren Einführung des elektrischen Lichts nicht entnommen werden könne. Es sei nämlich festgestellt worden, dass der Brand der Wagen durch die Feuergase der Lokomotive veranlasst worden sei, nicht aber durch das in den Behältern befindliche

Gas, welches den Brand allerdings verstärkt habe; insbesondere habe eine Explosion der Gasbehälter, von der gesprochen worden sei, nicht stattgefunden. Obwohl bei sämmtlichen deutschen Bahnen ungefähr 500 000 Wagen mit Gasbeleuchtung eingerichtet seien, seien doch sehr wenig Fälle bekannt geworden, in welchen durch Gas Wagenbrände entstanden seien; dagegen kämen bei der elektrischen Beleuchtung, welche in ungefähr 8 000 Wagen eingeführt sei, Brände durch Kurzschluss nicht selten vor. Die Einrichtung des elektrischen Lichts in den Eisenbahnwagen begegne auch an sich verschiedenen Schwierigkeiten; es sei noch nicht gelungen, eine in jeder Beziehung brauchbare elektrische Beleuchtungseinrichtung herzustellen; Akkumulatorenbeleuchtung sei ja bereits bei den Postwagen eingeführt; die Akkumulatoren müssten aber sehr häufig gewechselt werden und es eigne sich daher dieses System nicht für Anwendung in grossem Umfange; auch sei bei der Berathung des Postetats bereits festgestellt worden, dass die Postbeamten die Beleuchtung durch Acetylenmischgas der elektrischen Beleuchtung vorzögen.

Die Erfahrungen mit der Spiritusglühlichtbeleuchtung seien, was die Aussenbeleuchtung anlange, recht günstig; es seien im ganzen 1 200 Lampen in Benutzung, theils System Monopol, theils System Schwert. Für innere Beleuchtung eigne sich dagegen das Spiritusglühlicht nach dem derzeitigen Stande der Technik noch nicht. Bei Spiritusglühlicht, das nur mit grösserer Lichtstärke angewendet werden könne, koste die Brennstunde bei einer Leuchtkraft von 60 bis 70 Hefnerkerzen ungefähr 3,4 ₰, bei Petroleum komme ein Licht von 48 Hefnerkerzen auf 3 ₰, bei Kohlengas ein Licht von einer Stärke von 60 Hefnerkerzen, also ungefähr von der gleichen Stärke wie beim Spiritusglühlicht, auf 2,3 ₰ in der Stunde. Es sei daher das Gasglühlicht zweifellos billiger als das Spiritusglühlicht, während ein wesentlicher Unterschied zwischen der Spiritus- und Petroleumbeleuchtung hinsichtlich der Kosten nicht besteht.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung wünschte der Berichterstatter auch Aufschluss darüber, wie theuer gegenwärtig die Schienen von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung bezahlt werden, mit dem Beifügen, falls höhere Preise angelegt werden müssten, als angezeigt sei, könnte die Verwaltung vielleicht dem Gedanken eines eigenen Schienenwalzwerkes näher treten. Hierauf erwiderte der Ministerpräsident: Die Schienenlieferungen auf Grund der bisherigen Verträge seien für die bayerische Verwaltung im Oktober 1901 beendigt worden; infolge dessen seien neue Verträge für die Zeit vom 1. November 1901 bis zum 31. Oktober d. J. abgeschlossen und die betreffenden Firmen verpflichtet worden, die Verträge für das Jahr 1903 zu erneuern, falls die bayerische Staatsbahnverwaltung dies bis zum 1. April d. J. verlangen würde; sie habe jedoch von diesem Rechte keinen Gebrauch gemacht und es seien auch die Erwägungen wegen eines Abschlusses neuer Verträge noch nicht beendigt. Im einzelnen hätten nach den gegenwärtigen Verträgen zu liefern: a) die Gussstahlfabrik von Krupp in Essen 6 000 t Bessemer Stahlschienen; b) die Eisenwerkgesellschaft Maximilianshütte 16 000 t Thomasstahlschienen, c) das Eisenwerk Krämer in St. Ingbert 8 000 t Thomasstahlschienen und d) die sächsische Gussstahlfabrik in Döhlen 5 000 t Martinstahlschienen; die Bestellungen von verschiedenem Stahl seien gemacht worden, um die Güte der einzelnen Sorten von Schienen zu erproben. Was sodann die Frage der Errichtung eines eigenen Walzwerkes anlange, glaubt der Staatsminister, dass für die Staatsbahnverwaltung kein Grund vorhanden sei, ein staatliches Walzwerk herbeizuwünschen. Im Anfange müsste sehr viel Lehrgeld bezahlt werden, und es falle hier auch der weitere Umstand ins Gewicht, dass mit denjenigen Gehältern, welche den Staatsbeamten bezahlt werden, keinerlei Fachleute gewonnen werden könnten, welche fähig wären, ein solches Werk in erspriesslicher Weise zu leiten. Auch habe die Staatsbahnverwaltung die Beobachtung gemacht, dass die Materialien, welche von den staatlichen Hüttenwerken bezogen würden, in der Regel auch nicht billiger zu stehen kämen, als die aus Privatwerken bezogenen.

— **Sächsischer Eisenbahnrath.** Der Eisenbahnrath, der der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordnet ist, trat am 3. d. Mts. zu seiner 44. Sitzung zusammen. Herr Generaldirektor v. Kirchbach gedachte mit warmen Worten des Heimganges Sr. Majestät des Königs Albert, unter dessen Regierung der Eisenbahnrath ins Leben gerufen wurde. Hieran schlossen sich einige geschäftliche Mittheilungen. Der Eisenbahnrath nahm hierauf Mittheilungen entgegen über verschiedene Tariffragen, die von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten vorberathen worden waren. Was die Aufnahme verschiedener leicht verderblicher Käsesorten (auch Quark) in den Eilgut-Spezialtarif betrifft, so sprach sich der Eisenbahnrath gegen die Aufnahme aus. Dagegen befürwortete er die Ermässigung der Frachtsätze für gebrauchte Dampfpflüge und Dampfdreschmaschinen sowie gebrauchte Strohpressen, Dampfhäckselmaschinen und Strassenlokomotiven, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass es im weiteren Verlaufe der Verhandlungen im Schoosse der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses gelingt, die missbräuchliche Anwendung der ermässigten Sätze auf neue dergleichen Maschinen zu verhüten. Nach Ansicht des Eisenbahnrathes soll die Vergünstigung nur Platz greifen für solche Maschinen, die nachweisbar zu Leihzwecken abgegeben werden. Zu dem Antrage der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft wegen Gestattung der Anlegung kleiner Petroleumtanks auf einer grösseren Anzahl sächsischer Bahnhöfe äusserte sich der Eisenbahnrath einstimmig ablehnend. In der Frage der Frachtermässigung für Zuchtthiere billigte der Eisenbahnrath den ablehnenden Standpunkt, den die Generaldirektion bei den Verhandlungen der Tarifkommission eingenommen hat. Es folgten eingehendere Mittheilungen über die beabsichtigte versuchsweise Einführung von Motorwagen für den Personenverkehr, von denen die Versammlung mit Dank Kenntniss nahm. Den Schluss der Verhandlungen bildete, wie stets, eine Besprechung des Winterfahrplanes.

— **Personalnachrichten.** Preussische Staatseisenbahnen. Es ist verliehen: dem Eisenbahn-Telegrapheninspektor Klebe in Berlin beim Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Eisenbahndirektor (mit dem Range der Räthe 4. Klasse); den Regierungs- und Bauräthen Bergemann in Magdeburg die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst, Roth in Magdeburg die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst, dem Regierungsassessor Keindorff in Hamburg die Stelle eines Eisenbahndirektionsmitgliedes; den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Baltzer — zur Zeit in Tokio (Japan) — die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion in Stettin, Genz in Frankfurt a. d. O. die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 2 daselbst, Hammer in Königsberg i/Pr. die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 daselbst, den Eisenbahn-Bauinspektoren Höfer in Cassel die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion 2 daselbst, Paschen in Lissa die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion daselbst und Halfmann in Saarbrücken die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst.

Versetzt sind: der Geheime Regierungsrath Schultz-Niborn, bisher in Magdeburg, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Kattowitz, der Regierungsrath Binzer, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg, der Regierungs- und Baurath Stampfer, bisher in Düsseldorf, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld, die Regierungsassessoren Schmauch, bisher in Frankfurt a/M., als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Danzig, Meyer, bisher in Danzig, als Mitglied (auftrw.) an die königliche Eisenbahndirektion in Cöln und v. Riesen, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Coblenz; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Horstmann, bisher in Giessen, zur königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, Burgund, bisher in Altona, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 2 nach Gleiwitz, Bergkammer, bisher in Elberfeld, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Düsseldorf, Lewin, bisher in Essen a. d. R., als Vorstand der Bauabtheilung nach Oberhausen, Pröbsting, bisher in Dillingen, zur Betriebsinspektion 1 in Trier, Thomas, bisher in Trier, als Vorstand der Bauabtheilung nach Coblenz, Zimmermann, bisher in Mainz, als Vorstand der Bauabtheilung nach Weinheim und Fischer, bisher in Münster i/W., als Vorstand der Bauabtheilung nach Rheine, die Eisenbahn-Bauinspektoren Fränkel (Emil), bisher in Guben, als Vorstand der Werkstätteninspektion 3 nach Breslau, Fraenkel (Siegfried), bisher in Dortmund, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Guben, Bredemeyer, bisher in Gleiwitz, nach Frankfurt a. d. O. als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, Thomas, bisher in Danzig, nach Gleiwitz als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst und Lenz, bisher in Kattowitz, nach Dortmund als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 1 daselbst; die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Dr. jur. Drilling, bisher in Düsseldorf, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Saarbrücken und Spandau, bisher in Saarbrücken, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Düsseldorf; die Regierungs-Baumeister des Eisenbahnbaufaches Sarrazin, bisher in Kattowitz, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Münster i/W., Fischer, bisher in Königsberg i/Pr., in den Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg und Bon, bisher in Bromberg, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr.; der Regierungs-Baumeister des Maschinenbaufaches Queitsch, bisher in Frankfurt a. d. O., in den Bezirk der Eisenbahndirektion Danzig.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: die Regierungsbaumeister Horn in Hannover und Lund — im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten — in Berlin. Zu Eisenbahn-Bauinspektoren die Regierungsbaumeister Harr in Frankfurt a/M., Ritze in Berlin, Pieper in Danzig und Wessing in Breslau.

Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Flume, bisher zur Marineverwaltung beurlaubt, ist der Eisenbahndirektion in Kattowitz zur Beschäftigung überwiesen.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor z. D. Schwamborn, früher Vorstand der Eisenbahn-Bauinspektion in Marburg, ist in den Ruhestand getreten.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist ertheilt: dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Rohlfs in Cöln sowie den Regierungsbaumeistern Friedrich Miether in Crefeld, Johann Werner in Nürnberg, Hermann Meyer in Charlottenburg, Karl Toop in Königsberg i/Pr.

Oesterreich.

— **Eisenbahnmuseum.** Das vom Eisenbahnministerium im Verwaltungsgebäude der österreichischen Staatsbahnen am Westbahnhofe errichtete geschichtliche Museum der österreichischen Eisenbahnen wurde am 1. d. Mts. von dem Eisenbahnminister einer eingehenden Besichtigung unterzogen. Das Museum enthält eine ausserordentlich reichhaltige, systematisch angeordnete Sammlung von Denkwürdigkeiten von den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens in Oesterreich beginnend. Der Minister nahm Anlass, den Beamten, die sich um das Zustandekommen und die Einrichtung des Museums verdienstlich bemüht haben, seinen Dank und seine Anerkennung auszusprechen. Wir werden in einer der nächsten Nummern die reichen Schätze, welche das Eisenbahnmuseum birgt, eingehender besprechen und hierbei auch auf den vortrefflichen Museumskatalog zurückkommen, der zur Ausgabe gelangt ist.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Monat Mai d. J. betrug die Einnahme der Staatsbahnen aus dem Personenverkehr 5 592 200 Kr., aus dem Güterverkehr 14 548 700 Kr., somit im ganzen 20 140 900 Kr. Wird die nachgewiesene Gesammteinnahme jener des gleichen Monats im Vorjahre gegenübergestellt, so zeigt sich im Mai d. J. im Personenverkehr eine Mindereinnahme von 276 465 Kr. (289 400 Reisende), im Güterverkehr eine Mehreinnahme von 201 000 Kr. (+ 25 400 t). Die Gesammteinnahme ist im Berichtsmonate gegen den Monat Mai des Vorjahres um 75 465 Kr. zurückgeblieben. Das Zurückbleiben der Einnahme aus der Personenbeförderung bei den westlichen Staatsbahnen steht mit den kühlen, regnerischen Witterungsverhältnissen des Monats Mai im Zusammenhange, unter denen besonders der Verkehr in der Pfingstwoche des laufenden Jahres litt. Die Mindereinnahme aus der Güterbeförderung dürfte bei den westlichen Staatsbahnen theilweise ebenfalls auf die ungünstige Witterung, dann aber auch auf den Umstand zurückzuführen sein, dass der Mai d. J. einen Feiertag mehr zählte, wodurch im Frachtengeschäft ein Tag ausfiel. Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr bei den östlichen Staatsbahnen erwuchs zumeist aus dem Durchgangsverkehr von Getreide aus Russland und Rumänien nach Deutschland, doch wurden auch Mehl, Eier, Baumaterialien, Petroleum und lebende Thiere in erhöhten Mengen zur Beförderung gebracht. Vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. betrug die Einnahme der Staatsbahnen aus dem Personenverkehre 23 325 400 (+ 1 135 175) Kr., aus dem Güterverkehre 69 305 400 (+ 3 351 879) Kr.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Dieser Tage wurde die ordentliche Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn abgehalten. Nach dem für das Jahr 1901 vorgelegten Geschäftsberichte sind die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres keine erfreulichen, indem den verringerten Einnahmen wesentlich erhöhte Ausgaben gegenüberstehen. Gegenüber dem im Vergleiche mit dem Vorjahre fast 5 % betragenden Einnahmenausfall aus dem Verkehre sind die eigentlichen Betriebsausgaben im abgelaufenen Jahre um 22 504 Kr. und die Steuerleistung um 26 308 Kr. gestiegen, nachdem am 4. Oktober des Berichtsjahres die Steuerfreiheit des Unternehmens erloschen war. Die Betriebsrechnung weist einen Ueberschuss von 374 505 Kr. auf, wovon eine Dividende von 14 Kr. auf eine Aktie vertheilt wird. Auf den Antrag des Verwaltungsrathes ermächtigte die Generalversammlung denselben, 1. zur Sicherung des Baues der Vintschgauer Bahn sich an der Kapitalbeschaffung für diese Bahn namens der Bozen-Meraner Bahn durch Uebernahme von Stammaktien der Vintschgauer Bahn im Betrage von 1 600 000 Kr. zu betheiligen; 2. eine mit 4 % verzinsliche und innerhalb der Konzessionsdauer der Gesellschaftsbahn rückzahlbare Prioritätsanleihe im Betrage von 3 400 000 Kr. aufzunehmen behufs Aufbringung der Einzahlungsbeträge für die übernommenen Stammaktien der Vintschgaubahn sowie behufs Deckung mehrfacher Investitionsauslagen; 3. zum Abschlusse eines Vertrages über die Betriebführung der Bozen-Meraner Bahn durch die staatliche Eisenbahnverwaltung nach den Bestimmungen eines (der Generalversammlung vorgelegten) Vertragsentwurfes sowie zur Einleitung von Verhandlungen mit der Regierung in der Richtung, dass der Betrieb der Gesellschaftsbahn durch die Staatsverwaltung möglichst bald, spätestens am 1. Januar 1903, eröffnet werde; 4. zur Herabminderung der von der Ueberetscher Bahn für die Mitbenutzung der Theilstrecke Bozen-Gries zu bezahlenden Gebühr von 24 000 Kr. auf 16 000 Kr. unter der Bedingung, dass sich die Ueberetscher Bahn zur Zahlung dieses Betrages auf mindestens 15 Jahre verpflichtet. Auch wurden mehrere Statutenänderungen beschlossen.

— **Die Lokalbahnstrecke Tannwald-Grünthal** der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die neue Linie nimmt ihren Ausgang von der Station Tannwald-Schumburg der süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

— **Ein neuer kärntner Schnellzug.** Schon im letzten Winter ist die Südbahngesellschaft an die österreichische Staatseisenbahnverwaltung herangetreten, um im Einvernehmen mit ihr in diesem Sommer einen besonders beschleunigten Tagesschnellzug von Wien über Leoben, Klagenfurt und die Wörther See-Stationen nach Villach und zurück wöchentlich einmal in Verkehr zu setzen. Die Verhandlungen sind nunmehr dem Abschlusse nahe, und ist demnach alle Aussicht vorhanden, dass die neue Schnellzugverbindung bereits in der nächsten Zeit wird eingeleitet werden können. Es ist geplant, den Zug von Wien jeden Sonnabend nach 1 Uhr Nachmittags abgehen zu lassen, und würde er zwischen 9 und 10 Uhr Abends die Wörther See-Stationen erreichen und nach 10 Uhr in Villach eintreffen. Der Gegenzug würde Villach jeden Montag um $5^1/_2$ Uhr Morgens verlassen und — wieder über die Wörther See-Stationen, Klagenfurt und Leoben — etwa um 2 Uhr Nachmittags in Wien eintreffen.

Ungarn.

— **Ergebnisse der von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen Lokaleisenbahnen.** Dem Bericht der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zufolge befanden sich Ende des vorigen Jahres zusammen 91 Vizinalbahnen, deren Länge 6 516 km betrug, d. i. 209 km mehr als im Jahre 1900, im Betrieb der ungarischen Staatsbahnen. Die Roheinnahme dieser Bahnen belief sich auf 25 839 876 Kr. (+ 2 344 410 Kr.), d. i. für 1 Bahnkm 4 000 Kr.; bei den Bahnlinien Budapest-Esztergom-Almás-Füzitö und Petrozsény-Lupény betrug die Einnahme für 1 km über 14 000 Kr., während bei mehreren Bahnen diese Einnahmen nicht einmal 2 000 Kr. erreichten. Die Lokalbahnen haben den ungarischen Staatsbahnen für die Betriebführung 13 554 400 Kr. (50,2 %) gezahlt, während die entsprechenden Ausgaben der Staatsbahnen 18 000 000 Kr. betrugen. Die Staatsbahnen haben daher in diesem Betriebe nahezu 4 500 000 Kr. zugezahlt, welcher Betrag, abgesehen von dem allgemeinen wirthschaftlichen Nutzen, theilweise durch die von den Vizinalbahnen herbeigeführte Verkehrssteigerung der Staatsbahnen eingebracht wird. Der durchschnittliche Betriebskoeffizient der Vizinalbahnen betrug im vergangenen Jahre 70 gegenüber 68 im Vorjahre.

— **Barcs-Pakracer Eisenbahngesellschaft.** Nach dem der Generalversammlung erstatteten Berichte betragen die Einnahmen 749 042 Kr. gegen 662 857 Kr. im Vorjahre. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 532 637 Kr. gegen 465 963 Kr. im Vorjahre, so dass ein Betriebsüberschuss von 216 368 Kr. (+ 19 511 Kr.) sich ergibt. Der vertragsmässig geleistete Beitrag der Südbahngesellschaft beläuft sich auf 383 631 Kr., welcher zur Ergänzung des Betriebsüberschusses von 216 368 Kr. auf 600 000 Kr. diente. Von diesem Betrage erfolgt die Einlösung der Kupons der Prioritätsaktien, wofür die Summe von 589 289 Kr. nöthig ist.

— **Frachtbegünstigungen für Zuckerrüben und Zucker.** Angesichts der ungünstigen Lage der ungarischen Zuckerindustrie hat das ungarische Handelsministerium von der ab 1. d. Mts. geplanten allgemeinen Erhöhung der die Zuckerindustrie betreffenden Frachtsätze Abstand genommen und diese fast unverändert erneuert. Eine geringe Erhöhung haben lediglich die Zuckerfrachtsätze bei Aufgabe in beliebigen Menge erfahren.

— **Neuanschaffung von Sondergüterwagen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen wird mit Zustimmung des Handelsministers in den Jahren 1902—1904: 95 Fleisch-, 10 Möbel- und 400 Obsttransportwagen anschaffen.

— **Beschwerde über bosnische Frachtbegünstigungen.** In der Generalversammlung der ungarischen Zündholzfabrikanten wurde beschlossen, beim Handelsministerium darüber vorstellig zu werden, dass auf den bosnischen Bahnen der in Bosnien vor kurzem gegründeten Zündholzfabrik solche Frachtbegünstigungen gewährt wurden, dass die Einfuhr der ungarischen Zündhölzer nach Bosnien ganz unmöglich gemacht werde. Der Verein bittet das ungarische Handelsministerium, erwirken zu wollen, dass die ungarischen Zündhölzer auf den bosnischen Bahnen den gleichen Frachtsatz bezahlen, wie die bosnischen.

— **Konzessionirung der Linie Sziszék-Vrgimnost.** Nach der vor kurzem veröffentlichten Konzession für die Theilstrecke Sziszék-Petrinja-Glina-Topusko-Vrgimnost der Lokaleisenbahn Károlyváros-Vrgimnost-Sziszék zweigt die neue Linie von der Station Sziszék der Linie Zagráb-Sziszék-Brod (Bosna Brod) ab und wird diese im Bereiche des Komitates Petrinja (ehemals Militärgrenze) mit dem unweit der vorläufig die Endstation bildenden Station Vrgimnost gelegenen Kurorte Topusko verbinden. Die Baukosten der als vollspurige Lokalbahn zu bauenden, vom Staate zu betreibenden Lokalbahn sind auf 5 974 000 Kr. festgesetzt. Nach erfolgtem Ausbau der Linie Sziszék-Vrgimnost bis Károlyváros wird die im äussersten Süden Ungarns liegende Grenzbahn Belgrad-Semlin-Mitrovicza-Vinkovce-Brod-Uj-Gradisca-Sziszék-Vrgimnost-Károlyváros von Károlyváros aus mit Fiume und von dort aus die Adria über Zimóny-Belgrad durch die bis Konstantinopel führenden Orientlinien mit dem Bosporus verbunden werden.

Fremde Welttheile.

— **Von Newyork nach Chicago in 20 Stunden.** Sowohl die Pennsylvaniabahn, wie die Newyork Centralbahn haben einen täglichen neuen Blitzzug zwischen Newyork und Chicago eingestellt, der die Fahrt in 20 Stunden macht. Bisher war die kürzeste Fahrzeit 24 Stunden. Die Entfernung zwischen Chicago und Newyork beträgt auf der Newyork Centralbahn 1 580 km, die Durchschnittsgeschwindigkeit also 79 km in der Stunde. Der neue Blitzzug, „Twentieth Century Limited“ genannt, besteht aus acht Palastwagen. Er hält unterwegs auf acht Stationen an, um die Lokomotive zu wechseln und Reisende abzusetzen und aufzunehmen. Auf einzelnen kurzen Strecken erreicht der Zug eine Geschwindigkeit von reichlich 2 km in einer Minute. Der Zug der pennsylvanischen Bahn erreicht nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 73 km in der Stunde. Die Entfernung beträgt auf dieser Bahn nur 1 470 km, doch sind darauf mehr Steigungen zu überwinden, als auf der Newyork Centralbahn.

— **Genehmigung neuer Eisenbahnlinien in Salvador.** Die Regierung von Salvador hat einem Unternehmer in Costa Rica die Genehmigung ertheilt zum Bau zweier neuer Eisenbahnlinien von La Union nach San Miguel und von San Miguel nach San Salvador sowie zur Anlage einer eisernen Landebrücke im Hafen von La Union. Die Bucht von La Union ist eine Erweiterung des Golfs von Fonseca, an der östlichen Grenze der Republik. Von der etwa 655 km langen Eisenbahnstrecke La Union-San Miguel hat die Regierung selbst in den Jahren 1895 bis 1897 etwa $^2/_3$ bis Miraflores gebaut; seitdem ist der Weiterbau unterblieben. Die Länge der geplanten Linie von San Miguel nach San Salvador beträgt 167 km.

— **Oeste de Minas-Bahn.** Da nicht zu erwarten stand, dass die Schwierigkeiten wegen einer etwaigen Theilnahme der Obligationäre an der Versteigerung der Bahn bis zum 7. d. Mts. behoben werden konnten, haben sich die Vertreter der Obligationäre mit Unterstützung des deutschen Gesandten in Rio de Janeiro um eine abermalige Hinausschiebung des Versteigerungstermins bemüht. Wie soeben aus Rio de Janeiro telegraphisch gemeldet wird, haben diese Bemühungen Erfolg gehabt und der Termin ist nunmehr auf den 7. Oktober d. J. festgesetzt worden.

— **Die chilenischen Eisenbahnen.** Nach einer Denkschrift des Generaldirektors der chilenischen Staatsbahnen für das Jahr 1900 betrugen die

	1900	1899
Einnahmen	14 944 872 Pesos	13 961 954 Pesos
Ausgaben	15 917 433 „	13 876 038 „
	Fehlbetrag 972 561 Pesos	Ueberschuss 85 916 Pesos

Das rollende Material bestand aus:

	1900	1899
Lokomotiven	266	230
Personenwagen	364	291
Güterwagen	3 989	4 089
Befördert wurden:		
Reisende	6 565 254	6 346 184
Centner Fracht	21 291 721	21 320 740

Die Denkschrift weist auf die im Jahre 1900 durch die Regengüsse entstandenen Beschädigungen der Linien, insbesondere der Eisenbahnbrücken und auf die schlechte Beschaffenheit des vorhandenen Materials hin. Als dringend nothwendig verlangt sie die Bewilligung grösserer Mittel zur Beschaffung einer grösseren Anzahl von Lokomotiven und Güterwagen.

— **Brückeneinsturz in Chile.** Die Brücke über den Rio Claro bei Talca ist vor etwa 14 Tagen eingestürzt, als ein Personenzug über dieselbe fuhr. Eine grosse Anzahl von Personen wurde getödtet, andere, denen es gelang, auf das Verdeck der in den Fluss gestürzten Wagen zu gelangen, wurden gerettet.

Allgemeines.

— **Ueber die Godavaribrücke,** welche 62 km östlich von Bombay an der von dort nach Kalkutta führenden Bahn liegt, enthält die Wiener „Reform“ interessante Mittheilungen. Obwohl diese Brücke den Godavari ganz nahe an seinem Ursprunge übersetzt, ist es doch nothwendig gewesen, ihr eine Länge von 3 031 m zu geben, weil der Fluss, der während der trockenen Jahreszeit ein ganz unscheinbares Gewässer ist, zur Regenzeit sich in einen breiten, reissenden Strom verwandelt. Der eiserne Oberbau ruht auf 57 steinernen Pfeilern, die unter sich je 53,6 m entfernt sind. Die „Reform“ weist darauf hin, dass sich hier ein bezeichnender Unterschied der indischen Bauweise gegenüber der amerikanischen zeigt. Während man in Nordamerika bestrebt ist, den einzelnen Brückenjochen eine möglichst grosse Spannweite bis zu 150 und 200 m zu geben, zieht man in Indien eine kurze Spannweite mit zahlreichen Pfeilern vor. Der Grund dürfte darin liegen, dass hier die Flüsse, welche während des grössten Theiles des Jahres fast ganz versiegen, die Herstellung eines steinernen Unterbaues in hohem Grade erleichtern, wogegen die grossen Flüsse Nordamerikas einem derartigen starken Wechsel nicht unterworfen sind. Ein weiterer Grund liegt darin, dass in Indien selbst Eisentheile für geringere Spannweiten hergestellt werden können, während grössere Ueberbauten aus England bezogen werden müssen.

Bücherschau.

— **Dr. jur. W. Koch's Handbuch für den Eisenbahngüterverkehr.** I. Theil: Eisenbahn-Stationsverzeichniss der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas (mit Ausnahme der Eisenbahnen Grossbritanniens) unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, ihrer Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse im Eisenbahngüterverkehr sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 33. umgearbeitete und vermehrte Auflage. Nach amtlichen Quellen zusammengestellt und herausgegeben von O. v. Mühlenfels, grossherzoglich oldenburgischem Eisenbahn-Direktionspräsidenten a. D. Berlin 1902. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 10 ℳ.

Nach dem am 15. September 1901 erfolgten Tode des verdienstvollen Verfassers dieses Werkes, das dessen Namen auch weiterhin führen wird, ist die Herausgabe der ferneren Auflagen von dem jetzigen Schriftleiter dieser Zeitung übernommen worden. Die eben erscheinende diesjährige, vollständig umgearbeitete und vermehrte (33.) Auflage stellt den Stand des europäischen Eisenbahnnetzes mit obiger Einschränkung am 1. d. Mts. dar. Aus dem ergänzten Adressenverzeichniss der Bahnverwaltungen sowie aus den Angaben über die seit dem Erscheinen der letzten Auflage in Europa eröffneten Bahnlinien, deren Stationsverhältnisse in dem Werke berücksichtigt sind, ist zu ersehen, wie umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage sind.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im wesentlichen dieselbe geblieben. Wie in der vorigen Auflage des Werkes sind die Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtenverkehr Anwendung findet, besonders gekennzeichnet.

In dem angehängten alphabetischen Stationsregister findet

sich zum Zweck des raschen Gebrauches bei jeder Station angegeben, zu welchem Bahngebiet (bei den preussischen und hessischen Staatsbahnstationen auch zu welchem Verkehrsinspektionsbezirk) sie gehört und inwieweit ihr Güterverkehr etwa beschränkt ist usw. Dieser Theil gibt den Versendern und Abfertigungsstellen daher auch das Mittel an die Hand, sich durch Nachschlagen der betreffenden Stelle des geographischen Stationsverzeichnisses über die wichtigsten für sie in Betracht kommenden Verhältnisse jeder Station schnell und eingehend zu unterrichten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. Die am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergebene, 1,60 km lange Verbindungsbahn Meuselwitz-Spora der königlich sächsischen Staatseisenbahnen;
2. die am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergebene, 23,80 km lange Nebenbahn Wechselburg-Chemnitz mit der am gleichen Tage dem öffentlichen Güterverkehr übergebenen 1,24 km langen Zweiglinie Glösa-Furth bei Chemnitz der königlich sächsischen Staatseisenbahnen;
3. die am 29. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 20,208 km lange Lokalbahn Laun-Libochowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Ab- und Zurechnung einer Vereinsbahnstrecke.

Die am 1. Juli d. J. aus dem Betriebe der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn in den Betrieb der k. k. österreichischen Staatsbahnen übergegangene Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn — 27,39 km — nebst der Abzweigung Morchenstern-Josefsthal-Maxdorf — 6,694 km — ist den Vereinsbahnstrecken der erstgenannten Verwaltung ab- und den Vereinsbahnstrecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen zugerechnet worden.

Betriebserweiterung.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Auf der bisher eingleisigen Theilstrecke Absdorf-Hippersdorf-Ziersdorf der Linie Wien-Eger ist nach Herstellung des zweiten Gleises — und zwar auf der Strecke Absdorf-Hippersdorf-Gross-Weikersdorf vom 23. Mai d. J. und auf der Strecke Gross-Weikersdorf-Ziersdorf vom 18. Juni d. J. ab — der doppelgleisige Verkehr eingeführt worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Juli d. J. ist die zwischen der Station Kienberg-Gaming und der Haltestelle Gaming im Kilometer 69,874 der Linie Kienberg-Gaming-Waidhofen a. d. Y. gelegene Personenhaltestelle Gstetten für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. An der Strecke Lundenburg-Neusiedl-Dürnholz zwischen den Stationen Lundenburg und Feldsberg ist am 1. Juli d. J. die Personenhaltestelle Kinderasyl für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die an der Strecke Graudenz-Laskowitz gelegene, bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehr dienende Haltestelle Jezewo — deren Namen fortan Jeschewo geschrieben wird — ist am 1. Juli d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, deren Verladung eine Kopframpe erfordert, sowie von Sprengstoffen ist nach wie vor ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 18. Juni d. J. ist die zwischen den Stationen Stettin und Altdamm an der Bahnstrecke Stettin-Stargard i. Pom. gelegene Station Finkenwalde, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 277 vom 25. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die königliche Eisenbahndirektion Cöln und Nr. I 281 vom 23. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die österreichische Nordwestbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. Juni d. J.).

Nr. I 283 vom 24. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 1. Juli d. J.).

Nr. II 233 vom 24. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das vom Verein Deutscher Ingeniöre herausgegebene Wörterbuch „Technolexikon“ (abgesandt am 1. Juli d. J.).

Nr. II 234 vom 24. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag zur Prüfung der Frage der Zweckmässigkeit von Maassnahmen, um das Bestehen eines Haltesignals dem Maschinenführer wirksam bekannt zu geben (abgesandt am 28. Juni d. J.).

Nr. III 690 vom 25. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 28. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr.
Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 24 des zum 1. November 1901 eingeführten Tarifnachtrages II wird der für 100 kg Geflügel bestehende Frachtsatz Püspök-Ladany-Gera (Reuss) preuss. Staatsbahn von 115 auf 1115 ₰ mit sofortiger Gültigkeit berichtigt.

Berlin, den 4. Juli 1902. (1769)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Am 10. d. Mts. wird der an der diesseitigen Strecke neuerrichtete Haltepunkt „Wüstermarke“ dem Verkehr übergeben und vom gleichen Tage ab in den diesseitigen Binnengütertarif einbezogen werden. Derselbe wird nur dem „Wagenladungs“-Verkehr dienen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ausgeschlossen. Die Annahme und Ausgabe der Frachtbriefe von und nach Wüstermarke erfolgt auf der Haltestelle Langengrassau.

Die Tarifentfernung wird durch Anstoss von 4 km an Langengrassau bezw. von 6 km an Rochau gebildet.

Berlin, den 5. Juli 1902. (1770)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Zum Tarife vom 1. Oktober 1898 für den Verkehr zwischen Graslitz oberer Bahnhof einer- und sächsischen Stationen sowie Gera (Reuss) preuss. Staatsb. andererseits tritt am 1. August d. J. der Nachtrag V in Kraft, der u. a. neue Frachtsätze für die sächsischen Stationen Auerswalde, Furth b. Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Holzhausen-Zuckelhausen, Markersdorf-Taura, Unterwittgensdorf und Wuitz-Mumsdorf enthält. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen zu erlangen.

Dresden, am 7. Juli 1902. (1771)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 10. Juli d. J. tritt ein Ausnahmetarif 12 für Eisenvitriol

von Lippstadt nach den niederländischen Hafenstationen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt die Abfertigungsstelle in Lippstadt.

Elberfeld, den 3. Juli 1902. (1772)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 15. Juli d. J. wird für Holz und Kartoffeln des Rohstofftarifs, Steine und Schlacken des Wegebaustofftarifs, sämmtliche Düngemittel, Torfstreu und Torfmull, sowie für Kohlen, Koks und Briketts in Ladungen von mindestens 10 t ein um 0,02 ℳ für 100 kg ermässigter Uebergangstarif von und nach Stralsund, Barth und Damgarten im Uebergangsverkehr der Franzburger Kreisbahnen (Kleinbahnen) nach und von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Cassel, Cöln, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle a/S., Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Münster, Posen und Stettin, sowie nach und von Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, widerruflich eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 3. Juli 1902. (1773)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-mährisch-Oesterreichschlesischer Kohlenverkehr.

Im vorbezeichneten Kohlentarife werden mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1902, für Sendungen, die mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Lokalbahn Grulich-Schildberg zur Beförderung gelangen, die nach Station Grulich der k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehenden Frachtsätze um 30 Heller für 1000 kg gekürzt.

Kattowitz, den 2. Juli 1902. (1774)
Königliche Eisenbahndirektion.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird unter Ziffer 4 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) in der ersten Klammer das Wort „Sorten" in „Arten" abgeändert.

Stettin, den 1. Juli 1902. (1775)
Direktion.
Schirmer.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird in oben bezeichnetem Verkehre der Nachtrag II zur Einführung gebracht, der neue Frachtsätze nach den Stationen Bratelsbrunn und Oberweiden, nach den Lokalbahnen Auspitz, Lundenburg-Eisgrub, Saitz-Tscheitsch-Göding und Mutenitz-Gaya, sowie Frachtsätze für Kokssendungen von den Breslauer Bahnhöfen nach Wien Donauuferbahnhof enthält. Der Nachtrag ist zum Preise von 15 ₰ bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Kattowitz, den 2. Juli 1902. (1776)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiet nach den Rheinhäfen bei Duisburg, Duisburg-Hochfeld Süd und Ruhrort Hafen.

Am 15. d. Mts. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Juli 1897 nebst Nachtrag I ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher für einzelne Zechen neue oder abgeänderte Frachtsätze, im übrigen aber die seitherigen Frachtsätze enthält. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 1. September d. J. gültig.

Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 ₰ zu haben.

Essen, den 2. Juli 1902. (1777)
Königliche Eisenbahndirektion.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagsverkehr.

Zum Tarife vom 1. Januar 1898 tritt mit Gültigkeit vom 1. August l. J. der Nachtrag I in Kraft.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis 12. September l. J. in Kraft.

München, den 28. Juni 1902. (1778)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird unter Abschnitt II D III des Tarifs die zu der Eisenbahnstation Esens gehörige Güternebenstelle „Insel Spiekeroog", die nur in der Zeit vom 1. Juni bis 30. September eines jeden Jahres geöffnet ist, aufgenommen. Ueber die Annahme und Ausgabe von Stückgut auf der Güternebenstelle ertheilen die Güterabfertigungsstelle zu Esens und die Güternebenstelle Auskunft.

Münster, den 1. Juli 1902. (1779)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Allgemeinen Eisenbahn-Gütertarif (Theil I) für die deutsch-luxemburgischen Verkehre vom 1. April 1898 tritt am 10. Juli d. J. ein Nachtrag III in Geltung. Er enthält Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zu den §§ 43 und 48 und Aenderung der zusätzlichen Bestimmung III zu § 53 des Reglements.

Strassburg, den 26. Juni 1902. (1780)
Namens der betheiligten Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im sächsisch-württembergischen Güterverkehre wird am 10. Juli d. J. der Nachtrag IV zum Tarifheft 2 eingeführt. Er enthält im wesentlichen neue Entfernungen für die sächsischen Stationen Auerswalde, Furth bei Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura und Unterwittgensdorf, sowie für die württembergischen Stationen Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen und ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen. Die vorbezeichneten württembergischen Stationen werden gleichzeitig in die Kilometertafel I des Tarifheftes 1 mit den im Nachtrag IV zum Tarifheft 2 vorgesehenen Anstossentfernungen an Cannstatt einbezogen. Bei Berechnung der Frachten für die auf Grund des Militärtarifs abzufertigenden Sendungen, der Deckenmiethen, der Gebühr für Schutzwagen, des Frachtzuschlages für die Angabe des Interesses an der Lieferung und der Lieferfristen werden jedoch die Gesammtentfernungen für Frickenhausen um 5 km, für Linsenhofen um 7 km und für Neuffen um 9 km gekürzt. Die hiermit verbundene Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen zu § 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Dresden, den 4. Juli 1902. (1781)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die besondere Zusatzbestimmung 2 zu § 45 der Verkehrsordnung im Thiertarif bad. Staatseisenbahnen-bad. Nebenbahnen im Privatbetrieb Theil II vom 20. August 1901 erhält eine andere Fassung, die gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 2. Juli 1902. (1782)
Gr. Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem 10. d. Mts. wird die Station Oschersleben O. S. E. in den Ausnahmetarif 6 vom 1. Juli 1901 als Empfangsstation aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 1. Juli 1902. (1783)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Einführung von neuen Frachtsätzen im Bereiche des Ausnahmetarifes Nr. 38 für Kleesaaten.
(Tariftheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.)

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen im oben bezeichneten Eisenbahnverbande für Kleesaaten (Ausnahmetarif Nr. 38) bei Frachtzahlung für mindestens

a) 5000 kg,
b) 10000 „

pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach															
	Dortmund B. M.		Dortmund Hafen		Dortmund K. M.		Dortmund Rangirbhf.		Dortmund Süd		Münster		Osnabrück Bremer Bhf.		Osnabrück Hannov. Bhf.	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	für 100 kg in Mark															
Neubydzow .	4,33	4,00	4,35	4,01	4,33	4,00	4,33	4,00	4,30	3,96	4,34	4,01	4,10	3,79	4,09	3,78
Nimburg . . .	4,00	3,70	4,02	3,71	4,00	3,70	4,00	3,70	3,97	3,66	—	—	—	—	—	—

Wien, am 3. Juli 1902. (1783a)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tariftheil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden die Ausnahmetarife Nr. III und XIII des oben bezeichneten Tarifes durch folgende Frachtsätze ergänzt:

Von oder nach	Ausnahmetarif Nr. III		Ausnahmetarif Nr. XIII	
	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg			
Schaffhausen — Hard-Fussach . .	98	86	126	104

Wien, am 3. Juli 1902. (1784)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage.

Im Verkehr zwischen den Stationen der am 1. Juli d. J. in den Besitz des preussischen Staates übergegangenen Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn wird die Gültigkeitsdauer aller vom genannten Tage ab gelösten gewöhnlichen Rückfahrkarten ohne Aenderung des Fahrpreises und ohne Unterschied der Entfernungen auf 45 Tage verlängert, derart, dass die Gültigkeit zu Mitternacht des 45. Tages abläuft. Bis zum Neudruck werden noch die alten Rückfahrkarten mit dem Aufdruck der bisherigen Gültigkeitsdauer ausgegeben werden.

Posen, den 1. Juli 1902. (1785)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 15. Juli 1902 wird die auf der Nebenbahnstrecke Koberwitz-Gnadenfrei zwischen Stein und Jordansmühl gelegene Haltestelle Wilschkowitz auch für den Personenverkehr eröffnet. Der Fahrkartenverkauf in Wilschkowitz erfolgt durch den Zugführer. Gepäckabfertigung findet daselbst nicht statt.

In Wilschkowitz halten alle auf der Strecke verkehrenden Personenzüge.

Breslau, den 6. Juli 1902. (1786)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 1 543 t Laschen, 1 125 t Radlenker, 2 190 t Weichen- und Herzstückplatten, 25 000 Stück Unterlagsplatten, 157 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 32 000 Stück Neigungsplättchen, 6 400 Stück Zungendrehstühle, 40 000 Stück Gleitstühle, 16 000 Stück Zungenkloben, 1 327 500 Stück Klemmplatten und 206 t Seitenbleche für Weichenschwellen;

Gruppe B: 24 t Laschenschrauben, 7 t Stützknaggen, 176 t Schrauben und 633,3 t Hakenschrauben;

Gruppe C: 23 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 10 000 Stück Mutternstellkappen und 1 942 200 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B, 0,60 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin am 24. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 19. August d. J.

Essen (Ruhr), den 30. Juni 1902. (1787)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

160 t	Repsmaschinenöl und Lampenöl,
1 200 t	Mineralschmieröl,
400 t	Gasöl,
900 t	Erdöl,
300 t	Putzöl,
25 t	feinem Terpentinöl,
100 t	Leinöl,
18 000 kg	Talg,
1 500 kg	Kernseife,
25 000 kg	Schmierseife,
200 kg	Anzündwachs und
50 kg	Wachs, gelbem.

Angebote sind schriftlich, verschlossen mit der Aufschrift: „Verdingung 16. Juli 1902“ portofrei, spätestens am Mittwoch, den 16. Juli 1902, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 20. Juni 1902. (1788)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Holz- und Seilerwaaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen, Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge.

II. Gewebe und Posamentirwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, leinene Schläuche und Teppichborden, Dochte, Schnur, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Nähfaden, Schmierpolster, Wiechengarn und Fensterzugborden.

III. Glas- und Thonwaaren, als: Oelbehälter, Milchglasglocken, Laternengläser, Glastafeln, Laternenglas und Isolatoren.

IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Karbolsäure, Salzsäure, Spiritus, Bleiweiss, Ocker, Mennige, Parisergelb, Pariserschwarz, Kienruss, Umbra, Eisenmennige und Goldbronze.

V. Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Häute, Felle, Riemen, Bimsstein, Kreide, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Harz und Schiffstheer.

VI. Papiere und Verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Gummi arabicum, Zimmermannsbleie, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verdingung 23. Juli 1902“
versehen spätestens
Mittwoch, den 23. Juli 1902, Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 24. Juni 1902. (1789)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Angebote auf alte unbrauchbare, in den Werkstätten Berlin I (am Markgrafendamm), Berlin 2 (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam, Frankfurt a/O., Guben und der Nebenwerkstatt Berlin (Lehrter Bahnhof) lagernden **Werkstattsmaterialien** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das **Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4**, bis zum 18. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst vom **Centralbüreau Zimmer 420** gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar (Briefmarken ausgeschlossen).

Zuschlagsfrist bis zum 9. August d. J.

Berlin, den 27. Juni 1902. (1790)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Eine alte normalspurige, zweiachsige Tenderlokomotive von 22 t Dienstgewicht soll demnächst verkauft werden.

Angebote hierauf sind an den unterzeichneten Betriebsvorstand zu richten. Besichtigung kann nach vorheriger Meldung auf unserer Station Perleberg stattfinden. (1791)

Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 54. 12. Juli 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Eintragung der Blockmeldungen und Deckung liegen gebliebener Züge.

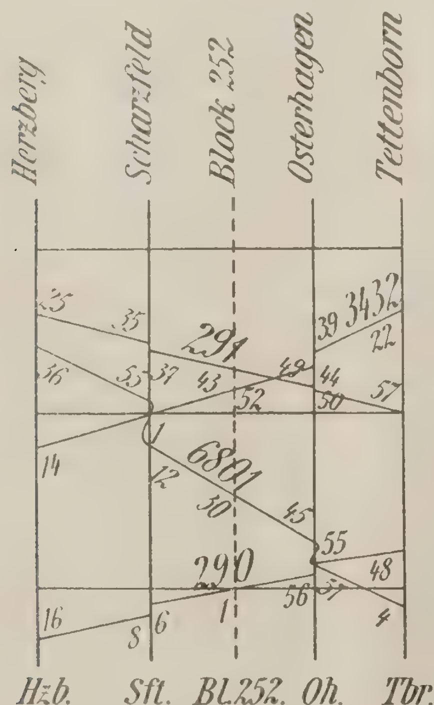
Nach § 12 der seit 1. November 1899 gültigen preussischen Vorschriften für den Blockdienst hat jede Blockstelle mit Streckenblockfeldern ein Dienstbuch zu führen, in das alle aussergewöhnlichen Vorkommnisse einzutragen sind. In den älteren von den königlichen Eisenbahndirektionen herausgegebenen Anweisungen für die Bedienung der elektrischen Blockeinrichtungen war vielfach vorgeschrieben, dass auch der Zeitpunkt der Rückmeldungen durch die Blockwerke von den betheiligten Stationen und Blockstationen in richtiger Zeitfolge in das Zugmeldebuch einzutragen sei.

Wir möchten glauben, dass eine solche Führung des Zugmeldebuches auch durch die Blockstationen nicht unzweckmässig wäre, und zwar aus folgenden Gründen:

Zur Erläuterung diene der Auszug auf S. 848 aus dem bildlichen Fahrplan und aus den Zugmeldebüchern der Stationen Scharzfeld, Osterhagen und der dazwischen liegenden Blockstation Bl. 252 mit durchgehender Streckenblockung in der zweifelderigen Form. Die Eintragungen von Bl. 252 sind unmittelbar einem alten Zugmeldebuch vom September 1898 entnommen, die anderen Angaben sind sinngemäss ergänzt. Der Auszug enthält sämmtliche Angaben bezüglich zweier Züge mit ungerader und zweier mit gerader Nummer und bedarf wohl keiner besonderen näheren Erläuterung. Der alten Anweisung entsprechend trug der Blockwärter die Zeit ein, sobald der Zug an der Blockstation vorbeifuhr und er die Strecke blockte, und die Zeit, sobald ihm von der vorliegenden Station die Strecke wieder freigegeben, entblockt wurde. Dieselben Zeiteintragungen finden sich sämmtlich je einmal auf der entsprechenden Nachbarstation und sind in unserem Beispiel fett gedruckt. Bei derartiger Führung des Zugmeldebuches können Unterschiede in diesen Zeitangaben bei sorgsamer Bedienung nur im Betrage von etwa der Uhrdifferenz + 1 Minute vorkommen. Sind grössere Unterschiede vorhanden, so liegt eine unpünktliche Bedienung an irgend einer Stelle vor. Werden die bezüglichen Bücher gegeneinander gehalten und Stichproben vorgenommen, so wird es meist möglich sein, bei etwa unzuverlässiger Bedienung den schuldigen Beamten zu ermitteln und zur Strafe zu ziehen. Schon allein in dieser Möglichkeit liegt eine Gewähr für eine sorgsamere Wahrnehmung des Blockdienstes. Eine nennenswerthe Mehrbelastung für die Blockwärter entsteht nicht. Mehrere ältere besonders tüchtige Blockwärter erklärten auf Befragen sogar, dass ihnen eine Wiedereinführung des Zugmeldebuches erwünscht sein würde, da sie sich dann, wie früher, jederzeit leichter über die pünktliche Handhabung ihres Dienstes ausweisen könnten. Bei der Verfolgung von Unregelmässigkeiten im Zugverkehre ist ferner das Fehlen des Zugmeldebuches auf den bezeichneten Blockstationen oft als ein Mangel zu betrachten, namentlich dann, wenn mehrere derartige Blockstationen auf einander folgen und die Unregelmässigkeit nicht zu den Fällen gehört, die bestimmungsgemäss in das Dienstbuch (§ 12 der Vorschriften für den Blockdienst 1899) einzutragen sind. Im allgemeinen kann bei den Blockstationen auf eine pünktlichere Eintragung gerechnet werden, als bei den Zugmeldestationen, da die Aufmerksamkeit der Beamten bei ersteren infolge der einfacheren Dienstobliegenheiten nicht so leicht abgelenkt wird wie bei letzteren. Infolge dessen ist auch bei der Prüfung und Feststellung neuer Fahrpläne für kleinere Abänderungen der Zeiten die Mitwirkung tüchtiger Blockwärter nicht unerwünscht, die nur an der Hand eines sorgfältig geführten Zugmeldebuches erfolgen kann. Sehr wesentlich ist aber der Umstand, dass kein Blockwärter einen Zug passiren lassen kann, ohne sich über die Nummer desselben klar zu werden, da er tagtäglich die Nummern zusammen mit den zugehörigen Zeiten eintragen muss und sie fortwährend in dem in seiner Bude aufgeschlagenen Zugmeldebuch vor Augen hat. Beim Fehlen des Zugmeldebuches liegt die Gefahr nahe, dass gelegentlich die Blockbedienungen erfolgen, ohne dass sich die Blockwärter über die Nummer des Zuges klar werden, und dass alsdann verhängnissvolle Irrthümer leichter möglich werden. Unserer Ansicht nach dürfte es sich auch empfehlen, in die Vorschriften für den Blockdienst an passender Stelle eine Bestimmung etwa folgenden Inhalts einzufügen:

„Bei jeder Verständigung zwischen den Blockstellen, sei es mit Fernsprecher oder mit Morseschreiber, ist unter allen Umständen, wenn es sich um einen Zug handelt, die Nummer

1. Zugnummer (ungerade)	2. Meldung kam von	3. Meldung ging nach	4. Zeitpunkt der Annahme bezw. Anbietung Std.	5. Min.	6. Rückmeldung bezw. Entblockung erfolgte Std.	7. Min.	8. gemeldete Abfahrtszeit Std.	9. Min.	10. Leitung	11. Namenzeichen des Beamten	12. Zugnummer (gerade)	13. Meldung kam von	14. Meldung ging nach	15. Zeitpunkt der Annahme bezw. Anbietung Std.	16. Min.	17. Rückmeldung bezw. Entblockung erfolgte Std.	18. Min.	19. gemeldete Abfahrtszeit Std.	20. Min.	21. Leitung	22. Namenzeichen des Beamten
Auszug aus den Zugmeldebüchern vom . . . . ten September 1898 Nachmittags																					
a) der Station Scharzfeld																					
291	Hzb						7	28	Z	K	3432	Oh						7	32	Z	K
291		Hzb			7	36			Z	K	3432		Hzb					7	46	Z	K
291		Oh					7	37	Z	K	3432		Bl			**7**	**47**			Bl	K
291	Bl				**7**	**45**			Bl	K	3432	Hzb				7	58			Z	K
6801	Hzb						7	43	Z	K	290	Oh						8	57	Z	A
6801		Hzb			7	59			Z	K	290		Bl			**9**	**06**			Bl	A
6801		Oh					8	10	Z	K	290		Hzb					9	07	Z	A
6801	Bl				**8**	**25**			Bl	A	290	Hzb				9	17			Z	A
b) der Blockstation Bl. 252																					
291		Sft			**7**	**45**			Bl	T	3432		Oh			**7**	**40**			Bl	T
291	Oh				**7**	**52**			Bl	T	3432	Sft				**7**	**47**			Bl	T
6801		Sft			**8**	**25**			Bl	T	290		Oh			**9**	**01**			Bl	T
6801	Oh				**8**	**33**			Bl	T	290	Sft				**9**	**06**			Bl	T
c) der Station Osterhagen																					
291	Sft						7	37	Z	B	3432	Tbr						7	10	Z	B
291		Bl			**7**	**52**			Bl	B	3432		Tbr			7	28			Z	B
291		Tbr					7	53	Z	C	3432		Sft					7	32	Z	C
291	Tbr				8	03			Z	B	3432	Bl				**7**	**40**			Bl	B
6801	Sft						8	10	Z	B	290	Tbr						8	48	Z	B
6801		Bl			**8**	**33**			Bl	C	290		Tbr			8	57			Z	C
6801		Tbr					8	42	Z	B	290		Sft					8	56	Z	B
6801	Tbr				8	57			Z	B	290	Bl				**9**	**01**			Bl	B



des Zuges deutlich anzugeben. Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift sind besonders streng zu bestrafen.“ Wenn wir über den näheren Vorgang recht unterrichtet sind, so wäre das Unglück bei Altenbeken z. B. vielleicht nicht erfolgt, wenn der Blockwärter in Keimberg statt, wie geschehen, auf dem Morseschreiber an die Blockstation Schierenberg „ich habe nicht frei“ zu sagen, dahin mitgetheilt hätte, „ich habe für Personenzug 399 nicht frei“, denn der Wärter in Schierenberg hätte dann wissen müssen, dass der D-Zug 31 die Station Keimberg bereits passirt hatte.

Bei allgemeiner Einführung des Zugmeldebuches auf den Blockstationen könnte übrigens vielleicht in Frage kommen, ein etwas vereinfachtes Formular zu benutzen, das, nebenbei bemerkt, übrigens auch für die Stationen, bei denen die Rückmeldung der Züge lediglich durch einen Morseschreiber geschieht, ausreichend erscheint. Aus dem oben mitgetheilten Formular könnten z. B. sehr wohl die Spalten 4, 5, 8 bis 11, 15, 16 und 19 bis 22 fortgelassen werden. Spalte 10 und 21 ist überflüssig, da stets nur eine bestimmte Leitung in Frage kommt, ebenso Spalte 11 und 22, da stets beim Wechsel des Dienstes der alleinige bedienende Beamte die Uebernahme unterschriftlich bescheinigen muss.

Was die Frage der Deckung eines auf der Strecke liegenden Zuges anbetrifft, so erscheint eine zweifelsfreiere Auslegung der bestehenden Vorschriften oder deren Ergänzung wünschenswerth. Der § 14 der Dienstanweisung für die Zugführer auf den preussischen Staatsbahnen (gültig vom 1. Januar 1893) bestimmt: „Wenn einem Zuge ein Unfall zugestossen oder ein Zug aus anderem Grunde liegen geblieben und infolge dessen die Bahnstrecke oder das betreffende Gleis zeitweilig gesperrt worden ist, so hat der Zugführer sofort dafür Sorge zu tragen, dass die nächsten vor und hinter dem Zuge belegenen Wärterstationen in vorgeschriebener Weise die Deckung des Zuges bewirken usw.“ Dass hier Zweifel über die Grenzen der Anwendung der Vorschriften leicht entstehen können, beweist schon der auf S. 1571 d. Ztg. Jahrg. 1901 wiedergegebene Satz: „Sie — die Vorschrift — gilt natürlich nicht bei jedem unbedeutenden Aufenthalt eines Zuges auf der Strecke, sondern nur bei den durch einen Unfall veranlassten.“ Auch der § 17 der Dienstanweisung für die Bahnwärter und Hilfsbahnwärter auf den preussischen Staatsbahnen (gültig vom 1. Januar 1893), der vorschreibt: „Wenn ein Zug auf der Strecke liegen bleibt, so hat der Bahnwärter vor allen Dingen die gesperrte Gleisstrecke in vorschriftsmässiger Weise durch Signale abzuschliessen. Im übrigen

muss er die Anweisungen des Zugführers befolgen und so viel in seinen Kräften steht, Hilfe leisten" — lässt sich selbstverständlich nur dort durchführen, wo ein Bahnwärter in ausreichender Nähe aufgestellt ist; es wird sich aber in nicht seltenen Fällen gar kein Bahnwärter in genügender Nähe befinden, um die Ausführung der Vorschrift zu ermöglichen. Unseres Erachtens wäre es vielleicht angängig, in der Vorschrift für die Zugführer nach dem Muster der Eisenbahn-Betriebsdirektion München*) etwa folgenden Zusatz zu machen: „Entbehrlich ist die Deckung des Zuges auf freier Strecke nur in dem Falle, wenn der Zug vor dem in Haltstellung befindlichen Block- oder Abschlusssignal zu halten hat." Damit würde ein Verfahren ausdrücklich gutgeheissen, das im allgemeinen wohl auch in Preussen bereits üblich ist. Ob der Zug nur wegen der Zugfolge zu halten hat oder aus anderen Gründen, kann der Zugführer nicht beurtheilen, auch nicht, ob dies lange oder kurze Zeit dauern wird; die bayerische Fassung ist daher unseres Erachtens nicht brauchbar. Damit alle Zweifel ausgeschlossen bleiben, wäre es aber ausserdem vielleicht auch zweckmässig, wenn der § 49 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands**) noch dahin erläutert würde, dass das Liegenbleiben eines Zuges vor dem in Haltstellung befindlichen Block- oder Abschlusssignal im Sinne des § 49 nicht als betriebstörendes Ereigniss aufzufassen sei. Die Fälle des Liegenbleibens vor einem Haltsignal kommen unseres Erachtens erheblich häufiger vor, als sonstige Fälle des Liegenbleibens auf der Strecke. Es würden unseres Erachtens grössere Gefahren heraufbeschworen werden, wenn bei augenblicklicher Sachlage auch in diesen Fällen die Zugführer für Deckung des Zuges sorgen müssten und nach erfolgter Freigabe des Signals mit der Weiterfahrt erst jedes Mal warten müssten, bis der zur Zugdeckung abgesandte Bremser zum Zuge zurückgekehrt wäre, falls nicht etwa ein oder erforderlichenfalls mehrere überzählige Bremser eigens zu diesem Zwecke dem Zuge beigegeben würden, was wohl aus wirthschaftlichen und anderen Gründen kaum angängig sein dürfte. Die durch den Zeitverlust bei den Einfahrten an verkehrsreichen Stationen herbeigeführten Störungen des Fahrplans würden sicher mehr Gefahren im Gefolge haben, als die unterbliebene Deckung des Zuges. Hinsichtlich der Gefahr, die einem Zuge durch Unterlassung der Deckung drohen kann, besteht unseres Erachtens aber überhaupt kaum ein grundsätzlicher Unterschied zwischen den vor einem Haltsignal oder den aus anderem Anlass auf der Strecke liegen gebliebenen Zügen. Es könnte daher vielleicht in Frage kommen, ob die Forderung der Zugdeckung durch den Zugführer in den selteneren Fällen, wo die Züge nicht vor einem Signal halten müssen, nothwendig ist, wenn man bei den häufig vorkommenden Fällen davon Abstand nimmt. Hält man die Deckung in diesen Fällen aber für nothwendig, so dürfte entweder ganz allgemein darauf zu halten sein, dass die Deckung des Zuges sofort nach dem Anhalten auch wirklich ausgeführt wird, oder es müssten etwaige Ausnahmen ganz bestimmt erwähnt und sie dürften nur in solchen Fällen zugelassen werden, wenn es etwa dem Zugführer ganz bestimmt bekannt ist und bekannt sein muss, dass der Aufenthalt nur ganz kurze, in ihrem Höchstmaass zu bestimmende Zeit dauern kann; keinenfalls aber dürfte es zur Unterlassung der Deckung genügen, wenn der Zugführer etwa vermuthet, dass der Aufenthalt nur ganz kurze Zeit dauern würde, denn ein Irrthum bezüglich der Zeitdauer des Aufenthalts kann sehr leicht vorkommen.

Nordhausen, den 21. März 1902. John Labes.

*) Siehe S. 184 d. Ztg.

**) Dieser § 49 lautet: Maassregeln bei betriebstörenden Ereignissen. Wenn infolge eines betriebstörenden Ereignisses ein Zug auf der Bahn liegen bleiben muss, sind in der Richtung, aus welcher andere Züge sich auf dem versperrten Gleise nähern könnten, sichere Maassregeln zu treffen, durch welche Züge zeitig genug von dem Orte, wo der Zug liegt, in Kenntniss gesetzt werden.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Rechnungsjahr 1900.

(Schluss aus Nr. 53.)

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen sind innerhalb des Berichtsjahres an Unfällen zur Aufschreibung gelangt: 1 181 (1 169)*) Entgleisungen, 733 (718) Zusammenstösse (einschliesslich Streifungen der Züge) und 4 352 (4 437) sonstige Betriebsunfälle, zusammen 6 266 (6 324) Betriebsunfälle [davon auf freier Bahn 1 932 (1 933) und auf den Bahnhöfen und Haltestellen 4 334 (4 391)], bei denen (ausschliesslich der Selbstmörder) im ganzen 5 182 (4 875) Personen zu Schaden gekommen sind, und zwar wurden getödtet 1 520 (1 434) Personen und verletzt 3 662 (3 441) Personen. Von den beförderten Reisenden wurden getödtet 157 (107) Personen und verletzt 747 (555) Personen; ferner wurden an fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbediensteten 549 (550) getödtet und 578 (535) verletzt — davon unverschuldet getödtet 6 (5) und verletzt 84 (65) —; 120 (96) Tödtungen und 220 (192) Verletzungen von Reisenden waren die Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Züge. Auf je 1 Million beförderte Reisende entfallen 0,14 (0,10) Tödtungen und 0,67 (0,53) Verletzungen. Auf die Bahnbediensteten im Dienst entfielen von den Tödtungen überhaupt 54 (54) % und von den Verletzungen 64 (68) %.

Auf Grund der Haftpflichtgesetze gelangten zur Auszahlung 8 044 071 (6 598 738) ℳ und zwar an Eisenbahnbedienstete 3 201 685 (2 943 757) ℳ und an sonstige Personen 3 970 968 (3 243 376) ℳ, während die Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze 12 918 449 (11 436 615) ℳ betrugen.

In dem Gebiete der Vereinsbahnen gelangten zur Aufschreibung: 1. Achsbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 70 (69) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Strecken) 46 (52), 2. Brüche von Radreifen und Vollrädern bei eigenen Lokomotiven und Tendern 102 (135) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Strecken) 1 547 (1 204), 3. Schienenbrüche, und zwar: a) bei eisernen Schienen 250 (303), b) bei Stahlschienen 16 646 (13 969), c) bei Stahlkopfschienen 496 (362), zusammen 17 392 (14 634), hiervon bei eisernem Oberbau auf Langschwellen 710 (956).

Die Zahl der Unfälle, welche nachweisbar oder möglicherweise durch Schienenbrüche veranlasst sind, betrug 10 (11).

In Diensten der Vereinsbahnen stand im Jahresdurchschnitt ein Heer von 885 407 (852 164) Beamten, Dienern und Arbeitern, für deren Besoldung 1 027 800 725 (981 449 510) ℳ oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 11 273 (10 998) ℳ, auf 100 000 Nutzkm 131 813 (132 566) ℳ, auf 100 000 Wagenachskm 3 528 (3 512) ℳ und auf 100 000 ℳ Roheinnahme 34 628 (34 571) ℳ aufgewendet wurden.

Die im Berichtsjahre gezahlten Pensionen, die Zahl und Leistungen der von den Verwaltungen errichteten Pensions- und Unterstützungskassen sowie der Betriebs- und Baukrankenkassen wird durch umstehende Tabelle veranschaulicht.

Die durchschnittliche Anzahl der Kassenmitglieder betrug bei den deutschen Bahnen 363 549 (348 529), bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 300 777 (287 622); für die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen ist sie nicht ermittelt.

Die für Privatzwecke bestimmten Anschlussbahnen, d. h. solche Bahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern nur eine gewerbliche, Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer Hauptbahn verbinden, werden in Abschnitt L nachgewiesen. Es waren vorhanden: 1. bei den

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar.

Bahngruppe	gezahlte Pensionen			Pensions- und Unterstützungskassen			Betriebs- und Baukrankenkassen		
	an Beamte und deren Hinterbliebene	an Arbeiter und deren Hinterbliebene	zusammen	Zahl	gezahlte Beträge	Vermögensstand am Ende des Betriebsjahres	Zahl	gezahlte Beträge	Vermögensstand am Ende des Betriebsjahres
	Mark				Mark			Mark	
1. deutsche Bahnen	49 335 281 (45 108 616)	6 378 434 (5 858 279)	55 713 715 (50 966 895)	40 (39)	12 344 458 (7 377 973)	112 536 352 (105 555 408)	77 (69)	10 829 001 (10 214 421)	11 797 273 (11 455 941)
2. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen	2 548 211 (2 307 825)	79 796 (84 875)	2 628 007 (2 392 700)	10 (10)	1 824 693 (1 506 994)	41 239 799 (37 558 238)	11 (11)	942 445 (954 454)	6 426 682 (5 762 073)
3. österreichisch-ungarische Bahnen	9 228 728 (8 997 373)	1 376 446 (1 106 756)	10 605 174 (10 104 129)	26 (27)	19 985 085 (18 770 640)	122 397 933 (118 456 522)	19 (20)	5 684 988 (5 275 259)	5 718 402 (5 370 168)
4. sämmtliche Vereinsbahnen	61 112 220 (56 413 814)	7 834 676 (7 049 910)	68 946 896 (63 463 724)	76 (76)	34 154 236 (27 655 607)	276 174 084 (261 570 168)	107 (100)	17 456 434 (16 444 134)	23 942 357 (22 588 182)

deutschen Bahnen: a) 914 (858) Bergwerkbahnen, b) 5 144 (4 785) Fabrikbahnen, c) 313 (303) land- und forstwirthschaftliche Bahnen, d) 764 (731) sonstige Bahnen bezw. zusammen 7 135 (6 677) Anschlussbahnen; 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen: zu a) 45 (44), zu b) 210 (205), zu c) 15 (13), zu d) 38 (40) bezw. 308 (302); 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen: zu a) 418 (407), zu b) 1 332 (1 270), zu c) 269 (208), zu d) 185 (194) bezw. 2 204 (2 079) und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen: zu a) 1 377 (1 309), zu b) 6 686 (6 260), zu c) 597 (524), zu d) 987 (965) bezw. 9 647 (9 058). An diesen Anschlussbahnen waren die Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft mit 4 584 Linien oder 48 % betheiligt. Von den Anschlussbahnen wurden betrieben mit Dampfkraft 6 458 (5 995) vollspurige und 309 (315) schmalspurige, mit Elektrizität 17 (117) vollspurige und 8 (17) schmalspurige, mit Pferde- usw. Kraft 2 359 (2 185) vollspurige und 496 (429) schmalspurige Bahnen.

In einem Anhange zu den statistischen Nachrichten werden die schmalspurigen Eisenbahnen behandelt. Ihre Gesammtlänge betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1 291,55 (1 273,69) km; hiervon dienen 1 154,32 (1 137,87 km) dem Personen- und 1 284,94 (1 267,08) km dem Güterverkehre. Ihre Spurweite schwankt zwischen 0,75 und 1,106 m. Die stärkste Neigung von 1 : 5 hat die Schneebergbahn; der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m befindet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz. Von den zusammen 1 291,55 (1 273,69) km langen Bahnen sind auf eine Länge von nur 152,23 (152,37) km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Wegeübergänge in Schienenhöhe wurden 5 215 (5 216) gezählt, und zwar 128 (130) bewachte und 5 087 (4 996) unbewachte. Die Anzahl der Stationen, Haltestellen und Haltepunkte betrug 495 (482). Am Schlusse des Berichtsjahres bezifferte sich der Gesammtbetrag des für die Schmalspurbahnen verwendeten Anlagekapitals auf 64 966 938 (61 600 570) ℳ, d. i. durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 74 074 (71 578) ℳ. Der Betrieb wurde vermittelst 251 (249) Lokomotiven, 667 (598) Personenwagen, 127 (127) Gepäckwagen und 6 944 (6 681) Güterwagen ausgeführt, welche zusammen 4 333 500 (4 312 766) Lokomotivnutzkm und 88 162 524 (93 360 989) Wagenachskilometer zurückgelegt haben. Befördert wurden 8 862 111 (8 703 548) Personen auf 69 770 762 (68 892 693) Personenkilometer und 5 227 935 (5 197 450) t Güter auf 63 737 374 (62 329 346) tkm.

Die Gesammteinnahme betrug 4 172 782 (4 162 445) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 5 381 (5 070) ℳ, die Gesammtausgabe 3 941 826 (3 732 753) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 4 937 (4 805) ℳ und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 310 321 (388 225) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 400 (502) ℳ.

Die Ausgaben betrugen 92,56 (90,60) % der Einnahmen und der Ueberschuss 7,44 (9,40) % der Einnahmen bezw. 0,49 (0,65) % des verwendeten Anlagekapitals.

Bei den Schmalspurbahnen waren 692 (683) Beamte und Diener und 952 (892) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 1 644 (1 575) Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhnen und anderen Bezügen 2 025 338 (1 913 286) ℳ aufgewendet wurden.

Im Berichtsjahre gelangten 105 (113) Entgleisungen, 5 (11) Zusammenstösse und 72 (68) sonstige Unfälle, zusammen 182 (192) Unfälle zur Aufzeichnung, bei welchen 5 (10) Personen getödtet und 53 (65) Personen verletzt wurden.

Hillig.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ueber die Ursachen des Eisenbahnunfalls bei Bützow,** über den wir in Nr. 53 d. Ztg. berichteten, verlautet jetzt, dass der Lokomotivführer des in Bützow einfahrenden Zuges Neubrandenburg-Rostock das Vorsignal unbeachtet gelassen hat und vermuthlich erst bei der Vorbeifahrt das Halt am Einfahrtsmast beachtete. Obwohl er dann die Schnellbremse in Thätigkeit setzte, Gegendampf gab und dann den Sandstreuer öffnete, konnte er nicht mehr verhindern, dass der Zug dem nach Rostock ausfahrenden Zuge in die Flanke fuhr. Die Schuld trifft nach den vorliegenden Mittheilungen allein den Lokomotivführer, der verhaftet und geständig sein soll. Der Stationsbeamte in Bützow hat nach Lage der Sache zutreffend gehandelt. Der Materialschaden ist unerheblich. Drei Personenwagen und eine Lokomotive sind mehr oder weniger beschädigt.

— **Unterweisung des Betriebspersonals.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Ergänzung früherer Erlasse das folgende verfügt:

In den persönlichen Dienstanweisungen ist zwar den einzelnen Beamtenklassen einschliesslich der Hilfskräfte als besondere Dienstpflicht auferlegt, sich mit den Dienstanweisungen und allen sonstigen Bestimmungen ihres Dienstkreises genau bekannt zu machen, für die ordnungsmässige Handhabung des Betriebsdienstes ist aber auch eine fortgesetzte Ueberwachung und sachgemässe Unterweisung in allen Dienstobliegenheiten durch erfahrene Beamte unentbehrlich. Es gehört zu den wichtigsten Aufgaben eines jeden Vorgesetzten, nicht nur die ihm zugetheilten Dienstanfänger zu allen Dienstgeschäften gehörig anzuleiten, sondern sich auch fortlaufend davon zu überzeugen, dass die bereits geprüften Untergebenen mit dem Inhalt ihrer Dienstanweisungen und den Aufgaben ihres Dienstes völlig vertraut sind, sowie da, wo es erforderlich ist, belehrend einzugreifen und dem richtigen Verständniss nachzuhelfen. Namentlich gilt dies für alle mit der Handhabung des Sicherungsdienstes betrauten Personen, auch für diejenigen, welche nur vorübergehend oder vertretungsweise zu diesem Dienst herangezogen werden. Die auf diesem Gebiete bestehenden oder neu eingeführten Dienstvorschriften und Einrichtungen müssen von den Dienststellenvorstehern mit den Bediensteten eingehend besprochen und nach ihrer Zweckbestimmung und Tragweite erläutert werden. Auch ist an Ort und Stelle an den Betriebseinrichtungen (Blockapparaten, Weichen, Signalen, Stellwerken, Gleisanlagen, Betriebsmitteln usw.) festzustellen, ob die Bediensteten die geltenden Vorschriften richtig auffassen und die Einrichtungen vorschriftsmässig und mit Verständniss handhaben. Häufig vorkommende Fehler in der Bedienung und Handhabung der Einrichtungen sowie Verstösse gegen die Bestimmungen, die Ursachen der Verstösse

und ihre Wirkungen sowie die Mittel zur Vermeidung solcher Fehler sind ausführlich zu erörtern.

Für eine derartige Unterweisung des Personals auf den Bahnstrecken und auf der überwiegenden Mehrzahl der Stationen werden im allgemeinen die Revisionsgänge der Dienststellenvorsteher genügen, weil sie hierbei Gelegenheit haben, fast täglich jeden Einzelnen nach den vorstehenden Gesichtspunkten zu belehren. Soweit diese Einzelbelehrung im Dienst nach Ansicht des Inspektionsvorstandes nicht ausreicht, namentlich auf Stationen mit besonders zahlreichem Personal und ausgedehnten Bahnanlagen, müssen daneben regelmässige Versammlungen der Bediensteten einschliesslich der Ablöser angeordnet werden. Auch hierbei sind die Unterweisungen unter Ausschluss von theoretischen Auseinandersetzungen lediglich auf das unmittelbare Dienstbedürfniss zu richten.

Die Theilnahme der Bediensteten an diesen regelmässigen Besprechungen ist als Dienst anzusehen und unter Vermeidung umfangreicher Aufschreibungen in einfachster Weise zu überwachen. Durch die Heranziehung der Bediensteten zu den Versammlungen dürfen die Vorschriften über die planmässige Inanspruchnahme und die Ruhezeiten des Betriebspersonals nicht verletzt werden.

Die Inspektionsvorstände sowie die Strecken- und Personaldezernenten der königlichen Eisenbahndirektionen haben darüber zu wachen, dass die Dienststellenvorsteher der ihnen obliegenden Pflicht fortlaufend genügen. Sie haben sich gelegentlich an den zu Unterweisungszwecken unternommenen Streckenbegehungen zu betheiligen, den regelmässigen Besprechungen auf den grösseren Stationen zeitweilig beizuwohnen und sich durch eigene Prüfung der Betheiligten von deren ausreichenden Dienstkenntnissen zu überzeugen.

— **Die Anweisung zur Behandlung der Personalangelegenheiten bei den Inspektionen** ist im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten einer neuen Bearbeitung unterzogen und durch Erlass vom 13. Juni d. J. in Nr. 29 des „Eisenbahn-Verordnungs-Blatts“ in der neuen Fassung bekannt gegeben worden.

— **Der Bezirkseisenbahnrath zu Münster** hat auf eine begeistert aufgenommene Anregung des Kommerzienraths Haarmann - Osnabrück folgendes Telegramm an Excellenz v. Thielen gerichtet: „Dem hochverdienten Eisenbahnminister und erfolgreichen Staatsmann senden wir bei dem Ausscheiden aus seinem Amte in Dankbarkeit die ehrerbietigsten Grüsse mit dem aufrichtigen Wunsche, dass es ihm vergönnt sein möge, seinen Lebensabend in ersehnter Ruhe und guter Gesundheit glücklich zu verleben.“

— **Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnzüge.** Mit Bezug auf eine Mittheilung in den Tagesblättern, nach welcher in den Schnellzügen der Strecke Berlin-Oderberg-Wien jetzt erst, und zwar in Wagen der deutschen Verwaltungen die elektrische Beleuchtung eingeführt worden sei, muss bemerkt werden, dass die auf der Strecke Berlin-Oderberg-Wien verkehrenden, mit Akkumulatoren elektrisch beleuchteten Wagen der österreichischen Nordbahn gehören, also österreichische Wagen sind und auf der genannten Linie seit 1. Mai 1895 in Verwendung sind. Auf anderen Theilen des Netzes der Nordbahn und der Anschlussbahnen werden die gleichartig eingerichteten Wagen, darunter auch solche III. Klasse, schon seit 1. Mai 1893 geführt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. Juni d. J. in 13 Arbeitstagen 202 494 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 576 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 192 233 und auf den Arbeitstag 16 716 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 30. Juni d. J. auf den Arbeitstag 1 140 Doppelwagen weniger und im ganzen 10 261 Doppelwagen oder 5,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. Juni d. J. 31 123 Doppelwagen gegen 26 835, in Oberschlesien 66 571 Doppelwagen gegen 65 108 und in den drei Bezirken zusammen 300 188 Doppelwagen gegen 284 176 und war demnach im Saarbezirk 4 288 Doppelwagen oder 16,0 % höher, in Oberschlesien 1 463 Doppelwagen oder 2,2 % höher und in den drei Bezirken zusammen 16 012 Doppelwagen oder 5,6 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat Juni d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 397 741 Doppelwagen gegen 394 377, im Saarbezirk auf 60 153 Doppelwagen gegen 54 195, in Oberschlesien auf 132 876 Doppelwagen gegen 134 999 und in den drei Bezirken zusammen auf 590 770 Doppelwagen gegen 583 571 und betrug demnach im Ruhrbezirk 3 364 Doppelwagen oder 0,9 % mehr, im Saarbezirk 5 958 Doppelwagen oder 11,0 % mehr, in Oberschlesien 2 123 Doppelwagen oder 1,6 % weniger und in den drei Bezirken zusammen 7 199 Doppelwagen oder 1,2 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den ersten sechs Monaten dieses Jahres beträgt im Ruhrbezirk 2 269 827 Doppelwagen gegen 2 377 426, im Saarbezirk 347 280 Doppelwagen gegen 344 657, in Oberschlesien 781 992 Doppelwagen gegen 861 897 und in den drei Bezirken zusammen 3 399 099 Doppelwagen gegen 3 583 980 und ist demnach im Ruhrbezirk 107 599 Doppelwagen oder 4,5 % niedriger, im Saarbezirk 2 623 Doppelwagen oder 0,8 % höher, in Oberschlesien 79 905 Doppelwagen oder 9,3 % niedriger und in den drei Bezirken zusammen 184 881 Doppelwagen oder 5,1 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

— **Aus der letzten Sitzung des Finanzausschusses der bayerischen Abgeordnetenkammer** tragen wir noch folgendes bemerkenswerthe nach: Der Berichterstatter ersuchte um Mittheilung, a) wie weit die Versuche wegen Herstellung einer selbstthätigen Kuppelung jetzt gediehen seien; b) welche Erfahrungen mit Rauchverzehrern bei den Lokomotiven gemacht worden seien; c) über Anwendung von überhitztem (Heiss-) Dampf im Lokomotivbetriebe; d) wie sich die Bekohlungsanlage im Centralbahnhofe München bewährt habe und e) über die Leistungsfähigkeit der neuen Schnellzuglokomotiven. Die ersten vier Punkte wurden von dem der Sitzung anwohnenden Fachreferenten der Generaldirektion folgendermaassen beantwortet. Zu a) Die erste Anregung zur Einrichtung einer selbstthätigen Kuppelung stamme aus den siebziger Jahren. In Amerika sei bereits eine solche mit centraler Zug- und Stossvorrichtung in Gebrauch, in Europa dagegen habe man an der Schraubenkuppelung festgehalten. Der bereits im Jahre 1876 ausgesetzte Preis für eine Erfindung, welche es ermöglicht, die Kuppelung seitlich zu bedienen, sei nicht ertheilt worden, weil die Lösung dieser Aufgabe technisch einfach unmöglich sei. Mit der in neuerer Zeit stattgefundenen Einführung schwerer Lokomotiven und Güterwagen habe sich aber das Bedürfniss ergeben, auch die Kuppelung zu verstärken, und es müsste nun die gegenwärtig in Gebrauch befindliche Kuppelung, um ganz entsprechend zu sein, in solchen Abmessungen ausgeführt werden, dass die Kuppler nicht mehr imstande wären, die Kuppeln zu heben. Dies habe die Aufgabe der selbstthätigen Kuppelung auch in Europa in den Vordergrund gerückt. Es sei vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ein Ausschuss eingesetzt worden, um die Frage zu studiren, und infolge hiervon seien eine Reihe von Konstruktionen ausgearbeitet worden, unter anderem auch die vom Berichterstatter erwähnte, von ihm — dem Redner — herrührende, mit welcher zwei in der Münchener Hauptwerkstätte stehende bayerische Wagen zu Versuchszwecken bereits versehen seien. Zunächst handle sich's darum, eine Uebergangskuppelung zu finden, d. h. eine Kuppelung für die Uebergangszeit; es biete nämlich die grösste Schwierigkeiten, ohne den Betrieb zu stören, von der gegenwärtigen Kuppelung zu einer neuen Kuppelung überzugehen; denn eine einzelne Bahnverwaltung könne da nicht einseitig handeln, da die Wagen von einer Verwaltung auf die andere übergingen. Die vorerwähnten ausgearbeiteten Konstruktionen wurden bereits im Herbste von den einzelnen Verwaltungen versuchsweise in Betrieb genommen, so dass schon im Laufe des nächsten Jahres ein Beschluss über die Annahme des einen oder anderen Systems gefasst werden könne. Die Einführung der neuen Kuppelung werde natürlich so grosse Kosten verursachen, dass die Regierungen der einzelnen Länder mit der Sache sich werden befassen müssen; für Bayern würde die Abänderung der in Betracht kommenden etwa 30 000 Fahrzeuge einen Aufwand von 7 500 000 ℳ erfordern. Zu b) Mit Rauchverzehrungseinrichtungen seien in Bayern versuchsweise über 100 Lokomotiven ausgerüstet, es könne jedoch ein abschliessendes Urtheil vorerst nicht gefällt werden, da die Beobachtungszeit noch zu kurz sei. Im allgemeinen seien diese Apparate ziemlich verwickelt und ihre Bedienung erfordere besondere Aufmerksamkeit; es hätte deshalb die Anwendung der Vorrichtungen auch den Nachtheil, dass der Lokomotivführer dadurch von seiner wichtigsten Aufgabe, der Beobachtung der Bahn, abgelenkt werde. Nach Ansicht vieler Techniker trete eine eigentliche Verzehrung des Rauches nicht ein, sondern nur eine Verdünnung des Rauches mit atmosphärischer Luft, welche den Rauch nur weniger sichtbar mache; dagegen würden die im Rauche enthaltenen, die Reisenden vor allem belästigenden Gase nicht beseitigt. Zu c) Bei Anwendung von überhitztem Dampf sei es wahrscheinlich, dass der Kohlenverbrauch ein geringerer sei, allerdings würde aber auch die Bauart der Lokomotiven eine verwickeltere werden; in Preussen

würden gegenwärtig hierüber sehr umfangreiche Versuche durchgeführt, so dass bald eine Klärung dieser Frage eintreten dürfte. Zu d) Was die Bekohlungsanlage betreffe, so sei diese imstande, innerhalb 24 Stunden 250 Lokomotiven zu bedienen; eine Maschine könne innerhalb 4 Minuten mit 100 Centner Kohlen versehen werden; die Anlage, welche von drei Leuten bedient werde, leiste die Arbeit von 40—50 Menschen. Zur Zeit sei die Anlage noch nicht vollständig ausgenutzt, so dass näheres über den Kostenpunkt noch nicht angegeben werden könnte; soviel lasse sich aber sagen, dass das Verladen einer Tonne Kohlen ungefähr 20 ₰ kosten werde, während für die gleiche Arbeit seither 40—45 ₰ aufzuwenden gewesen seien. Zu e) äusserte sich der Ministerpräsident dahin, dass, während man früher in der Waagerechten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Std./km und in der Steigung von 1:100 von 37 Std./km verlangt habe, sei man 1899 bei 250 t Gewicht zu einer Leistung von 90 Std./km in der Waagerechten und 40—50 Std./km bei einer Steigung von 1:100 fortgeschritten. Eine noch grössere Geschwindigkeit wiesen die angeschafften amerikanischen Schnellzuglokomotiven auf; diese leisteten 100—110 Std./km in der Waagerechten und 50—60 Std./km in der Steigung von 1:100. Zum Schlusse erwähnte der Berichterstatter noch eine Mittheilung der bayerischen Verkehrsblätter, dahin gehend, dass die Generaldirektion, wenn das Be- und Entladen von Bahnwagen durch Bahnbedienstete, aber gegen Erhebung einer Gebühr erfolge, die Leute als bei den betreffenden Ladeinteressenten im Dienste stehend betrachte. Dies habe zur Folge, dass bei Unfällen die Haftung die Interessenten und nicht die Eisenbahnverwaltung treffe. Mit Rücksicht darauf, dass für den einzelnen Betheiligten hieraus eine schwere Haftung entstehen könne, werde eine gesetzliche Bestimmung des Inhaltes befürwortet, dass die staatliche Unfallversicherung auch in Fällen zeitweiliger Ueberlassung des staatlichen Personals zu privaten Dienstleistungen fortbestehen solle; vielleicht liesse sich die Sache in der Weise machen, dass die Bahnverwaltung die Haftung gegen eine von den Interessenten zu bezahlende Gebühr, also gleichsam gegen Entrichtung einer Versicherungsprämie, übernehme. Der Vertreter der Staatsregierung erwiderte hierauf, diese Sache sei eine reine Rechtsfrage; eine über ihre gesetzliche Verpflichtung hinausgehende Haftung könne die Eisenbahnverwaltung nicht übernehmen; übrigens könne der Unternehmer nur haften, wenn ihn ein Verschulden treffe. Nachdem ein anderes Mitglied des Finanzausschusses noch darauf aufmerksam machte, dass bei der gegenwärtigen Rechtslage nicht eine Schädigung des Unternehmers, sondern des Arbeiters zu befürchten sei, indem dieser unter Umständen für die Zeit, während der die eisenbahnseitige Unfallversicherung auf ihn keine Anwendung fände, unversichert wäre, äusserte sich der Berichterstatter schliesslich dahin, dass die Frage, als für die Arbeiter von ausserordentlich grosser Bedeutung, von der Staatsbahnverwaltung wohlwollend geprüft werden möge; vielleicht würde sich doch ein Weg zu einer beide Theile befriedigenden Lösung finden lassen.

— **Bau einer Lokalbahn von Miltenberg nach Stadtprozelten.** Mit Gesetz vom 30. Juni 1900 wurden die Mittel für die Erbauung dieser Lokalbahn mit einem Betrage von 1 817 700 Mark bewilligt und zu deren Ausführung eine eigene Eisenbahnbausektion in Miltenberg errichtet, welche sich zunächst mit Herstellung der Einzelpläne zu befassen hatte. Während der Ausführung dieser überaus schwierigen und umfangreichen Vorarbeiten traten Verhältnisse ein, welche eine wesentliche Abweichung von dem ursprünglich ins Auge gefassten Bauprogramm angezeigt erscheinen liessen. Es wurden nämlich unterdessen zwischen Bayern und Baden Verhandlungen gepflogen, die durch einen im Oktober 1901 vereinbarten Staatsvertrag zum Abschlusse gelangten, nach dessen Bestimmungen innerhalb vier Jahren genannte Bahn von Stadtprozelten aus nach Wertheim fortgesetzt und als durchgehende Linie gebaut werden solle, die dann einen Theil des Durchgangsverkehres zwischen Lohr und Aschaffenburg zu übernehmen hätte. Angesichts dessen erscheint es nunmehr unerlässlich, die Theilstrecke Miltenberg-Stadtprozelten schon jetzt nach den Erfordernissen für eine Verbindungsbahn auszuführen, wodurch infolge des beiderseitigen Bahnanschlusses aber auch umfangreichere Stationsanlagen, wie Herstellung von Gleisen für Zugkreuzungen, Herstellung grösserer Betriebshauptgebäude in sämmtlichen Haltestellen u. dergl. nothwendig werden, weil bei diesem beiderseitigen Bahnanschlusse die Bedienung der Haltestellen durch Güteragenten im Nebenamte nicht mehr angängig ist, vielmehr eine ständige Bedienung durch eigenes Personal der Eisenbahnverwaltung erforderlich wird und daher auch für Dienstwohnungen und etwas grössere Diensträume Sorge getragen werden müsse.

Die im vorstehenden erörterten Aenderungen des Bahnprojektes erfordern nun gegenüber den früheren Berechnungen einen bedeutend grösseren Aufwand sowohl an Grunderwerbs- wie auch an eigentlichen Baukosten; es beziffern sich diese nach den Gesammtaufstellungen auf weitere 1 609 100 ℳ, so dass der Bauaufwand mit Hinzurechnung der bereits genehmigten 1 817 700 ℳ nunmehr die Summe von 3 426 800 ℳ beträgt. Der Berichterstatter befürwortet die Bewilligung dieses Mehrpostulates, worauf dasselbe nach dessen Antrag vom Finanzausschuss der Abgeordnetenkammer einstimmig genehmigt wurde.

— **Fahrpreisermässigung für Hopfenpflücker auf den bayerischen Staatseisenbahnen.** Während der diesjährigen Hopfenernte gewährt die bayerische Staatsbahnverwaltung Reiseerleichterung nach 91 in den bayerischen Hopfenbaugegenden liegenden Bahnstationen unter nachstehenden Bedingungen: a) für die Fahrt nach dem Arbeitsorte und für die Rückfahrt werden gesonderte Fahrkarten zum halben Preise III. Klasse des allgemeinen Tarifes — Kinderfahrkarten — abgegeben; die Benutzung von Schnellzügen ist ausgeschlossen, auch wird auf Vorortkarten keine Ermässigung gewährt; b) die Abgabe der Karten für die Hinfahrt geschieht auf Grund einer Bescheinigung der Gemeindebehörde des Heimathsortes oder des letzten Aufenthaltsortes, „dass die Reise ausschliesslich zum Zwecke des Hopfenpflückens unternommen wird“; c) die Abgabe der Fahrkarte für die Rückfahrt geschieht nur gegen Vorzeigung der unter b) bezeichneten Bescheinigung und einer Bestätigung der Gemeindebehörde des Arbeitsortes über die Beschäftigung als Hopfenpflücker; Bescheinigungen und Bestätigung werden bei Abgabe der Fahrkarten abgestempelt; d) die Ermässigung wird für die Rückfahrt auch jenen Hopfenpflückern gewährt, die zur Hinreise die Bahn nicht benutzt haben, jedoch gegen Vorzeigung der unter c) bezeichneten Ausweise; e) die Rückfahrt kann von einer jeden der Stationen (Arbeitsorte) aus angetreten werden, sie muss aber nach der Station (auch bayerische Grenzstation) ausgeführt werden, von der aus die Hinfahrt angetreten wurde, oder, wenn zur Hinreise die Bahn nicht benutzt wurde, nach der Station, die in der Bescheinigung (siehe b) als die dem Heimaths- oder Aufenthaltsorte nächstgelegene Bahnstation (auch Grenzstation) angegeben ist; f) zu Zwischenfahrten zwischen den einzelnen Stationen des Hopfengebietes wird keine Fahrpreisermässigung gewährt; g) die Bescheinigung ist — auf der Rückfahrt nebst der Bestätigung — bei der Fahrkartenkontrole mit der Fahrkarte vorzuzeigen; h) die Abgabe der Fahrkarten zu ermässigten Preisen ist für die Hinfahrt auf die Zeit vom 1. August mit 16. September, für die Rückfahrt auf die Zeit vom 1. September mit 1. November beschränkt.

— **Besondere Fahrgelegenheiten zu den Bayreuther Bühnenfestspielen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen lässt während der diesjährigen Bühnenfestspiele nachverzeichnete Sonderzüge durchführen. I. In der Strecke Aschaffenburg-Nürnberg C.-B.-Bayreuth: a) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 21., 24. und 30. d. Mts. sowie 3., 6., 7., 10., 13. und 18. August mit Abgang in Frankfurt a/M. 2.03 und Ankunft in Bayreuth 10.13; b) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 21., 22., 23., 25., 27. und 31. d. Mts. sowie 1., 4., 5., 7., 8., 11., 12., 14., 19. und 20. August, Abgang Nürnberg C.-B. 11.06, Ankunft Bayreuth 12.46 ohne Anhalten auf den Zwischenstationen; c) je einen Schnellzug am 21., 22., 24., 25., 30. und 31. d. Mts. sowie 3., 4., 6., 7., 8., 10., 11., 13., 14., 18., 19. und 20. August, Nürnberg C.-B. ab 12.50, Bayreuth an 2.30, gleichfalls ohne Anhalten auf den Zwischenstationen. — II. In gleicher Strecke in umgekehrter Richtung: a) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 24. und 29. d. Mts. sowie 2., 6., 8., 9., 13., 18. und 21. August, Bayreuth ab 2.33, Frankfurt a/M. an 9.45; b) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 24. und 29. d. Mts. sowie 2., 6., 8., 9., 13., 18. und 21. August, Bayreuth ab 11.35, Nürnberg C.-B. an 1.16 ohne Anhalten auf den Zwischenstationen; c) je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 22., 23., 28. und 31. d. Mts. sowie 1., 4., 5., 7., 8., 11., 12., 17., 18. und 20. August, Bayreuth ab 11.15, Nürnberg C.-B. an 1.10. — In der Strecke Bayreuth-Eger je einen Schnellzug mit I. und II. Klasse am 22., 23., 28., 31. d. Mts. sowie 1., 4., 5., 7., 8., 11., 12., 17., 19. und 20. August, Bayreuth ab 11.30, Eger an 1.16. — IV. In der Strecke Bayreuth-Weiden einen Schnellzug mit allen drei Wagenklassen nur am 21. August, Bayreuth ab 11.55, Weiden an 1.09 ohne Anhalten auf den Zwischenstationen. — V. In der Strecke Bayreuth-Neuenmarkt-Wirsberg: a) je einen Schnellzug mit allen drei Wagenklassen am 21., 22., 24., 25., 26., 27., 30. und 31. d. Mts. sowie 3., 4., 6., 7., 10., 11., 13., 14., 15., 16., 18. und 19. August, Neuenmarkt-Wirsberg ab 11.08, Bayreuth an 11.32 ohne Anhalten auf den Zwischenstationen; b) je einen Personenzug mit sämmtlichen Wagenklassen am 22., 23., 25., 26., 27., 28. und 31. d. Mts. sowie 1., 4., 5., 7., 8., 11., 12., 14., 15., 16., 17., 19. und 20. August, Bayreuth ab 12.00, Neuenmarkt-Wirsberg an 12.35, mit Anhalten auf den Zwischenstationen nach Bedarf. — VI. In der Strecke Crailsheim-Nürnberg C.-B. je einen Schnellzug mit sämmtlichen Wagenklassen am 21., 22., 24., 25., 26., 27., 30. und

31. d. Mts. sowie 3., 4., 6., 7., 10., 11., 13., 14., 15., 16., 18. und 19. August; diese Züge, welche von Württemberg kommen, werden im Bedarfsfalle von Station Hessenthal doppelt geführt und zwar wird die Stuttgarter Abtheilung um 5.58, die Bietigheimer Abtheilung um 6.05 in Crailsheim eintreffen und dann als Bedarfssonderzug in Crailsheim um 6.23 wieder abfahren und in Nürnberg C.-B. um 7.51 eintreffen.

Oesterreich.

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen.** Die Bauarbeiten am Karawanken- und Wocheiner Tunnel nehmen, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, einen befriedigenden Fortgang. Die Bohrungen mit den elektrischen Bohrmaschinen der Bauart Siemens & Halske auf beiden Seiten des Karawankentunnels sind vorübergehend unterbrochen. Zunächst wird mit Handbetrieb gearbeitet, bis man wieder auf hartes Gestein stösst, für welches allein die übrigens vortreffliche Bohrmaschine geeignet ist. Die Bohrmaschine der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft, an der neuerdings Verbesserungen vorgenommen wurden, hat an Leistungsfähigkeit wesentlich gewonnen, und es ist nicht unmöglich, dass auch sie für die weiteren Tunnelarbeiten der Alpenbahnen Verwendung finden wird. Die Ausschreibung der Bauarbeiten für die Linie Schwarzach-Böckstein steht jetzt, die Bauvergebung im August bevor. Auch die Arbeiten am Bosrucktunnel werden in diesem Sommer vergeben. Die politische Begehung der offenen Strecke der Pyhrnbahn steht noch nicht fest. Sie dürfte vielleicht damit zusammenhängen, dass von den unmittelbaren Interessenten, in erster Linie der oberösterreichische Landtag, welche seiner Zeit die Sicherstellung dieser Bahn in der nachhaltigsten Weise forderten, bisher ihr Interesse an der Ausführung dieser Bahn nicht durch einen entsprechenden, im Gesetze vorgesehenen Beitrag bekundet haben.

— **Beschaffungen des Eisenbahnbedarfes durch das Eisenbahnministerium.** Angesichts der wenig erfreulichen Lage, in welcher sich zur Zeit die österreichische Eisen- und Maschinenindustrie befindet, hat das Eisenbahnministerium mehrere Verfügungen zur Deckung des Bedarfes an Eisenmaterialien und maschinellen Einrichtungen für den Eisenbahnbau aus inländischen Fabriken getroffen. So wurden an Betriebsmitteln bei den österreichischen Lokomotiv- und Wagenfabriken bereits zu Anfang dieses Jahres 109 Lokomotiven, 71 Tender, 2 Motorwagen, 1668 verschiedene Wagen einschliesslich Rädervorrath im Gesammtbetrage von mehr als 17 000 000 Kr. bestellt, wobei nur inländisches Material zur Verwendung kommen darf. Von den vor diesen Bestellungen erfolgten Vergebungen sind noch 45 Lokomotiven, 12 Tender, 78 Personen- und rund 400 Güterwagen im Bau. Für die Beschaffung maschineller Werkstätten- und Heizhauseinrichtungen wurde den Staatsbahndirektionen vom 1. Oktober 1901 bis Mitte Mai d. J. ein Kredit von rund 1 060 000 Kr. ertheilt. Auch diese Lieferungen werden nur inländischen Firmen übertragen. Für denselben Zweck wurde den Staatsbahndirektionen für das laufende Jahr ein Kredit von etwa 250 000 Kr. in Aussicht gestellt. Schon im Frühjahr 1899 wurden sämmtliche Staatsbahndirektionen angewiesen, der österreichischen Industrie bei der Deckung des Bedarfes an maschinellen Heizhaus- und Werkstätteneinrichtungen den Vorzug zu geben sowie wegen Erzeugung von Arbeitsmaschinen, die noch nicht im Inland hergestellt worden sind, sich mit österreichischen Industriellen ins Einvernehmen zu setzen. Auch wurden sämmtliche österreichischen und gemeinsamen Privatbahnverwaltungen eingeladen, bei gleichen Verhältnissen bezüglich der Lieferungen für ihre österreichischen Linien den inländischen Bewerbern den Vorzug zu geben.

Für die baulichen Erfordernisse der im Staatsbetriebe stehenden Bahnlinien erfolgt die Lieferung von Schienen, Laschen und Unterlagsplatten für das Jahr 1902 im Werthe von etwa 5 000 000 Kr. auf Grund eines bestehenden fünfjährigen, mit dem laufenden Jahre endigenden Vertrages. Wegen Beschaffung des Bedarfes an solchen Materialien für das Jahr 1903 ist mit sieben inländischen Eisenwerken bereits ein Abkommen getroffen worden. Die Bestellung von sonstigem Eisen- und Stahloberbaumaterial, Weichen, Kreuzungen, Nägeln, Schrauben usw. für das Jahr 1902 im Betrage von 1 316 764 Kr. ist unter Berücksichtigung der meisten ausschliesslich einheimischen Anstalten bereits erfolgt.

Ferner wurden von den Staatsbahndirektionen seit Oktober 1901 bereits bestellt: Krahne, Drehscheiben, Schiebebühnen, Wasserbehälter usw. im Werthe von etwa 300 000 Kr., Brücken- und eiserne Hochbaukonstruktionen für etwa 2 200 000 Kr., Sicherungsanlagen für etwa 500 000 Kr., und stehen binnen kürzester Zeit noch ganz beträchtliche weitere Bestellungen in Aussicht, wobei nur inländische Erzeugungsstätten in Frage kommen. Für die Einrichtungsbauten der grossen Alpentunnel wurden Bestellungen für rund 600 000 Kr. nur bei inländischen Firmen gemacht. Im Herbst dieses Jahres kommen für eine Theilstrecke der Linie Lemberg-Sambor-ungarische Grenze rund 580 t eiserne Brückentragwerke (etwa 270 000 Kr.) zur Ablieferung. Für dieselbe Linie und für die Strecke Schwarzach-Gastein dürften in diesem Jahre rund 2 500 t im Werthe von 1 200 000 Kr. vergeben werden. Oberbaumaterialien (Schienen, Kleinmaterial, Weichen) wurden im Jahre 1902 für die Theilstrecke Lemberg-Sambor im Lieferungswerthe von 1 202 200 Kr. auf Grund eines Uebereinkommens mit den vereinigten Schienenwalzwerken und einer Ausschreibung beschafft, und wird auch in dieser Weise die Beschaffung des Bedarfes von Materialien für die Linie Spalato-Sinj im Lieferungswerthe von rund 465 000 Kr. erfolgen. Die Lieferung der mechanischen Einrichtungen der Wasserstationen für die Theilstrecke Buje-Parenzo wurde bereits einer inländischen Firma übertragen, während die gleichartige Lieferung für die Theilstrecke Lemberg-Sambor sowie von drei Brückenwaagen für letztgenannte Strecke demnächst an inländische Firmen vergeben werden dürfte. Die Eisenarbeiten bei den im Bau befindlichen Hochbauten der Linie Lemberg-Sambor und Spalato-Sinj sind durchweg inländischer Erzeugung.

Bei den unter staatlicher Bauaufsicht zur Ausführung gelangenden Lokalbahnen Bregenz-Bezau, Görz-Haidenschaft, Kühnsdorf-Eisenkappel, Wlaschim-Unterkralowitz, Teltsch-Zlabings und Waidhofen an der Thaya-Zlabings wurden im Jahre 1902 an Eisenoberbaumaterialien 4 720 t, an Brückenbestandtheilen 842 t im Gesammtwerthe von 1 395 000 Kr. und zwar nur bei inländischen Firmen bestellt, wovon der grösste Theil bereits geliefert worden ist. Für die im August 1902 zum Bau gelangende Lokalbahn Jicin-Turnau werden etwa 2 300 t Eisenoberbaumaterialien im Lieferungswerthe von 486 000 Kr. in Bestellung kommen.

— **Die Steuerleistung der Südbahn für das Jahr 1902.** Die für das Betriebsjahr 1901 vorgelegte Bilanz der Südbahn schliesst mit einem Verlust von 3 366 143 Kr. gegenüber einem Ueberschuss des Vorjahres von 3 923 625 Kr.; trotz dieser sehr erheblichen Verschlechterung des Ergebnisses des Jahres 1901 wird sich die Steuerleistung für das Jahr 1902 nach einer ungefähren Schätzung gegenüber dem Vorjahre nur wenig verändern. Die Verringerung der Steuerleistung für das Jahr 1902 beträgt etwa 620 000 Kr. Wird aber berücksichtigt, dass im Jahre 1901 infolge der günstigen Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes an die Südbahn Steuerrückvergütungen gemacht wurden, die diesmal fehlen, so dürfte die diesjährige Steuerbemessung die Höhe der vorjährigen erreichen.

— **Eisenbahn auf den Mendelpass.** Bezüglich der seit einiger Zeit geplanten Bahnverbindung von der Station Kaltern der Ueberetscherbahn auf den Mendelpass dürften die Konzessionsverhandlungen demnächst stattfinden und bald zum Abschlusse gelangen. Bei dieser Bahn sollen das Adhäsions- und Seilbahnsystem vereinigt zur Anwendung kommen. Der Betrieb wird derart bewerkstelligt werden, dass der Motorwagen auf der Adhäsionsstrecke von der Lokomotive gezogen, auf der steilen Endstrecke aber vermittelst einer auf der Mendel zu errichtenden Kraftanlage durch elektrischen Seilbetrieb bis zum Endpunkte befördert werden wird. Die Kosten des Baues der vollspurig geplanten Bahn sollen durch von der Ueberetscherbahn auszugebende Prioritäten der letzteren Gesellschaft gedeckt werden.

— **Lokalbahn Pila-Jaworzno.** Diese hat bisher nur ein ungünstiges wirthschaftliches Ergebniss geliefert, weil die Erwartung, dass die Kohle aus dem Jaworznoer Werke ihren Weg über diese Lokalbahn nehmen werde, sich nicht erfüllt hat. Durch die nun beschlossene Verlängerung der Lokalbahn bis zur Stadt und dem Kohlenwerke Jaworzno wird ihr ein nicht unerheblicher Frachtenverkehr zugeführt werden, indem insbesondere die Regiekohle der Staatsbahnen ihren Weg über diese Lokalbahn nehmen wird. Die Herstellungskosten für die Verlängerung sollen durch eine schwebende Schuld beschafft werden.

— **Anschluss- und Betriebsvertrag zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und der Wiener Stadtbahn.** Nach längeren Verhandlungen ist der zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen vereinbarte Anschluss- und Betriebsvertrag wegen der Wiener Stadtbahn am 25. Juni unterzeichnet worden. Der nunmehr abgeschlossene Betriebsvertrag bringt den Grundsatz der Vergütung der Selbstkosten des Betriebes zur Geltung, während nach dem bisherigen vorläufigen Uebereinkommen die Staatseisenbahnverwaltung zur Deckung der Betriebskosten die Betriebseinnahmen der Stadtbahn überlassen wurden (letztere reichen bisher zur Deckung der Betriebsausgaben nicht hin). Die Fahrtbegünstigungen jeder Art auf der Stadtbahn mit

Ausnahme der gesetzlich eingeräumten sind nach dem Vertrag ausdrücklich ausgeschlossen. Für den Fall der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn ist eine Erneuerung des Vertrages vorgesehen. Falls eine solche Einführung nicht früher eintritt, ist der Vertrag, welcher rückwirkend vom 1. Januar d. J. in Geltung tritt, auf die Dauer von zehn Jahren mit dem Beifügen abgeschlossen, dass die Abrechnungsvorschriften von drei zu drei Jahren einer Durchsicht unterzogen werden. Der vorläufige Betriebsvertrag tritt gleichzeitig ausser Kraft. In dem Vertrage sind auch die Anschlussverhältnisse zwischen den Staatsbahnen und der Stadtbahn geregelt und der Staatseisenbahnverwaltung bezüglich der ein Eigenthum der Verkehrskommission bildenden Theile der Anschlussbahnhöfe sowie umgekehrt ein dauerndes Mitbenutzungsrecht eingeräumt.

— **Erwerbung des Elektrizitätswerkes Bartelmus & Donath durch die Staatseisenbahnverwaltung.** Die zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und der Firma Bartelmus & Donath seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen wegen Erwerbung des von dieser Firma zum Zwecke der Beleuchtung der Wiener Stadtbahn errichteten Elektrizitätswerkes durch die Staatseisenbahnverwaltung sind nun zum Abschluss gelangt. Der Kaufpreis wurde auf Grund des thatsächlichen Werthes unter Berücksichtigung der bisherigen Theiltilgung festgestellt. Er beträgt gegenüber dem ursprünglichen Werthe von 3 000 000 Kr. 2 590 000 Kr. und wird in zehn vom 1. d. Mts. beginnenden Jahresbeträgen entrichtet. Das Werk ist bereits mit dem 1. d. Mts. in den Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung übergegangen.

— **Elektrischer Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Bekanntlich werden schon seit längerer Zeit auf der für den elektrischen Betrieb eingerichteten Strecke Heiligenstadt-Michelbeuern der Wiener Stadtbahn während der betriebsfreien Nachtstunden Probefahrten mit einem elektrisch ausgerüsteten Zuge durchgeführt. Die Eisenbahnverwaltung ertheilte die Bewilligung, diese elektrischen Probefahrten von Heiligenstadt nach Michelbeuren auch am Tage, und zwar vorläufig ohne Personenbeförderung, verkehren zu lassen. Diese Fahrten haben vor kurzem begonnen. Die Probefahrten erfolgen zunächst mit einem Fünfwagenzug und werden in einigen Tagen mit einem Zehnwagenzug fortgesetzt. Die Steuerung sämmtlicher Motoren geschieht vom vorderen Ende des Zuges durch einen einzigen Führer. Wesentlich an dieser Einrichtung ist der Umstand, dass je nach den augenblicklichen Verkehrsbedürfnissen entweder nur ein Fünfwagenzug oder ein Zehnwagenzug in Dienst gestellt werden kann. Die Stromzuführung erfolgt durch eine zwischen den Laufschienen verlegte Arbeitsschiene, welcher der elektrische Strom vom Kraftwerke der Allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft zugeführt wird; die Spannung (rund 500 Volt) ist dieselbe wie bei den städtischen Strassenbahnen. Die Sicherheitsvorkehrungen, welche mit Rücksicht auf die durch die dritte Schiene geleitete Elektrizität in erhöhtem Maasse erforderlich sind, sind in weitgehendstem Umfange getroffen worden. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn ist übrigens noch eine vollkommen offene Frage und wird es auch dann noch sein, wenn die zu Ende geführten Versuche mit dem Probebetriebe ein vollkommen befriedigendes Schlussergebniss in betriebstechnischer Beziehung ergeben; denn dann ist noch zu der Geldfrage (Kosten des Umbaues und des elektrischen Betriebes) Stellung zu nehmen.

Ungarn.

— **Verfügungen über Nachnahmebeträge.** Wiederholt vorgekommene Fälle, dass die von Aufgebern von Gütern getroffenen nachträglichen Verfügungen über die Erhöhung des Nachnahmebetrages oder Belastung der Sendungen mit Nachnahmen nicht mit der nöthigen Umsicht und Raschheit durch die Organe der ungarischen Staatsbahnen gehandhabt wurden, haben die Direktion veranlasst, den Stationsorganen strenge Weisungen auf unverweilte Durchführung der von den Verfrachtern nachträglich getroffenen Verfügungen zu geben. Die Stationsvorstände haben zur Verhütung des Schadens, welcher durch die nicht rechtzeitige Durchführung nachträglicher Verfügungen der Versender den ungarischen Staatsbahnen sowie den Verfrachtern entstehen kann, für die Erfüllung der Wünsche der Versender Sorge zu tragen, da andernfalls die schuldtragenden Bediensteten für den erwachsenen Schaden ersatzpflichtig gemacht werden.

— **Sicherungseinrichtungen auf den ungarischen Staatsbahnen.** In den Kostenvoranschlag für das Jahr 1902 wurde ein Betrag von 800 000 Kr. zur Herstellung von Sicherungseinrichtungen auf den ungarischen Staatsbahnen aufgenommen. Der Handelsminister hat dem Arbeitsplan seine Zustimmung ertheilt, welchem zufolge u. a. einige auf der Waagthallinie bereits begonnene Sicherungsanlagen der Beendigung zugeführt werden sollen, ferner Streckenblockeinrichtungen auf den Linien Galantha-Pozsony, Mezölaborcz-Lupkow und Volóc-Besskid-Lawoczne sowie auf der Linie Budapest-Ferenczváros-Köbánya hergestellt werden sollen.

Rumänien.

— **Der Verkehr der rumänischen Staatsbahnschiffe** ist wegen Sanitätsvorkehrungen auf der Seestrecke Constantza-Konstantinopel bis auf weiteres eingestellt. Die Orient- und Ostende-Expresszüge verkehren nur bis und ab Bukarest, die Berlin-Expresszüge von und nach Bukarest wie gewöhnlich; dagegen ist der Anschluss in Buzeu nach und von Constantza ebenfalls eingestellt.

Uebrige europäische Länder.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Nach der Centralbahn und Nordostbahn ist nunmehr am 1. d. Mts. das dritte grosse Eisenbahnnetz, das der Vereinigten Schweizerbahnen (Unionbahn), an den Bund übergegangen. Wie aus St. Gallen berichtet wird, waren in der Nacht auf den 1. d. Mts. in den ersten Bundesbahnzügen auf den Linien dieser Bahn, so am Nachtschnellzug Winterthur-St. Gallen-Margarethen sowie am Arlbergschnellzug Buchs-Zürich, die Lokomotiven bekränzt und mit dem eidgenössischen Wappen geschmückt. Auch mit Kanonendonner wurde der Uebergang begrüsst. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat der ehemaligen Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen zu Händen der St. Gallenschen Handelsbank, welche die Abfindung der Aktieninhaber besorgt, eine Anweisung auf 20 336 802 Fr. zugestellt. Für die Vorzugsaktien werden vom 1. d. Mts. je 534 Fr. ausbezahlt, für die Stammaktien vollzieht sich der Umtausch so, dass für je zwei Aktien eine $3\frac{1}{2}$ prozentige Bundesbahnobligation zu 1 000 Fr. nebst 23 Fr. Baarbetrag und ein Gutschein für eine mögliche Schlussliquidationsrate verabfolgt wird oder der Erlös aus den nicht zum Umtausch gelangenden Bundesbahnobligationen. Die baar einzulösenden Stammaktien erhalten je 498,75 Fr. nebst obigen 23 Fr. Auch die Wagenbau- und Ausbesserungswerkstätte Chur ist am 1. d. Mts. in den Bundesbetrieb übergegangen. Es ist, so schreiben schweizerische Blätter, ein schönes Zusammentreffen, dass die Werkstätte eben auf den Tag den ersten Bundesbahnwagen (Personenwagen I. und II. Klasse) erstellt hat.

Mit dem Uebergang der Vereinigten Schweizerbahnen hat am 1. d. Mts. die Kreisdirektion 4 der Bundesbahnen in St. Gallen ihr Amt angetreten. Präsident ist Herr H. Stamm, Vizepräsident Herr A. Seitz und Vorstand des Rechtsdepartements Dr. O. Seiler. Die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen sind ohne weiteres und thunlichst in gleicher Stellung in den Dienst des Bundes übergegangen. Die Generaldirektion hat aus diesem Anlass ein Schreiben an sie gerichtet, in welchem die Ueberzeugung ausgesprochen wird, dass sie die gleiche Pflichttreue in dem „so äusserst wichtigen Eisenbahndienst“ auch künftig bethätigen werden.

— **Jura-Simplonbahn.** Die Generalversammlung genehmigte die Anträge des Verwaltungsrathes, den Vorzugsaktien 4,5 % und den Stammaktien 4 % Dividende zu zahlen und den ganzen Restgewinn von 1 887 000 Fr. als Rücklage zur Tilgung zu verwenden. Die Anträge auf Vertheilung einer höheren Dividende oder sonstigen Wahrung des Ueberschusses für die Aktieninhaber wurden verworfen, weil der Bund mit seinen 80 000 Aktien in Gemeinschaft mit den Kantonen als Besitzern der Subventionsaktien und übrigens auch zahlreiche Privataktien dagegen stimmten. Für den Rückkauf ist von Wichtigkeit, dass, wie die möglichst zum Vortheil der Aktionäre wirkende „Frankf. Ztg.“ gegenüber der Uneinigkeit und Gleichgültigkeit der Privataktieninhaber meint, die Generalversammlung in noch stärkerem Maasse als die vorjährige das Ueberwiegen der eidgenössischen und kantonalen Interessen zeigte. In der Generalversammlung, wo Jaquet-Genf den Verwaltungsrath als dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zu unterwürfig heftig bekämpfte und den Inhabern von Aktien empfahl, ihre Stimmzettel zu zerreissen, erklärte übrigens Direktor Stockmar: Wenn der Augenblick zur Unterzeichnung des Rückkaufsvertrages gekommen sei, würden auch die Aktieninhaber sich in voller Freiheit darüber aussprechen können. Der Bund werde nicht dazwischen kommen und keine Stimme im Kapital haben. Wenn die Generalversammlung schliesslich die Vorschläge verwerfe, würden die Gerichte das letzte Wort zu sprechen haben. Nunmehr hat übrigens auch der

Regierungsrath des Kantons Waadt vorbehaltlose Zustimmung zu dem vorläufigen Abkommen zwischen der Eidgenossenschaft und der Jura-Simplonbahngesellschaft über den freihändigen Rückkauf beschlossen.

— **Simplontunnel.** Nach schweizerischen Blättern ist dem Eisenbahndepartement des Bundesrathes von den den Tunnelbau überwachenden Ingeniören ein Bericht zugegangen, wonach sich die Vollendung des Tunnels um sieben bis acht Monate, vielleicht um ein ganzes Jahr verzögern wird. Der Bundesrath hatte als Zeitpunkt für die Betriebseröffnung der Linie Brig - Domodossola den 13. Mai 1904 in Aussicht genommen. Die Tunnelarbeiten schreiten zwar gegenwärtig nach der grossen Verzögerung durch den ausserordentlichen Wasserzufluss an der Südseite unter sehr günstigen Verhältnissen rascher voran, als vorgesehen ist, es zeigt sich aber ein unerwartetes schweres Hinderniss, indem die Temperatur, anstatt sich auf 40 bis 42° C. zu erhalten, bis auf 50° C. gestiegen ist; man befürchtet noch weiteres Steigen der Hitze. Allerdings sind die nöthigen Einrichtungen für die Erniedrigung der Temperatur durch Einführung kalter Luft vorhanden; durch dieses Einpumpen gelang es bisher, die Temperatur ganz im Inneren auf höchstens 25° C. zu halten. Es dürfte also eine Vermehrung der Luftzufuhr und der betreffenden Anlagen nöthig werden. Beim Gotthardtunnel war der natürliche Höchstbetrag nur 45° C. Es ist deshalb eine Unterredung zwischen dem Eisenbahndepartement, der Jura-Simplonbahn und der Tunnelunternehmung unter Zuziehung von Geologieprofessoren veranstaltet. Ferner wird gemeldet, dass die Tunnelunternehmer ihre Ueberzeugung ausgesprochen haben, infolge verschiedener unvorhergesehener Umstände würden die Baukosten den Voranschlag um 1 000 000 Fr. übersteigen. Die Unternehmer verlangen, dass die Jura-Simplonbahn und der Bund einen Theil dieser Summe tragen sollen. In einer Zusammenkunft hat das Eisenbahndepartement zunächst diese Erklärungen entgegengenommen. Die Unternehmerfirma Brandt, Brandau & Co., bei welcher die Firmen Gebr. Sulzer in Winterthur und Locher & Co. in Zürich betheiligt sind, haben mit der Jura-Simplonbahn am 15. April 1898 den Vertrag vereinbart, wonach die Unternehmer verpflichtet sind, einen eingleisigen Tunnel von 19 730 m Länge mit Richtstollen für einen auf 17 m Entfernung parallel zum ersten anzulegenden zweiten Tunnel um den Preis von 54 500 000 Fr. und gegebenenfalls auch noch jenen zweiten Tunnel um den Preis von weiteren 15 500 000 Fr. zu erstellen.

Fremde Welttheile.

— **Die in Smyrna mündenden Bahnen Smyrna-Kassaba und Smyrna-Aïdin,** von denen die erstere einer französischen, die letztere einer englischen Gesellschaft gehört, stehen der „Frankfurter Ztg." zufolge im Begriffe, sich zu einer gemeinsamen Maassnahme von grosser wirthschaftlicher Bedeutung zu vereinigen, indem sie die gemeinschaftliche Herstellung eines Quais und eines grossartigen Getreidespeichers am Hafen zu Smyrna planen. Die Kosten werden voraussichtlich 4 500 000 ℳ betragen. Das „Journ. des transp." begrüsst dies gemeinsame Vorgehen zweier am Levanteverkehr betheiligter Völker als einen Fortschritt und spricht die Erwartung aus, dass eine solche internationale Verständigung auch für den Bau der Bagdadbahn von günstigem Einfluss sein würde.

Bücherschau.

— **Leitfaden für das Entwerfen und die Berechnung gewölbter Brücken.** Von G. Tolkmitt, königlichem Baurath. Zweite Auflage. Durchgearbeitet und erweitert von A. Laskus, Regierungsbaumeister. Berlin 1902. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn (Gropius'sche Buch- und Kunsthandlung). Preis 5 ℳ.

In den letzten Jahren haben die Fachleute ihre Beachtung dem Stein als Baustoff im Brückenbau wieder in höherem Grade zugewendet. Gewiss mit Recht. Der Umstand, dass man lange Zeit hindurch dem Eisen in erster Reihe auf diesem Baugebiete huldigte, ist zum Theil darauf zurückzuführen, dass man wohl allgemein den Aufgaben strengerer Wissenschaftlichkeit mit grösserer Vorliebe nachgeht als denen der Empirie. Auf dem Gebiete des Eisenbaues kommt die rein wissenschaftliche Behandlungsweise in grösserem Umfange zu ihrem Recht, als auf dem des Steinbaues, wenigstens bis zu der Zeit, in der man die Gesetze der Elastizitätslehre mehr und mehr auch auf den letzteren ausdehnte. Im Grunde haben aber doch gewichtige praktische Gesichtspunkte dazu geführt, dass man sich wieder mehr der Anwendung des Steines im Brückenbau zuwandte. Einmal sind es die dauernde Unterhaltung und die unausgesetzte Beobachtung, denen die Eisenbrücken unterzogen werden müssen, die als überaus lästig und kostspielig empfunden werden, dann aber kommen in Betracht die Schwierigkeiten der Verstärkung eiserner Brücken mit Rücksicht auf die dauernd wachsenden Raddrücke der Fahrzeuge, Schwierigkeiten, die beim Steinbau nicht in dem Maasse vorhanden sind, da man hier in der Materialersparniss schwerlich an so knappe Grenzen zu gehen gewöhnt ist, wie beim Eisen.

Welche Fortschritte im Bau steinerner Brücken neuerdings gemacht sind, beweist u. a. die im Bau begriffene Strassenbrücke bei Luxemburg, deren Mittelöffnung von 72 m Lichtweite (bei 16,2 m Pfeilhöhe) das weitestgespannte Gewölbe enthalten wird, das bis jetzt errichtet wurde. Wie man einerseits in der Vergrösserung der Abmessungen fortgeschritten ist, so hat man andererseits in der baulichen Ausbildung in der letzen Zeit vieles geleistet. Namentlich ist zu erinnern an die Zuhilfenahme von Eisen zu Einlagen in den Gewölbekörper und die vielseitige Verwendung, die der Beton an und für sich und im Zusammenhang mit dem Eisen gefunden hat, sodann die Anwendung der Gelenke im Scheitel und an den Kämpfern der Gewölbe.

Die erneute Herausgabe des bekannten Tolkmitt'schen Leitfadens ist unter solchen Umständen besonders zeitgemäss. Leider ist der Verfasser der ersten Auflage inzwischen verstorben; aber der Regierungsbaumeister Laskus hat sich in glücklicher Weise der Aufgabe unterzogen, den Leitfaden in zweiter Auflage zu bearbeiten. Die Bearbeitung ist ganz im Sinne des Verfassers durchgeführt, wobei jedoch den inzwischen gemachten Fortschritten im Gewölbebau sorgfältig Rechnung getragen ist. Die mathematischen Entwickelungen sind nachgeprüft, ebenso die gegebenen Beispiele. Dabei sind Verbesserungen in der Darstellung, wo sich die Klarheit erhöhen liess, vorgenommen, auch die neuen preussischen Belastungsvorschriften für Eisenbrücken vom April 1901 berücksichtigt, ferner Angaben über Belastungsgleichwerthe des Eigengewichts und über die Höchstpressungen bei neueren Ausführungen gewölbter Brücken sowie eine eingehendere Berechnung der Widerlager und Zwischenpfeiler hinzugekommen. Schliesslich ist das Tolkmitt'sche Berechnungsverfahren auch auf Gelenkbrücken angewendet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergebene 3,95 km lange Strecke Cassel R.-Obervellmar der königlichen Eisenbahndirektion Cassel ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. Juli d. J. wird die an der Linie Schneeberg-Niederschlema — zwischen Schneeberg-Neustädtel und Oberschlema — errichtete neue Personenverkehrsstelle Schneeberg Haltepunkt dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 52 — Inser.-Nr. 1745 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Auf der Station Noldau ist eine Rampe zur Seitenverladung am 15. Juni d. J. eröffnet worden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. In der an der Linie Budapest-Csakathurn-Landesgrenze zwischen der Station Lepsény und der Haltestelle Balaton-Világos gelegenen Verkehrsausweiche Balaton-Aliga werden im laufenden Jahre vom 1. Juli bis Ende September und in den künftigen Jahren vom 1. Mai bis Ende September Personen, Reisegepäck und Hunde abgefertigt werden.

Verlegung des königlich ungarischen Hauptzollamts in Sopron (Oedenburg).

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Das königlich ungarische Hauptzollamt in Sopron (Oedenburg), welches sich bisher nicht am Bahnhof, sondern in der Stadt befand, ist nunmehr in den Bahnhof der Station Sopron-Südbahn verlegt worden.

Vereinskilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 45 (königlich sächsische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden. Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster), Nachtrag III zu dem Kilometerzeiger Nr. 88 (a. niederländische Staatseisenbahnen, b. niederländische Centraleisenbahn und c. nordfriesische Lokalbahn), je der Nachtrag V zu den Kilometerzeigern Nr. 74 und Nr. 74a (k. k. österreichische Staatsbahnen) und Nachtrag VI zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“). Der im September 1894 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 45 nebst Nachträgen I—VI ist aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse

gelangen in diesem Monat nicht zur Ausgabe.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 285 vom 30. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und die im Ausschusse vertretenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Neueintheilung und Umnummerirung der Fahrscheine für zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 8. Juli d. J.).

Nr. I 309 vom 5. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf Abänderung des Anhangs B zu den „gemeinsamen Abfertigungsvorschriften“ (abgesandt am 8. Juli d. J.).

Nr. I 311 vom 7. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschussberichte (Nr. XV und Nr. XVI) für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 8. Juli d. J.).

Nr. I 314 vom 5. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das Protokoll Nr. 60 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 8. Juli d. J.).

Nr. III 693 vom 1. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 3. Juli d. J.).

Nr. IV 151 vom 30. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der königlich preussischen Staatseisenbahndirektionen und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1901 (1901/02) (abgesandt am 8. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. August d. J. wird die Theilstrecke Bocholt-Borken i/W. und damit die ganze Neubaulinie Empel-Borken i/W. dem Verkehr übergeben werden. In ihrem Zuge liegen folgende Stationen:

	Kilometer	
Bocholt (Anschlussstation) . .	18,4	
		4,1
Tenking (Haltepunkt)	22,5	
		2,6
Rhede (Haltestelle)	25,1	
		5,8
Rhedebrügge (Haltestelle) . .	30,9	
		6,5
Borken i/W. (Anschlussstation)	37,4	

Die Haltestellen Rhede und Rhedebrügge, auf denen Laderampen vorhanden sind, werden für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtgut-, Leichen-, Vieh- und Sprengstoffverkehr eingerichtet; der Haltepunkt Tenking dient nur dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr.

Die Verwaltung der neuen Bahnstrecke, für welche die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 Gültigkeit haben, wird vom Tage ihrer Eröffnung an die königliche Eisenbahndirektion Essen an der Ruhr übernehmen. Näheres über die Höhe der Frachtsätze sowie über die Ausdehnung des direkten Verkehres ist bei den Güterabfertigungsstellen Bocholt und Borken i/W. sowie im Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Essen zu erfahren.

Münster, den 8. Juli 1902. (1792)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Auf der diesseitigen Station Jaderberg können in Zukunft Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen muss, nicht abgefertigt werden.

Oldenburg, den 5. Juli 1902. (1793)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juli 1902 treten im nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif zwischen der Station des Direktionsbezirks Königsberg Heilsberg und der sächsischen Station Oelsnitz i. V. direkte Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 3. Juli 1902. (1794)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. wird die Haltestelle Jeschewo des Direktionsbezirks Danzig mit den Frachtsätzen der Station Marienburg in den Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 4. Juli 1902. (1795)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der gemäss unserer Bekanntmachung vom 23. Juni v. J. am 1. Juli v. J. in Kraft getretene Ausnahmetarif für den Uebergang von und nach der Cöln-Frechener Kleinbahn wird mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ausgedehnt:

a) auf rohen Thon im Empfange der Kleinbahn von den Stationen der Direktionsbezirke Cöln und Frankfurt a/M.,
b) auf Braunkohlenbriketts im Versande der Kleinbahn nach Stationen der in das Heft 1 des Gütertarifs für den westdeutschen Privatbahnverkehr aufgenommenen Privateisenbahnen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 3. Juli 1902. (1796)
Königliche Eisenbahndirektion.

Innerer Verkehr der kgl. bayer. Staatseisenbahnen und Wechselverkehr derselben mit den übrigen deutschen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 7. Juli 1902 erfahren die Frachtsätze für Holz der Spezialtarife II und III, sowie der einschlägigen Ausnahmetarife bei Aufgabe in Wagenladungen im Verkehr mit den Stationen Lohma, Pleystein und Waidhaus der Lokalbahntheilstrecke Vohenstrauss-Waidhaus eine Ermässigung um 0,06 ℳ für 100 kg.

München, den 7. Juli 1902. (1797)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Dienstkohlensendungen für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen) vom 15. Oktober 1898.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Stationen Simbach und St. Ingbert in den vorgenannten Kohlentarif 8b einbezogen.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

München, den 7. Juli 1902. (1798)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.)

Mit Wirksamkeit vom 16. Juli 1902 wird die Station Stein im Verkehre mit Pilsen in den Ausnahmetarif Nr. 35 für Malzkeime etc. einbezogen.

München, den 8. Juli 1902. (1799)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen und norddeutsch-sächsischen Verkehre ist mit Wirkung vom

15. Juli d. J. in die Ausnahmetarife 9, D 1 und E für die Beförderung von Eisen und Stahl im Verkehre nach den Küsten- und Binnenstationen, sowie nach den Hafenstationen die Station Radebeul der sächsischen Staatseisenbahnen und in die Ausnahmetarife D 1 und E die Station Döbeln der sächsischen Staatseisenbahnen aufgenommen worden. Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 8. Juli 1902. (1800)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7, Nachtrag III des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 20. Juli 1902 sind in dem Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 77 für Lumpen die Worte: „[ausgenommen weisse]“ zu streichen.

München, den 6. Juli 1902. (1801)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab werden die Tarifentfernungen zwischen Mannheim Neckarvorstadt und den elsässischen Stationen Avolsheim, Marlenheim, Papiermühle, Sulzbad, Wangen und Wasselnheim im Tarifheft B 5 um je 7 km erhöht.

Frankfurt a/M., den 7. Juli 1902. (1802)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. August l. J. werden für Petroleum und Naphta von Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau und Karlsruhe Hafen nach Mimmenhausen-Neufrach anderweite, ermässigte Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 5. Juli 1902. (1803)
Grossh. Generaldirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen für Getreide, Hülsenfrüchte usw. (Ausnahmetarif 10) ab Mannheim Industriehafen ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 5. Juli 1902. (1804)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird die im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Kreuz-Schloppe einerseits und den Staatsbahnstationen der Gruppen I, II, III, V, VII und VIII für einzelne bestimmte Artikel staatsbahnseitig zugestandene Auflassung der Abfertigungsgebühr um 2 ₰ für 100 kg auch auf die zu den Brennstoffen des Spezialtarifs III gehörenden Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, sowie Holzkohlenbriketts, unverpackt, ausgedehnt.

Bromberg, den 8. Juli 1902. (1805)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 15 Juli d. J. werden die Stationen Niederdreisbach und Wissen mit Taxen für Roheisen in den Tarif aufgenommen.

Die genannten Stationen ertheilen über die Höhe der Frachtsätze Auskunft.

Strassburg, den 7. Juli 1902. (1806)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Ausnahmetarif für Getreide vom 1. November 1901.

Der Lagerhausbetrieb in München-Südbahnhof wird am 30. September l. J. eingestellt. Auf Seite 15 des Tarifs kommt daher die Nummer „17 München-Südbahnhof, städtische Lagerhäuser“ in Wegfall.

München, den 8. Juli 1902. (1807)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird der durch Nachtrag 5 zum Verbandsgütertarif eingeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 (Porzellanerde usw.) zwischen Pitten und Stettin von 225 auf 218 ₰ ermässigt.

Altona, den 8. Juli 1902. (1808)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.

Am 1. August d. J. tritt zum Tarif Theil II, Heft 3 der Nachtrag 2 in Kraft. Durch denselben gelangen unter anderem neue Frachtsätze des A.-T. Nr. 6 (Getreide), ermässigte Frachtsätze des A.-T. Nr. 7 (Kleie), geänderte Frachtsätze des A.-T. Nr. 12 (Eisen und Stahl), ein neuer A.-T. Nr. 14 C (Chlorkalium), geänderte und neue Frachtsätze des A.-T. Nr. 14 D (Kalidüngesalze), neue Frachtsätze des A.-T. Nr. 25 (Schilf), sowie neue Ausnahmetarife Nr. 31 (Rohbenzin), 40 (bestimmte Eilgüter), 52 (Hanf), 53 (Butter) und 54 (frische Gemüse) zur Einführung.

Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. August 1902 in Geltung.

Der Nachtrag kann zum Preise von 20 ₰ = 25 Heller bei den betheiligten Stationen bezogen werden, bei denen auch Näheres über die eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen zu erfahren ist.

Breslau, den 10. Juli 1902. (1809)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. August d. J. ab wird die an der Strecke Neumünster-Heide zwischen den Stationen Neumünster und Innien gelegene Ladestelle Wasbek als Station in den Gruppentarif IV, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer Gütertarif, den Nordostsee-Verbandsgüter- und Thiertarif, den norddeutsch-sächsischen Verbandsgütertarif und den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen. Die Station Wasbek ist für den Eil-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Thierverkehr eingerichtet, jedoch ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 4. Juli 1902. (1810)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. treten für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle nachstehende ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 21 in Kraft:

	für 1 000 kg Franken 5 t	10 t
Antwerpen transit-Gronau D. G. E. . .	9,77	9,65
Antwerpen transit-Ochtrup	11,25	11,01
Gent transit - Gronau D. G. E.	11,69	11,57
Gent transit-Ochtrup .	13,17	12,93

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 5. Juli 1902. (1811)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 12. Juli d. J. findet der Ausnahmetarif auch auf die den badischen Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft in Karlsruhe, gehörige Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch und zwar für den direkten Verkehr wie auch für den Binnenverkehr Anwendung.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 5. Juli 1902. (1812)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

a) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen und Stahl von Strassburg tr. Wasserweg nach Lindau Stadt Abtheilung I und II (Seite 23 des Nachtrags X) werden mit Wirkung vom 1. September 1902 ohne Ersatz aufgehoben.

b) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Redingen in Lothr. im Verkehr mit den bayerischen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg in den direkten Verkehr einbezogen.

Die direkten Entfernungen betragen:

Heidingsfeld-Redingen	i. Lothr.	437 km
Wertheim-	„	416 „
Würzburg-	„	431 „

Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für Esch.

c) Die Entfernung Meisenthal-Würzburg ist mit Wirksamkeit vom 1. September 1902 auf 316 km abzuändern.

München, den 6. Juli 1902. (1813)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 und Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 20. Juli 1902 gelangen im oben genannten Verbande für frisches Obst, wie im Ausnahmetarif Nr. 30 zum Tarifheft 1 und im Ausnahmetarif Nr. 25 zum Tarifheft 2 genannt, folgende direkte Frachtsätze zur Einführung, in denen deutscherseits regelrechte Antheile eingerechnet sind:

I. bei Aufgabe in jeder Menge als Eilgut,
II. verpackt,
III. ungepackt (in loser Schüttung);
gültig a) bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg,
b) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg
für einen Wagen und Frachtbrief.

nach	Von Krems K. K. St. B. — Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				
	I	II		III	
		a	b	a	b
Berlin Anh.-Dresd. Bhf. } „ Görlitzer Bhf. }	739	408	370	384	293
Breslau Märk.-Freib. Bhf.	560	331	315	314	241
„ Oderthorbhf. . .	571	335	322	321	248
„ O. S.-Bhf. . . .	560	331	315	314	241

Breslau, den 9. Juli 1902. (1814)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.

(Einführung eines Nachtrages III zum Tarife, Theil I, Abtheilung A.)

Der in der Vereinszeitung Nr. 50 vom 28. Juni l. J. angekündete Nachtrag III zu dem vom 10. Oktober 1901 gültigen Tarife, Theil I, Abtheilung A für den in der Ueberschrift genannten Verkehr tritt nicht mit 1. August, sondern erst mit 1. September 1902 in Kraft.

Wien, am 8. Juli 1902. (1815)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
auch namens der Verbandsverwaltungen.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung mineralischer Kohlen und Koks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Revier nach Stationen der k. sächsischen Staatseisenbahnen über Kralup-Bodenbach.

Mit 1. August 1902 gelangt der angeführte neue Ausnahmetarif, durch welchen der bisherige gleichnamige Ausnahmetarif vom 15. Januar 1889 sammt den Nachträgen I und II ersetzt wird, zur Einführung.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbüreau Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3 und von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 5. Juli 1902. (1816)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.
(Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. XXI, Serie 1.)

Für die Zeit vom 20. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelten die im Ausnahmetarife Nr. XXI des obenbezeichneten Tarifes für die Beförderung von Papier der Serie 1 im Verkehre von Graz, Gratwein und Salloch, Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft, enthaltenen Frachtsätze auch für den Artikel Kartonpapier.

Wien, am 7. Juli 1902. (1817)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 1 543 t Laschen, 1 125 t Radlenker, 2 190 t Weichen- und Herzstückplatten, 25 000 Stück Unterlagsplatten, 157 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 32 000 Stück Neigungsplättchen, 6 400 Stück Zungendrehstühle, 40 000 Stück Gleitstühle, 16 000 Stück Zungenkloben, 1 327 500 Stück Klemmplatten und 206 t Seitenbleche für Weichenschwellen;

Gruppe B: 24 t Laschenschrauben, 7 t Stützknaggen, 176 t Schrauben und 633,3 t Hakenschrauben;

Gruppe C: 23 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 10 000 Stück Mutternstellkappen und 1 942 200 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B, 0,60 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin am 24. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 19. August d. J.

Essen (Ruhr), den 30. Juni 1902. (1818)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

160 t Repsmaschinenöl und Lampenöl,
1 200 t Mineralschmieröl,
400 t Gasöl,
900 t Erdöl,
300 t Putzöl,
25 t feinem Terpentinöl,
100 t Leinöl,
18 000 kg Talg,
1 500 kg Kernseife,
25 000 kg Schmierseife,
200 kg Anzündwachs und
50 kg Wachs, gelbem.

Angebote sind schriftlich, verschlossen mit der Aufschrift: „Verdingung 16. Juli 1902“ portofrei, spätestens am Mittwoch, den 16. Juli 1902, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 20. Juni 1902. (1819)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung und Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Dt.-Eylau am 30. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotsbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen Nr. 33 bis 41 sowie die Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5 ℳ bei unserem technischen Büreau anzufordern. Für die Lieferungsbedingungen ohne die Zeichnungen 33 bis 41 ist 1,50 ℳ zu zahlen.

Danzig, den 4. Juli 1902. (1820)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:

300 t = beil. 17 100 Stück Laschen mit Lochung für Keilbefestigung,
50 000 Stück Laschenschrauben,
11 000 „ = beil. 3 t Unterlagsplatten.

Zeichnungen und Bedingungen werden auf portofreie Anfrage und gegen Einsendung von 20 ₰ in Briefmarken portofrei von uns abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, mit entsprechender Aufschrift bis spätestens 30. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, zu welcher Zeit deren Eröffnung stattfindet, bei uns einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt spätestens bis zum 27. August d. J.

Karlsruhe, den 8. Juli 1902. (1821)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

4. Offene Stellen.

Die Schantung-Eisenbahngesellschaft, Berlin W., Behrenstrasse 14, sucht für ihre Eisenbahnbauten in China zu baldiger Ausreise

zwei unverheirathete Ingenieure für die Unterhaltung ihrer Bahnlinie mit eisernem Oberbau; vier jüngere unverh., im Eisenbahnbau praktisch erfahrene Bauassistenten; zwei in Eisenbahnabsteckungen und Vermessungen gewiegte jüngere unverh. Feldmesser. Hochbautechniker ausgeschlossen.

Meldungen mit Angabe des Bildungsganges, der bisherigen praktischen Thätigkeit, Zeugnissabschriften und Referenzen baldigst einzusenden. (1822)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 55. 16. Juli 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 20 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Verkehr der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Vom Regierungsrath a. D. G. Kemmann.

Früher habe ich in dieser Zeitung wiederholt Mittheilungen über die muthmaassliche Wirthschaftlichkeit des Unternehmens gemacht, indem ich ausführte, dass mit einer Verkehrsziffer von rund 22 500 000 Fahrgästen jährlich eine 4 prozentige Verzinsung des in der eigentlichen Bahn angelegten Kapitals gesichert erscheine, wenn selbst der Durchschnittsfahrpreis sich nur auf 12 ₰ für die Person, d. i. rund 5 ₰ weniger als bei der elektrischen Centrallondonbahn und noch um nahezu 2 ₰ weniger als bei der elektrischen Pariser Stadtbahn, stelle und für die Betriebskosten Erfahrungssätze unter Berücksichtigung der bei den letztgenannten Unternehmungen gewonnenen Ergebnisse zu Grunde gelegt werden.

Die folgenden Mittheilungen behandeln erneut die Frage des Verkehres, den die Hoch- und Untergrundbahn im ersten Betriebsjahre haben wird und wie er sich zusammensetzt, insbesondere auch, ob die früher, vor der Eröffnung der Hoch- und Untergrundbahn, von mir angenommene Verkehrsziffer von 22 500 000 Fahrgästen nach Maassgabe der inzwischen gemachten Erfahrungen thatsächlich erreicht werden wird, eine Frage, die auch für mich selbst von um so grösserer Wichtigkeit ist, als ich

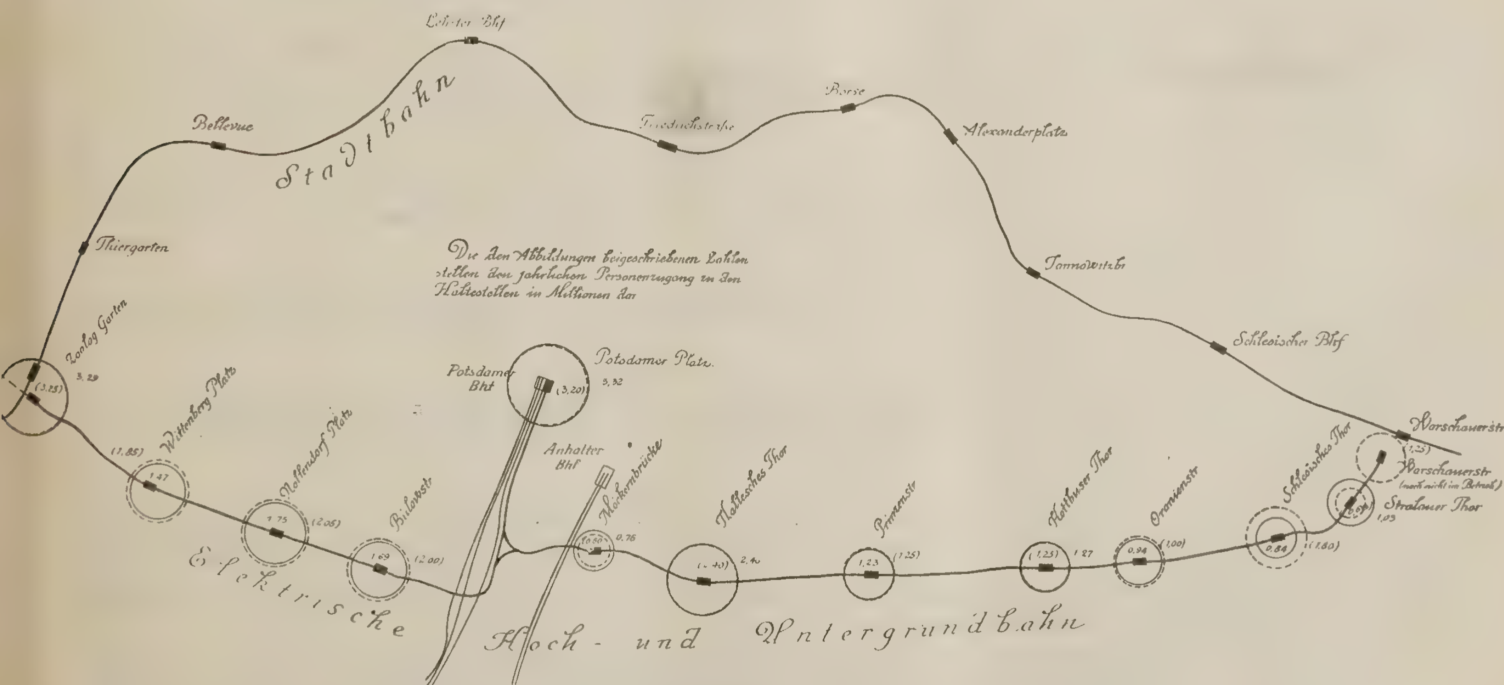


Abbildung 1.

gegen Ende des vergangenen Jahres — November-Dezember 1901 — im Auftrage der Deutschen Bank angesichts der damals nahe bevorstehenden Betriebseröffnung mich wiederum eingehender darüber zu äussern hatte, wie sich der Verkehr des ersten Betriebsjahres summarisch und in seinen Beziehungen gestalten werde. Ich gelangte zu dem folgenden Ergebniss:

Stationen	Zahl der auf den Stationen angetretenen Fahrten jährlich
Zoologischer Garten	3 250 000
Wittenberger Platz	1 850 000
Nollendorfplatz . .	2 050 000
Bülowstrasse . . .	2 000 000
Potsdamer Platz .	3 200 000
Möckernbrücke . .	600 000
Hallesches Thor . .	2 400 000
Prinzenstrasse . .	1 250 000
Kottbuser Thor . .	1 250 000
Oranienstrasse . .	1 000 000
Schlesisches Thor .	1 800 000
Stralauer Thor . .	600 000
Warschauer Strasse	1 250 000
zusammen	22 500 000 Fahrgäste

Die vorstehend angegebenen Verkehrszahlen sind in Abb. 1 als Kreisflächen mit punktirten Umfangslinien dargestellt, denen die Verkehrsziffern selbst in Klammern beigesetzt sind.

Inzwischen ist am 15./18. Februar d. J. die Strecke der Hochbahn vom Potsdamer Platz bis Stralauer Thor — zu vergl. Abb. 1 — eröffnet worden. Die Inbetriebnahme der Endstation an der Warschauer Brücke hat sich bisher verzögert; sie dürfte jedoch gegen Ende August d. J. erfolgen. Der Betrieb zwischen dem Potsdamer Platz und dem Zoologischen Garten ist am 11. März, der Betrieb der durchgehenden Linie am 25. März hinzugefügt worden. Die Betriebsführung wurde so gestaltet, dass je in Abständen von 10 Minuten in jeder Richtung Züge zwischen dem Potsdamer Platz und Zoologischen Garten, dem Potsdamer Platz und Stralauer Thor und endlich zwischen dem Stralauer Thor und Zoologischen Garten verkehrten. An den Endpunkten stellte sich die Sache infolge dessen so, dass daselbst alle zehn Minuten zwei Züge ankamen und zwei Züge abfuhren, so dass zwischen dem Zoologischen Garten und der Bülowstrasse einerseits und Möckernbrücke und Stralauer Thor andererseits alle 10 Minuten zwei Züge nach jeder Richtung zur Verfügung standen. Dieser Fahrplan ist am 7. Juli d. J. durch Einschieben weiterer Züge zwischen Potsdamer Platz und Zoologischer Garten derart verbessert worden, dass man nunmehr alle 5 Minuten von einem dieser beiden Endpunkte zum anderen gelangen kann. Dieser neue Fahrplan enthält ungefähr 8 % Zugkilometer mehr als der bisherige, bei dem täglich rund 15 Züge und 4 700 Zugkm gefahren wurden. In

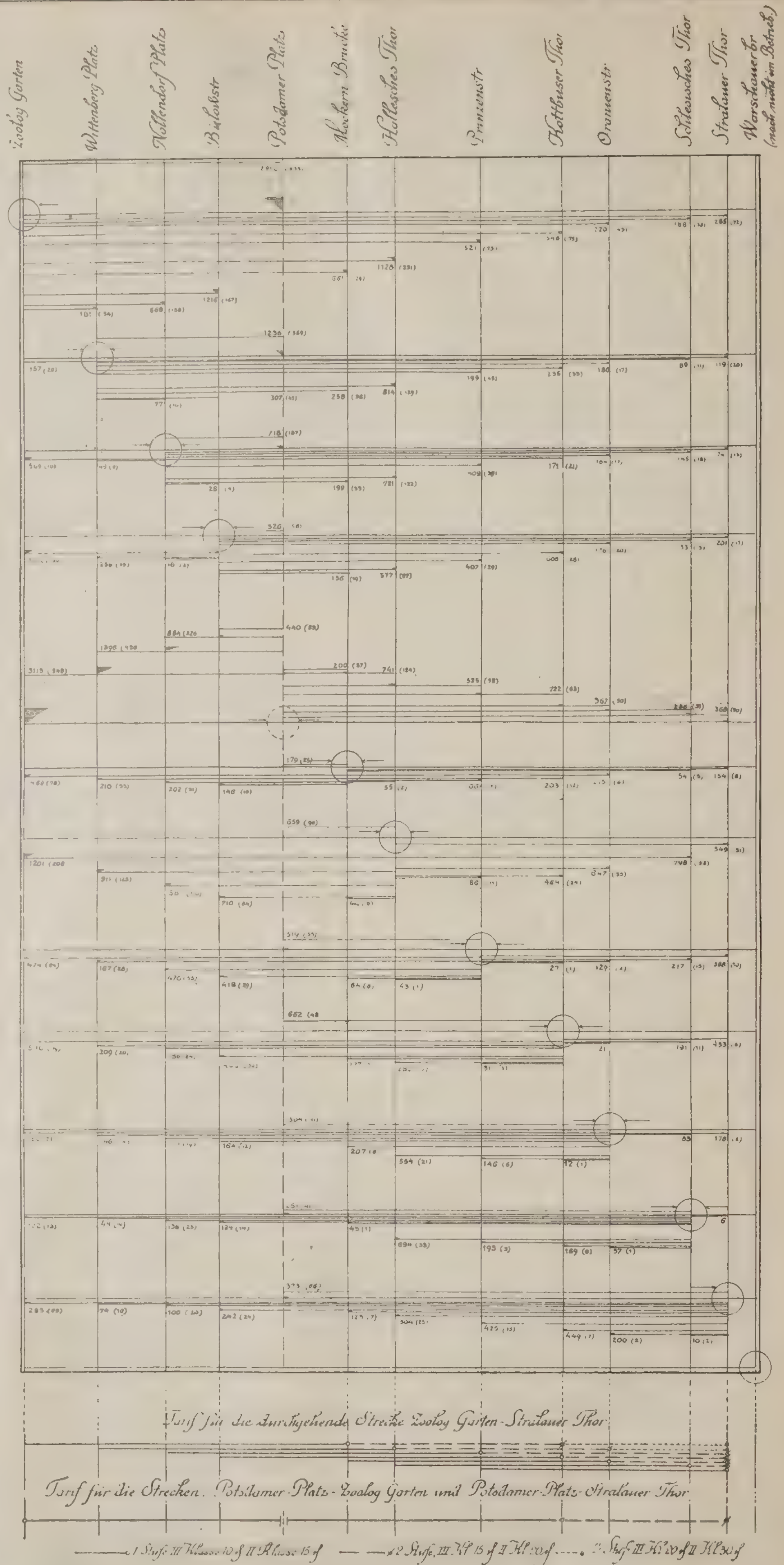


Abbildung 2.

den Früh- und Spätstunden des Tages erfolgt die Zugfolge in üblicher Weise nach wie vor in etwas grösseren Zwischenräumen.

Um nun genaueren Aufschluss über die Personenbewegung zu erhalten, hat der Betriebsleiter der Hoch- und Untergrundbahn, Oberingeniör Reichel, an 14 Wochentagen sehr sorgfältige Zählungen vornehmen lassen, deren Ergebnisse gleichzeitig auch eine Nachprüfung der von mir vorgenommenen bereits erwähnten Schätzungen gestatteten. Da die Fahrkarten mit der Lochzange das Zeichen der Zugangsstation in derselben Weise beigefügt erhalten, wie dies auf der Stadtbahn geschieht, so lassen die an den Abgangsstationen abgegebenen Karten ohne weiteres den von den Fahrgästen zurückgelegten Reiseweg erkennen. An jedem der 14 Tage wurden die Karten stundenweise getrennt auf jeder Station aufgesammelt, nach den Fahrstrecken und Klassen sortirt und nachgezählt. Die Zählungen erstreckten sich auf die Wochentage vom 22. bis 29. April und vom 6. bis 14. Mai d. J., zusammen 14 Tage. Sonntage sind nicht gezählt. Die Abb. 2 gibt den Tagesdurchschnitt der Personenbewegung der zweiten Zählperiode — der von der ersten nur wenig abweicht — nach Personenzahl und Fahrstrecken zeichnerisch in der Weise wieder, dass für jede Station in waagerechten aneinander gelegten Streifen, deren Höhe die Zahl der Personen darstellt, der auf sie zu gerichtete Tagesverkehr, nach den durchfahrenen Strecken gesondert, nachgewiesen ist. Es ist ohne weiteres ersichtlich, dass derartige waagerechte Streifen die zwischen je zwei Stationen zurückgelegten Personenkilometer darstellen. In den zeichnerischen Einzelnachweisungen sind übrigens der besseren Uebersichtlichkeit wegen die Stationen, auf die sich diese Einzelnachweisungen beziehen, noch durch eingezeichnete Kreise hervorgehoben, auch sind die Verkehrsrichtungen durch nach diesen Stationen gerichtete Pfeile noch besonders ersichtlich gemacht. Um den Verkehr des Potsdamer Platzes und den Verkehr der durchgehenden Linie in einer Abbildung zusammen darstellen zu können, ist die Station Potsdamer Platz in die Strecke Bülowstrasse-Möckernbrücke eingeschaltet worden, wodurch freilich die Abschnitte Potsdamer Platz-Möckernbrücke und Potsdamer Platz-Bülowstrasse stark verkürzt erscheinen. Es ergab sich so von selbst als zweckmässig, den Verkehr des Potsdamer Platzes aus dem Gesammtverkehr auszuscheiden und für sich zu behandeln. Derselbe ist in den Abbildungen o b e r h a l b der die Kreise tragenden Stationsgrundlinien, dagegen der durchgehende Verkehr mit seinen sämmtlichen Beziehungen u n t e r h a l b dieser Linien aufgetragen. Der Tarif ist auf der Zeichnung mit dargestellt. Auch der Verkehr der III. und der II. Klasse ist in der Abbildung auseinandergehalten, indem die Zahl der Fahrgäste II. Klasse einerseits hinter den Ziffern des Gesammtverkehrs, welche der Abbildung mit beigeschrieben sind, in Klammern besonders vermerkt und andererseits durch kurze schraffirte Strecken im Verhältniss zur Gesammtbenutzung für jede Verkehrsbeziehung noch zeichnerisch veranschaulicht ist.

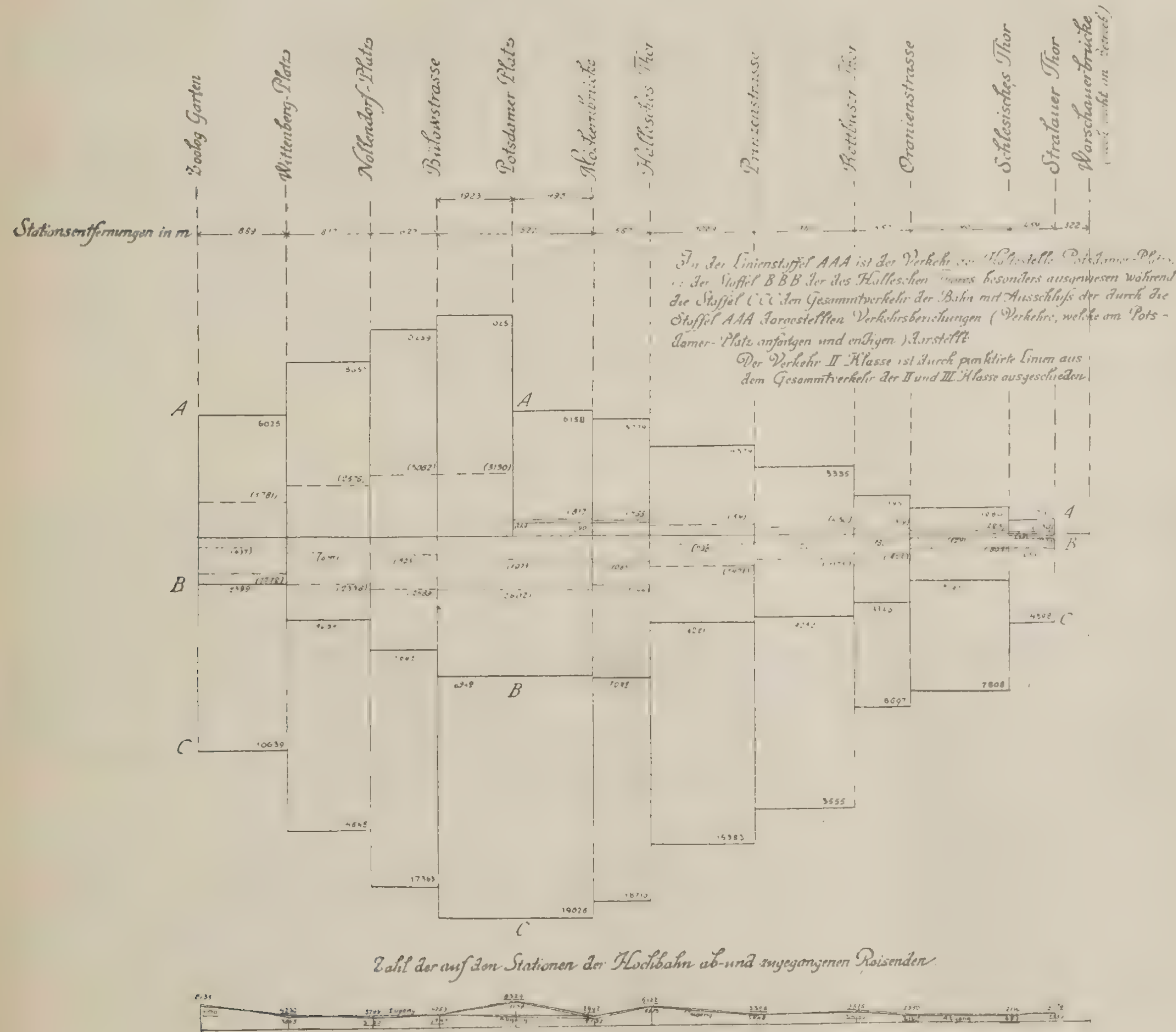


Abbildung 3.

In der Abb. 2 lässt sich der Verkehr, wie er sich bisher entwickelt hat, in allen Einzelheiten genau übersehen. Dass sich der Verkehr des Potsdamer Platzes am stärksten entwickeln würde, war von vorn herein anzunehmen. Seine Beziehungen zum Westen sind, wie die Abbildung ohne weiteres erkennen lässt, etwa doppelt so stark, wie zum Osten. Die Beförderungsarbeit der den Potsdamer Platz anlaufenden Züge in Gestalt der geleisteten Personenkilometer würde in der Abbildung noch ausgeprägter hervortreten, wenn die am Potsdamer Platze endigenden Stationsabschnitte nach richtigem Längenmaassstab dargestellt wären. Der Verkehr der Haltestelle Zoologischer Garten ist mit dem der Station Potsdamer Platz etwa gleichwerthig. In dritter Linie steht der Verkehr des Halleschen Thores.

Die in Abb. 2 veranschaulichten Ergebnisse der zweiten Zählperiode sind in Abb. 3 summarisch behandelt; nach der auch der Abbildung beigegebenen Erklärung stellt die Linienstaffel *CCC* den gesammten Hochbahnverkehr a u s s c h l i e s s l i c h des Potsdamer Platz-Verkehrs dar, enthält also auch beispielsweise Fahrten wie Wittenbergplatz-Bülowstrasse oder Möckernbrücke-Kottbuser Thor usw. usw. Der Verkehr des Halleschen

Thores ist durch den Linienzug *BBB* in dem Gesammtverkehr der durchgehenden Linie *CCC* besonders herausgehoben, während der Verkehr Potsdamer Platz-Hallesches Thor und zurück mit in der Staffel *AA* enthalten ist. Um den Umfang dieses letzteren Verkehrs zu ersehen, ist auf Abb. 2 zurückzugreifen. Die Benutzung der II. Klasse ist in Abb. 3 durch punktirte Linienstaffeln bezeichnet. In einer besonderen Figur unterhalb der Abb. 3 ist ferner auch der Ab- und Zugang auf den einzelnen Haltestellen sowohl zeichnerisch als auch ziffernmässig veranschaulicht. Die stärker ausgezogenen gebrochenen Linien beziehen sich auf den Abgang und die dazu gehörigen Zahlen sind unterstrichen, während die leichter ausgezogenen Linien den Zugang bezeichnen. Auch in dieser Abbildung treten die Stationen Potsdamer Platz, Zoologischer Garten und Hallesches Thor besonders in die Erscheinung.

Aus den gesammten Verkehrszählungen auf der Hoch- und Untergrundbahn, von denen die der zweiten Periode vorhin besprochen sind, habe ich den Mindestverkehr des ersten Betriebsjahres berechnet, und zwar sowohl den Gesammtverkehr, als auch die Zahl der Fahrten, welche im Laufe des ersten Betriebsjahres auf den einzelnen Stationen angetreten werden. Das Ergebniss dieser Berechnung, bei der der Durchschnitt aus den sämmtlichen Zählungen unter Berücksichtigung des stärkeren Verkehrs der Sonntage auf das Jahr ausgedehnt, die Feiertage indessen nicht besonders berücksichtigt sind, ist in Abb. 1 durch Kreisflächen mit ununterbrochen durchlaufenden Umfangslinien dargestellt. Die Ergebnisse weichen von meiner vorjährigen Schätzung nur wenig ab. Zu bemerken ist, dass ich den Bahnhof Schlesisches Thor zu hoch eingeschätzt hatte. Die Haltestelle Warschauer Brücke ist noch nicht eröffnet, dürfte aber, wenn die Eröffnung in der früher geplanten Weise wirklich bereits stattgefunden hätte, ebenso wie Stralauer Thor im wesentlichen richtig eingeschätzt gewesen sein. Nach den Zählungen ergibt sich ein Verkehr des ersten Betriebsjahres von 20 046 000 Personen mit Einschluss des Mehrverkehrs der gewöhnlichen Sonntage, aber ohne Rücksicht auf die besonderen Feiertage. Er steht also bereits gegen meine frühere Schätzung von 22 500 000 nicht wesentlich zurück. Ich glaube aber, dass die Ziffer von 22 500 000 auch trotz des das Schlesische Thor betreffenden Schätzungsfehlers erreicht werden wird, da inzwischen der Zugverkehr auf der Weststrecke in der bereits besprochenen Weise verbessert worden ist — was eine allmähliche weitere Verkehrszunahme zur Folge haben wird — und auch allgemein der Verkehr städtischer Schnellverkehrsmittel erfahrungsgemäss allmählich wächst. Auch wenn der Verkehr von 22 500 000 erreicht ist, wird doch die früher von mir geschätzte und jetzt durch die Zählung bestätigte Vertheilung auf die Stationen wohl nur eine unwesentliche Aenderung erfahren.

Ich bemerke noch, dass nach den Zählungen jeder Fahrgast im Durchschnitt rund 3,6 km zurückgelegt hat. Diese Ziffer wird sich mit der steigenden Benutzung der Bahn in durchgehender Fahrt zwischen dem östlichen und westlichen Ende der Bahn allmählich wohl noch etwas erhöhen, so dass auch in diesem Punkte meine frühere Schätzung, dass die durchschnittlich zurückgelegte Wegelänge rund 4 km betragen werde, ziemlich zutrifft. Auch der Tarif hat die früher meinen Ermittelungen zu Grunde gelegte Annahme des Durchschnittserlöses gerechtfertigt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Reinigung der Personenwagen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat aus Anlass wiederholter Klagen über Unsauberkeit in den Aborten der Personenwagen die strengste Beachtung des Erlasses vom 18. August 1900 in Erinnerung gebracht. Die Eisenbahndirektionen sind angewiesen, mit allem Nachdruck darauf hinzuwirken, dass diese Aborte in einem dauernd sauberen Zustand erhalten werden. Den Zugführern ist zur Pflicht zu machen, regelmässig vor Abgang des Zuges, auch während der Fahrt und auf Zwischenstationen die Abortanlagen in den Wagen nachzusehen und nöthigenfalls Abhilfe herbeizuführen. In den D-Zügen haben sie die Dienstfrauen streng zu überwachen und sind für deren Zuwiderhandlungen gegen die gegebenen Bestimmungen persönlich verantwortlich. Die Zugrevisoren, Betriebskontrolöre, die Vorstände der Betriebsinspektionen und die Sachdezernenten der Eisenbahndirektionen haben sich auf ihren Dienstreisen möglichst oft von der nothwendigen Reinlichkeit in den Zügen zu überzeugen und wo diese nicht herrscht, die Zugführer zur Verantwortung zu ziehen.

— **Vertretung des Handelsstandes in Berlin und seinen Vororten.** Neben der neuerdings errichteten Handelskammer zu Berlin ist, wie der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahndirektionen eröffnet hat, die durch das Kollegium der Aeltesten der Kaufmannschaft vertretene Korporation der Kaufmannschaft zu Berlin bestehen geblieben. Der Bezirk der letzteren umfasst ausser der Stadt Berlin die Stadtkreise Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf und die Landkreise Niederbarnim und Teltow mit Ausnahme der Ortschaften Nowawes und Neuendorf. Von diesem Bezirke bilden die Städte Berlin, Charlottenburg und Schöneberg den Bezirk der Handelskammer zu Berlin, während die Kreise Teltow und Niederbarnim der Handelskammer zu Potsdam zugewiesen sind.

Soweit es sich um die Erfüllung der den Handelsvertretungen zugewiesenen öffentlichen rechtlichen Aufgaben handelt, bestimmen sich die Zuständigkeiten der Aeltesten der Kaufmannschaft einerseits und der beiden Handelskammern andererseits in der Weise, dass grundsätzlich die Handelskammern das zuständige Organ sind. Bei der Erforderung gutachtlicher Aeusserungen über gewerbliche und Handelsangelegenheiten Berlins und seiner Vororte ist daher in erster Linie, wie der Minister den Direktionen weiter eröffnet, auf die Handelskammer zu Berlin und für die Kreise Teltow und Niederbarnim auf die Handelskammer zu Potsdam zurückzugreifen, ohne dass damit beabsichtigt wäre, auf die bewährte Unterstützung der Aeltesten der Kaufmannschaft zu verzichten. Sie sollen vielmehr in allen Fällen, wo dies zweckmässig erscheint, auch künftig an der Abgabe von Gutachten betheiligt werden, namentlich in Fragen, mit denen dieses Kollegium bereits früher befasst gewesen ist oder nach Lage der Verhältnisse als besonders sachkundig angesehen werden kann.

— **Zollabfertigung von Reisegepäck.** Bei den zwischen Berlin und Wien Nordbahnhof verkehrenden Nachtschnellzügen ist die zollamtliche Abfertigung des nach Wien oder Breslau und darüber hinaus bestimmten Reisegepäcks zur Bequemlichkeit der Reisenden von der Grenze nach den Stationen Wien, Berlin und Breslau verlegt. Die Packwagen sind dazu mit zollsicheren Abtheilungen versehen, in die das nicht zollamtlich behandelte Gepäck in Oderberg eingeladen wird. Diese Einrichtung, die von den Reisenden mit Befriedigung aufgenommen ist, hat sich bewährt. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Ermessen der Eisenbahndirektionen überlassen, noch in anderen Auslandsverkehren gleiche Maassregeln zu treffen, wenn dies nach Lage der Zugverbindungen als zweckdienlich erachtet wird.

— **Staatsminister v. Thielen und die Kleinbahnen.** Unter dieser Ueberschrift erörtert ein Leitaufsatz der „Köln. Ztg." die segensreichen Erfolge, welche dem Kleinbahnwesen in Preussen während des letzten Jahrzehnts beschieden gewesen und die wesentlich dem thatkräftigen Eingreifen des Ministers v. Thielen zu verdanken sind. Nachdem letzterer am 20. Juni 1891 an die Spitze des preussischen Eisenbahnwesens getreten war, liess er die Durchführung eines unter seinem Vorgänger vorbereiteten Kleinbahngesetzes, das aber bis dahin aus den Akten des Ministeriums nicht herausgekommen war, seine erste und angelegentlichste Sorge sein. Der dem Landtage vorgelegte Entwurf entsprach so sehr dem allgemeinen Bedürfniss, dass seine Durchberathung unter beredter Vertretung durch die Minister rasch von Statten ging und das Gesetz schon am 28. Juli 1892, kaum ein Jahr nach Thielen's Amtsantritt, vollzogen werden

konnte. Es entsprach gleichzeitig den Bedürfnissen der Industrie, der Landwirthschaft und des Verkehrs. Der Begriff der Kleinbahnen wurde geschaffen und dahin bestimmt, dass dies solche dem öffentlichen Verkehr dienende Bahnen seien, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Eisenbahngesetz von 1838 nicht unterliegen. Ob dieser Fall vorhanden, darüber sollte auf Anrufen der Betheiligten nicht der einzelne Minister, sondern das Staatsministerium entscheiden. An Stelle der lediglich dem freien Ermessen der Staatsregierung überlassenen landesherrlichen Genehmigung trat für die Kleinbahnen ein sehr erleichtertes Verfahren, wonach bei den mit Maschinenkraft zu betreibenden für die Genehmigung der Regierungspräsident im Einvernehmen mit der Eisenbahnbehörde zuständig ist und diese Genehmigung nur aus bestimmten namentlich sicherheits- oder verkehrspolizeilichen Gründen versagt werden darf. Insbesondere unterliegt die Bedürfnissfrage nicht der Prüfung der Genehmigungsbehörde. In diesen Punkten liegt der Kern des Gesetzes. Es war ein Verzicht auf die Alleinherrschaft des Staates im Eisenbahnwesen.

War hiermit einem Eingreifen der Privatthätigkeit und des Privatkapitals auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ein breiter Weg geöffnet, so wurde gleichzeitig auch seiner weiteren Entwickelung von der Staatsgewalt fördernd nachgeholfen. In dieser Beziehung sei erinnert an die seit 1895 sieben mal wiederholten Vorlagen wegen staatlicher Unterstützung des Kleinbahnwesens, durch die ihm rund 50 000 000 ℳ aus Staatsmitteln zugeflossen sind. Ein weiterer Akt der Selbstverleugnung war es, als der Minister, dem allseitigen Drängen der Kleinbahninteressenten nachgebend, am 12. Oktober 1900 eine Verfügung erliess, wonach die Staatsbahndirektionen ermächtigt wurden, bei Erstellung direkter Sätze für Waaren der Ausnahmetarife im Verkehr mit anschliessenden Kleinbahnen auf einen Theil der bisher im Tarifsatz der Anschlussstation enthaltenen Abfertigungsgebühren unter der Voraussetzung zu verzichten, dass diese nun nicht etwa diesen Verzicht zur Erhöhung ihrer normalen Antheile verwendeten, der Betrag vielmehr unverkürzt den Verkehrsinteressenten zu Gute käme.

Diesem nachdrücklichen und opferbereiten Vorgehen sind denn auch die entsprechenden Erfolge nicht versagt geblieben. Von Strassenbahnen abgesehen, hat sich die Ausdehnung der preussischen Kleinbahnen von rund 150 km im Jahre 1891 bis zum 31. März 1901 auf 6 025 km erhöht. „Das heisst eine Vervierzigfachung des Netzes. Damals entbehrten noch rund 100 preussische Städte mit über 3 000 Einwohnern einer Eisenbahnverbindung, jetzt sind Städte dieser Grösse ohne Eisenbahn- oder Kleinbahnverbindung nicht mehr vorhanden. Damals war das Anlagekapital der Kleinbahnen auf kaum 100 000 000 ℳ zu veranschlagen, jetzt kann es auf rund 720 000 000 ℳ geschätzt werden. Die Zahl der Unternehmungen ist von 90 auf 340 gestiegen. Natürlich sind wir ja noch lange nicht am Endpunkt der Entwickelung, aber der Fortschritt innerhalb eines nicht viel mehr als zehnjährigen Zeitraums ist doch überraschend. Dem nun verabschiedeten Minister gebührt jedenfalls der Ruhm, die Fesseln gesprengt zu haben, mit denen unter seinem Vorgänger die für Eisenbahnbauten der hier in Rede stehenden Art verfügbaren wirthschaftlichen Kräfte gebunden waren."

Der Geist, der die freie Entfaltung der wirthschaftlichen Kraft auf dem Kleinbahngebiet unbeirrt durch das eng fiskalische Interesse begünstigt, hat reiche Früchte getragen.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 25./26. Juni d. J. in Schreiberhau abgehaltenen 77. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden: Angenommen wurden die Anträge auf: 1. Berechnung von Provision bei Zollfrankaturen; 2. Ergänzung des § 37 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, Abtheilung B (Frachtberechnung für Gegenstände, die mehrere Wagen erfordern); 3. Ergänzung des § 23 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, Abtheilung B, hinsichtlich der Frachtberechnung für rohe, d. h. unlackirte und ungepolsterte Equipagen u. dergl.; 4. Aufhebung der Sperrigkeitstaxe für Hüte und gesteifte Hutstumpen und Aenderung der Position Hüte usw. des Spezialtarifs III in Hüte und Hutstumpen aller Art; 5. Aufnahme der Artikel Kastanienholzextrakt, Palmöl, Palmkernöl, Kokosnussöl und Zinksulfatlösung in das Verzeichniss der Kesselwagengüter; 6. Aufnahme von gemahlenem Quebrachoholz in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter und Ergänzung der Position Gerbstoffe des Spezialtarifs I durch den Zusatz: „auch zerkleinert"; 7. Tarifirung von Briefumschlagpapier nach den allgemeinen Wagenladungsklassen und von Druckausschusspapier nach dem Spezialtarif I; 8. Aufnahme von Harzleim und Gerbleim in die Position Pflanzenleim des Spezialtarifs I; 9. Aufnahme von gekörnter Emaillemasse in den Spezialtarif I; 10. Aenderung der Positionen Abfälle von Häuten, Falzspähne, Lederabschnitzel und Leimleder der Spezialtarife II und III; 11. Aufnahme von Rohanthracen in den Spezialtarif II und von Anthracenrückständen in den Spezialtarif III; 12. Aufnahme von phosphorsaurem Kalk zu Futterzwecken in den Spezialtarif III; 13. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften für Rennpferde und Vollblutmutterpferde, Weidethiere und Zuchtthiere; 14. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 13 der Verkehrsordnung (telegraphische Vorausbestellung von Schlafwagenplätzen).

Abgelehnt wurden die Anträge auf: 1. Aenderung der Zusatzbestimmung II 2 zu § 53 der Verkehrsordnung (zulässiges Mehrgewicht bei Wagenladungen); 2. Aufnahme des Artikels Peptonfutter in den Spezialtarif III und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; 3. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 21 der Verkehrsordnung (Maassnahmen gegen die missbräuchliche Benutzung von Rückfahrkarten).

Vertagt wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von neuen leeren Holzkisten, Holzkistenbrettern und Räucherspähnen in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 2. Aufnahme von Käse in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 3. Versetzung von Brennspähnen zur Glasfabrikation in den Spezialtarif II; 4. Aufnahme von gebrauchten Dampfpflügen und Dampfdreschmaschinen in den Spezialtarif III; 5. Aenderung der Gebührenberechnung für die auf Verlangen gestellten besonderen Personenwagen.

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bedürfen zu ihrer Durchführung der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

— **Preussischer Staatsbahnwagenverband.** In der am 3. und 4. d. Mts. in Stettin abgehaltenen Sitzung dieses Verbandes kam zunächst ein Antrag auf Verbesserung und Kürzung der Niederschriften über die Verbandssitzungen zur Verhandlung. Nach Ansicht der geschäftsführenden Verwaltung litten diese an dem Mangel, dass sie infolge ausführlicher Erörterung solcher Punkte, die mit dem berathenen Antrage nicht in unmittelbarem Zusammenhange ständen, sowie infolge vielfacher Wiederholungen einen übergrossen Umfang angenommen hätten, während andererseits die für die Beschlussfassung maassgebenden Gründe nicht immer genügend hervorgehoben seien, so dass nicht nur das Lesen der Niederschriften zeitraubend, sondern auch ihr Verständniss erschwert sei. Da es Aufgabe einer guten Niederschrift sei, sich auf das zu beschränken, was zum Verständniss und zur Begründung des Antrages und des Beschlusses nothwendig sei, und dies in sachlichem und logischem Zusammenhange in leicht verständlicher Form zusammenzufassen, hatte die geschäftsführende Verwaltung den Antrag gestellt, die Niederschriften in einer Form abzufassen, welche dem über einen Prozess zu erstattenden Referate entspricht. Die Abfassung sollte der berichtenden Verwaltung unter Zuziehung der mitberichtenden und geschäftsführenden Verwaltung obliegen. Obwohl die in dem Antrage hervorgehobenen Mängel der Niederschriften von der Mehrheit der Versammlung nicht verkannt wurden, glaubte man doch andererseits bezweifeln zu sollen, ob die Vortheile der Vereinfachung so gross seien, dass sie die vorgeschlagene Aenderung und die damit verbundene Belastung der berichtenden Verwaltung rechtfertige. Da ferner von anderer Seite betont wurde, dass die unverkürzte Wiedergabe der Berichte für spätere Ermittelungen erwünscht sei, gelangte schliesslich ein Antrag zur Annahme, nach dem die Verhandlungsschrift die erstatteten Berichte und den wesentlichen Inhalt der mündlichen Erörterung in gedrängter Kürze zu enthalten hat. Ein weiterer Punkt der Tagesordnung betraf die Neuaufstellung der sogen. Güterliste, d. h. des Verzeichnisses derjenigen Güter, für deren Verladung offene Wagen von 8 m Länge und darüber gestellt werden dürfen. Den Vorschlägen des zur Vorbereitung der Beschlussfassung eingesetzten Ausschusses wurde überall zugestimmt. Die Güterliste hat eine Anzahl formeller und sachlicher Aenderungen erfahren. Die formellen Aenderungen wurden im wesentlichen dadurch bedingt, dass für die in der Güterliste verbliebenen oder in diese neu aufgenommenen Güter in der Benennung eine möglichste Uebereinstimmung mit der Klassifikation des deutschen Gütertarifs für das betreffende Gut angestrebt worden ist. In sachlicher Beziehung sind aus der bisherigen Liste gestrichen die Artikel Filzhüte in Kisten, Tannenzapfen, Holz in Schwarten und Borke, gemahlen; neu aufgenommen dagegen Filzabschnitzel, Porzellan (Steingut) in Fässern beim Versand nach Seehäfen, Rauhkarden (Weberdisteln), Seegras, Stahlrohrabfall, Untergestelle für Strassenbahnwagen, Torfkohle und Torfstreu in gepressten Ballen. Endlich sind die Dienststellen durch die Aufnahme einer Fussnote zur Güterliste ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass grosse Wagen für die in die Liste aufgenommenen Güter nur dann zu stellen sind, wenn die zur Beförderung angemeldete Menge auf einem kleineren Wagen nicht verladen werden kann.

Der Centralverband deutscher Viehhändler hat wiederholt Beschwerde darüber geführt, dass die Wagengestellung zum Viehversande in vielen Fällen bezüglich des Zeitpunktes der Gestellung, insbesondere aber hinsichtlich der Grösse der Boden-

fläche nicht den Wünschen der Versender entspreche, auch die Lüftung der Viehwagen so unzureichend sei, dass eine Ausnutzung des Wagenraumes bis an die erlaubte Grenze nicht stattfinden könne. Die über diese Beschwerde veranlassten eingehenden Erhebungen, über deren Ergebniss ausführlich verhandelt wurde, widerlegten zunächst die Behauptung der verspäteten Gestellung, da bis auf wenige Ausnahmen die Wagen auch rechtzeitig gestellt sind, wenn sie nur rechtzeitig, d. h. innerhalb der allgemein vorgeschriebenen Fristen bestellt wurden. Auch die Abweichungen in der gestellten und der angeforderten Ladefläche bewegen sich in ganz engen Grenzen, so dass die im Verhältniss zum Gesammtfrachtaufkommen erwachsenen Frachtnachtheile ausserordentlich geringe gewesen sind. Die Frage, ob man durch eine Erweiterung des Meldeverfahrens den Beschwerden noch weiter vorbeugen könne, glaubte man verneinen zu sollen, da schon gegenwärtig die Ladefläche der Viehwagen im Bedarf und Bestand und der G-Wagen im Bedarf allgemein gemeldet werde und eine Ausdehnung der Meldungen die rasche Erledigung der Vertheilung nachtheilig beeinflussen könne. Dagegen wurde die Zweckmässigkeit von Einrichtungen, welche den Zutritt frischer Luft in das Innere des Wagens gestatten, allgemein anerkannt, da eine gute Lüftung nicht nur für das Vieh, sondern auch für die Beförderung einer Reihe leicht verderblicher Güter geboten sei. Es wurde aber auch auf die Nachtheile hingewiesen, welche die Lüftungsöffnungen der G-Wagen — namentlich an ihren Stirnseiten — für die Beförderung vieler Massenartikel, wie Zucker, Salz, Mehl usw. infolge der erhöhten Gefahr des Eindringens von Regenwasser mit sich brächten. Die Mehrheit erklärte jedoch schliesslich die Anbringung von Lüftungsvorrichtungen an den Stirnwänden der G-Wagen, insbesondere der zur Einstellung in Personenzüge geeigneten Gnl-Wagen, für zweckmässig. Hieran anschliessend wurde eingehend über die Vorschläge verhandelt, welche zu dem Entwurfe des abzuändernden § 2 der Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 9. August 1879) zu machen sein möchten.

Weitere Anträge auf Ueberweisung von 30 Gml-Wagen mit 22,5 qm Ladefläche als Stationswagen an Mannheim Hauptbahnhof, auf Abänderung der Bestimmungen über die Versendung von Wagendecken, auf Festsetzung bestimmter Miethssätze für die tageweise Abgabe von Güterwagen an Private sowie auf besondere Kennzeichnung der in den Personenzügen nicht verwendbaren Güterwagen mit Flussstahlscheibenrädern oder Schalengussrädern fanden die Genehmigung der Versammlung; ein Antrag auf besondere Bezettelung der nach der Heimath laufenden Spezialwagen wurde dagegen abgelehnt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschliesslich 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 93 038 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 506 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 95 866 und auf den Arbeitstag 15 977 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 471 und im ganzen 2 828 Doppelwagen oder 3,0 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 23. bis 30. Juni d. J. 29 908 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 36 sowie für andere Güter 17 Doppelladungen zu 10 t. In der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. betrug sie für alle drei Rheinhäfen 16 890 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 46 Doppelladungen zu 10 t. Die Zufuhr von anderen Gütern nach letzterem Hafen betrug 9 Doppelwagen zu 10 t.

Oesterreich.

— **Sicherheitswagen bei Personenzügen auf Lokalbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat die Bestimmung getroffen, dass bei Personenzügen auf Lokalbahnen und bei Sekundärzügen auf Hauptbahnen die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Lokomotive oder Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen auf Strecken mit Steigungen bis einschliesslich 10 ‰, wenn der Zug aus nicht mehr als 10 Achsen besteht, und bei grösseren Steigungen, wenn der Zug aus nicht mehr als 8 Achsen besteht, unterbleiben kann. Weitergehende Erleichterungen sind der besonderen Genehmigung des Eisenbahnministeriums vorbehalten.

— **Die Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft.** Am 7. d. Mts. hat eine Besprechung im Finanzministerium stattgefunden, an welcher der Finanzminister, der Eisenbahnminister und der Präsident der Staatseisenbahngesellschaft theilnahmen. Der eingehende Gedankenaustausch über die Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft, der mehr als zwei Stunden in Anspruch nahm, liess vorerst die Vornahme umfangreicher rechnungsmässiger Erhebungen nothwendig erscheinen, die nunmehr von beiden Theilen durchgeführt werden sollen. Es verlautet, dass die beiden Minister bei der stattgehabten Besprechung das Angebot der Regierung dargelegt haben, welches bei der Berechnung des Einlösungspreises vom Erträgniss des Jahres 1901 ausgeht.

Vor Eingehen in die eigentlichen Verstaatlichungsverhandlungen, welches erst nach Abschluss obiger Arbeiten zu gewärtigen ist, müssen, wie die „Neue Freie Presse" hervorhebt, noch gewisse Vorfragen erörtert werden, namentlich die Frage, auf welche Gegenstände sich die Verstaatlichung erstrecken solle. Zunächst komme in Betracht, ob der Staat auch das Kohlenwerk in Brandeisl und die Wiener Maschinenfabrik ablösen solle. Der Buchwerth dieser Werke wurde in der Abrechnung der Staatsbahn mit der Gesammtziffer von 13 400 000 Kr. angegeben, wozu noch die Vorräthe von 2 790 000 Kr. treten. Würde der Staat eines dieser Besitzstücke ablösen wollen, so müsste sich die Rente, welche er als Ablösungspreis bietet, um den Betrag erhöhen, der für die Verzinsung und Tilgung des Kaufpreises dieses Werkes erforderlich ist. Eine andere Vorfrage betreffe die Ablösung der im Besitze der Staatsbahn befindlichen Eisenbahnobligationen. Im Besitze der Gesellschaft befinden sich die Aktien und Obligationen der böhmischen Kommerzialbahnen, welche mit 15 000 000 Kr. zu Buche stehen, sowie die Aktien der Eisenbahn Zwolenoves - Smecna, welche mit 2 200 000 Kr. bewerthet sind. Ausserdem besitze die Staatsbahn eine Forderung an die böhmischen Kommerzialbahnen von 1 240 000 Kr.

— **Preisausschreiben des Eisenbahnministeriums.** Das Eisenbahnministerium hat für Vorschläge von Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung auf Vereinfachung oder wirthschaftlichere Ausgestaltung des kommerziellen Dienstes, Verringerung des Schreibwerks, dann auf Neueinführung, Verbesserung oder Vervollkommnung bestimmter Einrichtungen, besonders solcher, welche im Interesse der Entwickelung des Verkehres liegen, Geldpreise ausgesetzt. Die zur Bewerbung eingereichten Vorschläge können sich auf einen beliebigen Zweig des kommerziellen Dienstes (Beförderungsdienst, Reklamationsdienst, Tarifwesen, Einnahmenverrechnung) beziehen. Bestimmte Preisfragen werden nicht gestellt; es bleibt dem Bewerber überlassen, jede beliebige zweckdienliche Anregung vorzubringen. Ausführliche Abhandlungen werden nicht gefordert; es genügt, wenn die Vorschläge kurz, jedoch klar und deutlich dargestellt, begründet und erläutert werden. An der Preisbewerbung können sich sämmtliche Bedienstete des Eisenbahnministeriums und der diesem untergeordneten Dienststellen betheiligen. Die Prüfung der Bewerbungen sowie die Entscheidung, an welche Bewerber Preise zu vertheilen sind, erfolgt durch einen vom Eisenbahnministerium zu ernennenden Ausschuss. Es sollen Preise im Höchstbetrage von 800 Kr. und im Mindestbetrage von 200 Kr. verliehen werden.

— **Einnahmen österreichischer Privateisenbahnen im ersten Halbjahr 1902.** Die Einnahmenausweise der grösseren österreichischen Privatbahnen liegen für das erste Halbjahr vor. In den Einnahmen hielt der Rückgang fast durchweg an. Es stellten sich die Einnahmen im ersten Halbjahr im Vergleiche zum gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	37 207 955	— 1 678 843
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	26 186 097	— 948 470
Südbahngesellschaft	48 725 669	— 97 070
österr. Nordwestbahn:		
garantirtes Netz	10 755 900	+ 55 837
Elbethalbahn	6 246 000	— 432 512
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	3 651 748	— 136 899
Buschtêhrader Bahn Lit. A . . .	3 275 257	— 225 787
„ „ „ B . . .	6 146 983	— 592 838
Böhmische Nordbahn	4 657 524	+ 98 558
Aussig-Teplitzer Eisenbahn:		
altes Netz	6 587 102	— 267 339
Teplitz-Reichenberg	911 869	+ 41 222

Mit Ausnahme der Nordwestbahn, der böhmischen Nordbahn und der Theilstrecke Teplitz-Reichenberg haben sonach

sämmtliche Privatbahnen Einbussen in den Einnahmen gegenüber dem ersten Halbjahr 1901 erlitten. Indessen ist nicht ausser Acht zu lassen, dass sich fast bei allen Bahnen aus den endgültigen Abrechnungen der Vormonate gegenüber den vorläufigen Ausweisen sehr bedeutende Mehrbeträge ergaben, dass daher durch die noch ausständigen endgültigen Abrechnungen für die letzten Monate des ersten Halbjahrs die Mindereinnahmen wenigstens zum Theile wettgemacht werden.

— **Kohlenbeschaffung für die österreichischen Staatsbahnen.** Der Gesammtbedarf dieser Bahnen an Kohlen für das Betriebsjahr 1903 ist auf Grund der bei den Staatsbahndirektionen gehaltenen Umfragen nunmehr endgültig mit rund 1 900 000 t festgesetzt worden. Von diesem Gesammtbedarf sind 800 000 t Steinkohlen und 1 100 000 t Braunkohlen. Die Verhandlungen wegen des endgültigen Zuschlages der Lieferungen sind zur Zeit noch nicht abgeschlossen. Soweit aber das Verhandlungsergebniss beurtheilt werden kann, dürfte es sich, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ schreibt, für die Staatsbahnverwaltung nicht ungünstig gestalten.

— **Oberbaurath und Eisenbahndirektor a. D. Prenninger †.** Am 11. d. Mts. ist der Oberbaurath und Eisenbahndirektor a. D. Prenninger gestorben. Geboren zu Wien im Jahre 1829, vollendete er daselbst die technischen Studien, trat 1850 bei der von Carl Ghega geleiteten General-Baudirektion in den staatlichen Eisenbahnbaudienst und verblieb im Dienste des Staates bis zum Verkaufe der Staatsbahnen. Seit 1857 gehörte er dem technischen Stabe der damals eben konzessionirten Kärntner Bahn an. Als diese 1858 in das grosse Netz der „südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und centralitalienischen Eisenbahngesellschaft“ aufging, wurde er von der letzteren übernommen und leitete nun die Trassirung und Projektirung der Strecke Unter-Drauburg-Klagenfurt sowie die Bauausführung der Strecke Mahrenberg-Prävali. 1863 wurde Prenninger zur Direktion der Südbahn einberufen und 1869 zum Stellvertreter des Baudirektors ernannt. In dieser Stellung wirkte er insbesondere an der Durchführung des Baues der Linien Klagenfurt-Villach und Innsbruck-Bozen mit. 1871 wurde Prenninger zum Baudirektor ernannt und leitete als solcher den Bau der Linien Villach-Franzensfeste, St. Peter-Fiume und mehrerer Lokalbahnen, darunter der ersten elektrischen Bahn in Oesterreich (Mödling-Hinterbrühl).

Nach Abschluss der grossen Bauten wurde Prenninger die Stelle des Direktors für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht der Südbahn übertragen. Damit kam ihm auch deren Vertretung im Ausschusse für technische Angelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu und er nahm dort, zumeist als Vorsitzender oder Berichterstatter, wesentlichen Antheil an der Neufassung der „technischen Vereinbarungen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen“, dann der „Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen usw.“. Von 1881 bis 1882 war Prenninger Vorstand des österr. Ingeniör- und Architektenvereins. 1894 schied er aus dem Dienste, wurde jedoch vom Verwaltungsrath der Südbahn zum technischen Beirath der Gesellschaft ernannt. Er versah ferner bis zu seinem Tode die Stelle eines Mitgliedes der Staatsprüfungskommission für das Ingeniörbaufach an der Wiener technischen Hochschule und die eines Präsidenten der ständigen Delegation des österr. Ingeniör- und Architektentages.

Ungarn.

— **Personenverkehr von Budapest mittelst Eisenbahn und Schiff.** Der gesammte Personenverkehr im Bereiche von Budapest stellte sich im Jahre 1901 im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

Verkehrsanstalten	1901	1900
ungarische Staatsbahnen	11 216 808	10 776 691
Südbahngesellschaft	218 534	262 651
Budapester Lokaleisenbahnen	5 202 294	4 912 450
erste Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft	170 770	168 716
ungarische Fluss- und Seeschifffahrts-Aktiengesellschaft	62 125	51 175
insgesammt	16 870 531	16 171 683

Die Gesammtzahl der von den Eisenbahnen und Schiffen nach und von Budapest beförderten Personen betrug in den Jahren 1880, 1885, 1890 und 1895: 1 714 129, 2 871 531, 6 834 932 und 13 174 739 Personen.

— **Beförderung lebender Blumen im internationalen Verkehr.** Mit Rücksicht darauf, dass ein ausländisches Zollamt bei einer im internationalen Verkehr aufgegebenen Sendung von lebenden Blumen Schwierigkeiten machte, weil der Sendung die deutsche Uebersetzung des im Sinne des internationalen Reblaus-Uebereinkommens erforderlichen behördlichen Zeugnisses sowie die von dem Aufgeber dem Frachtbriefe beizuschliessende Deklaration fehlte, wurden die Stationen der ungarischen Staatsbahnen durch die vorgesetzte Direktion streng beauftragt, von den Versendern lebender Blumen im internationalen Verkehr die vorgenannten Urkunden zu fordern, wobei die deutsche Uebersetzung beglaubigt sein muss.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Der Abg. Bourrat setzt im „Matin“ seinen neuerlichen Feldzug gegen die französische Privatbahneinrichtung fort und holt seine Waffen vor allem aus den d e u t s c h e n Eisenbahnleistungen. Er meint, schon seiner günstigen geographischen Lage nach sei Frankreich von der Natur dazu bestimmt, den Durchgangsverkehr zwischen Afrika und Asien sowie Amerika zu vermitteln und das industriellste Land zu werden. Nichts von alledem geschehe, die klügeren Deutschen hätten den grösseren Theil des Verkehrs zu ihren Gunsten abgelenkt; ja, dank ihrer mächtigen Schifffahrtsunternehmungen holten sie sogar französische Erzeugnisse aus den Häfen von Brest und Cherbourg zur Weiterbeförderung ab. Dann wird den französischen Eisenbahngesellschaften in schwärzesten Farben eine Aufzählung ihrer Hauptsünden vorgehalten: Das Ziel ihres mangelhaften Betriebes sei, die Waaren und die Reisenden so lange wie möglich auf ihren eigenen Linien zum möglichst grossen Verdienst der betreffenden Unternehmung zu halten, daher Langsamkeit und Verspätung der Beförderung; derselben Waare werde der gleiche Tarif auf den verschiedenen Netzen verweigert. Der private Schutz der Eisenbahngesellschaften sei viel schädlicher und verwickelter als ein allgemeiner. Die Leiter der Gesellschaften hätten nicht die gehörige Voraussicht bewiesen; der Geist der Sparsamkeit leite, mit Ausnahme der Besoldung der oberen Verwaltung, allein den Geschäftsbetrieb. Zum grössten Schaden des heimischen Wirthschaftslebens hätten sie jahrelang viel zu sehr mit Anschaffungen und der Einstellung von Personal zurückgehalten, bis die bevorstehende Weltausstellung von 1900 dermaassen zum schleunigen Nachholen des Versäumten zwang, dass die bisher unter dem Mangel an Bestellungen leidende französische Industrie den Bedarf nicht decken konnte, sondern die Bestellungen zum sehr grossen Theil ins Ausland gehen mussten. Bourrat führt in dieser Beziehung allerdings schlagende Zahlen an, und thatsächlich hat auch die französische Industrie selbst sich scharf über diese Zustände beschwert. Vom 31. Dezember 1898 bis 31. Dezember 1901 haben die französischen Eisenbahngesellschaften für mehr als 300 000 000 Fr. rollendes Material eingestellt, während in den vorangehenden Jahren die jährlichen Bestellungen für die Gesammtheit der Netze nicht mehr als einige 20 Millionen Franken ausmachten. Bekanntlich werden von den deutschen Staatsbahnen die Bestellungen zur grossen Zufriedenheit der heimischen Industrie dieser möglichst gleichmässig durch die Jahre vertheilt und gesichert. Im Jahre 1887 beförderten die sechs grossen französischen Eisenbahngesellschaften 77 000 000 t Güter, 1898: 144 000 000 t; die Tonnenzahl hatte sich verdoppelt. Man sollte annehmen, dass auch das rollende Material einigermaassen entsprechend hätte vermehrt werden müssen; das war aber durchaus nicht der Fall, denn in derselben Zeit wuchs die Zahl der Lokomotiven nur um 1 489 auf einen Gesammtbestand von 10 292, d. i. um 14 %, und die Zahl der Wagen um 20 913 auf einen Gesammtbestand von 205 709, d. i. um 10 %. „Diesem Nichtvoraussehen, dieser Trägheit unserer Eisenbahngesellschaften kann ich“, so sagt Bourrat, „nicht umhin, die Maassregeln aller Art entgegenzuhalten, welche die d e u t s c h e n S t a a t s b a h n e n ergriffen haben nicht nur, um sich auf der Höhe ganz unvorhergesehener Bedürfnisse zu halten — wie im Ruhrgebiet, wo nach einem entschiedenen Ausspruch des Ministers v. Thielen der Verkehr plötzlich wie ein reissender Strom angewachsen war —, sondern auch, um die Entwickelung des Handels zu steigern und dem Fortschritt voranzugehen.“ Bourrat beruft sich dabei auf folgendes Wort des deutschen Professors v. Kauffmann, dessen berühmtes Buch das Evangelium der französischen Eisenbahngesellschaften zu ihrer Vertheidigung bilde: „In Deutschland sind wir konservativ auf dem Boden der konstitutionellen Politik, aber revolutionär in den Fragen der Nationalökonomie; in Frankreich im Gegentheil ist man revolutionär in der Politik, aber sehr konservativ auf dem wirthschaftlichen Gebiet.“

— Die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen in Frankreich. Die Abgeordnetenkammer hatte am 20. März d. J. einen Antrag angenommen, welcher bezweckt, den Art. 103 des Handelsgesetzbuchs über die Verantwortlichkeit der Eisenbahngesellschaften in Sachen der Güterbeförderung zu erweitern. Die mit der Prüfung der Sache beauftragte Kommission ist nun unter dem Vorsitz des Abg. Peytral zusammengetreten und hat zunächst den Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls und den Direktor der Paris - Lyon - Mittelmeerbahn Noblemaire vernommen.

— Rundreisefahrscheine und Kilometerhefte in Frankreich. Ueber die Handhabung der Rundreisekarten und die wiederholte Abänderung der für solche geltenden Bestimmungen, welche die Eisenbahngesellschaften mit den vielen Betrügereien und der schwierigen Aufsicht begründen, wird aus dem französischen Reisepublikum Unzufriedenheit geäussert. Im Pariser „Temps“ wird u. a. dargelegt, indem man die Schererei mit dem Passirzwang am Fahrkartenschalter wieder einführt, habe man einen der am meisten gewürdigten Vortheile der Rundreisekarten unterdrückt. Im Ausland, und namentlich in Deutschland, wo doch dieselben Betrügereien vorkommen müssten, habe man es deshalb nicht für nöthig gehalten, ein dem Publikum angenehmes System zu ändern. Der „Temps“ veröffentlicht eine Zuschrift, welche der allgemeinen Unzufriedenheit Ausdruck gibt und zur Abstellung der Missstände verlangt, dass bei allen französischen Eisenbahngesellschaften Kilometerhefte eingeführt werden sollten, deren Verwendung laut Amtsblatt vom 1. Juli 1901 auf dem Staatsbahnnetz genehmigt sei. Diese würden ein Jahr und für alle verschiedenen Reisen auf den Linien des Netzes gelten. Jedes Heft gibt das Recht für 2000 oder für 5000 km Fahrt. Diese Kilometerzahl kann der Reisende allein oder begleitet von seiner Familie, seinen Freunden oder Dienern abfahren; es genügt, auf jedem Abreisebahnhof den Beamten die auszuführende Reise mitzutheilen; der Beamte zählt die Kilometer, vervielfältigt sie durch die Zahl der Reisenden und gibt die Gesammtsumme an. Diese Kilometerhefte sind indess nur auf dem Papier stehen geblieben; denn die im vorigen Jahre im „Journal officiel“ veröffentlichte Note war nur ein dem Minister von der Staatsbahnverwaltung vorgelegter Plan, der nicht genehmigt worden ist. Der Tarif sollte dabei um 15 bis 25 % billiger sein als der allgemeine. Der Plan war nach dem Muster der in Holland geltenden Einrichtung der Kilometerhefte vorgelegt. Nach dem „Temps“ ist die Einführung in Frankreich hauptsächlich an der Befürchtung von Missbrauch und Betrügereien gescheitert.

— Die Arbeitszeit der Zugführer und Heizer in Frankreich. Ein französischer Erlass vom 20. Mai d. J. trifft folgende neue Bestimmungen für die Arbeitszeit der Lokomotivführer und Heizer: Den genannten Bahnbediensteten ist durchschnittlich alle 10 Tage am Orte ihres Wohnsitzes eine mindestens 30 stündige Ruhepause zu gewähren; der Zeitraum zwischen zwei solchen Ruhepausen darf nicht grösser als 20 Tage sein. Während dieser Ruhezeit sind diese Bediensteten von jeder Arbeitsleistung zu befreien und können sich von ihrem Wohnsitze auch entfernen. Im Sinne der geltenden Vorschriften für die Arbeitszeit der Bahnbediensteten ist diese Ruhepause jedoch nur für zehn Stunden zu rechnen.

— Die Schifffahrtswege in Frankreich. Es scheint, dass die ungünstige Finanzlage und die sehr grossen Fehlbeträge im Staatshaushalt auch auf die grossartigen Wasserbaupläne verzögernd einwirken. Der Ausschuss, welcher beauftragt ist, den Gesetzentwurf zur Verbesserung der Schifffahrtswege zu prüfen, ist unter dem Vorsitz des Herrn v. Freycinet zusammengetreten und hatte den Finanzminister Rouvier sowie den Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls vorgeladen. Die beiden Minister liessen aber den Vorsitzenden wissen, dass es ihnen angebracht schiene, ihre Vernehmung aufzuschieben bis zu der Zeit, wo der Finanzminister seine Voranschläge betreffs des dem Senat zur Berathung unterliegenden Planes ausgearbeitet haben werde. Der Ausschuss hat sich deshalb auf einen unbestimmten Zeitpunkt vertagt.

Fremde Welttheile.

— Schantung-Eisenbahngesellschaft. Am 26. Juni d. J. fand unter dem Vorsitz des Geh. Kommerzienraths A. v. Hansemann die ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft statt, in welcher der Jahresbericht und der Rechnungsabschluss für das dritte Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1901 vorgelegt wurden. Der Bericht hebt die Ruhe hervor, welche während des Baujahres 1901 in den von der Bahn durchfahrenen Gegenden herrschte, und betont die wohlwollende Haltung sowohl der Beamten als der Bevölkerung. Dank diesen Umständen war es möglich, in rascher Folge Theilstrecken bis Kiautschou (Kilometer 74) am 8. April, Kaumi (Kilometer 100) am 8. September, Tschangling (Kilometer 128) am 1. Dezember und Tsoschan (Kilometer 141) am 26. Dezember dem Betriebe zu übergeben. Inzwischen ist am 20. März d. J. die Linie bis Nanliu (Kilometer 150) eröffnet und am 1. Juni die Station Weihsien (Kilometer 184) feierlich eingeweiht worden, womit den Bedingungen der Konzession für die Fertigstellung der ersten Hauptstrecke Genüge geleistet wurde. Während der Jahre 1900 und 1901 sind 16 Dampfer mit einer Gesammtladung von 60 100 t, darunter 37 000 t Oberbaumaterialien, 5 300 t Brücken, 17 Lokomotiven, 34 Gepäck- und Personenwagen und 329 Güterwagen abgefertigt worden. Bis Ende 1901 waren in Schantung 15 Lokomotiven, 22 Personen- und 310 Güterwagen montirt worden. Die Arbeiten auf der westlich Weihsien gelegenen Strecke sind derartig fortgeschritten, dass die Gesellschaft hofft, noch im Herbst d. J. weitere 60 km dem Betriebe übergeben zu können und damit eine der hauptsächlich mit Seide handelnden Städte Schantungs, Tsingtschoufu, an den Verkehr anzuschliessen. Es ist ferner beabsichtigt, im April 1903 die bei Kilometer 284 gelegene Stadt Tschangtien, von wo die Zweigbahn nach dem Kohlenbezirk von Poschan südlich abgeht, zu erreichen und unmittelbar darauf den Hauptseidenmarkt der Provinz, Tschoutsun (Kilometer 302), dem Verkehr zu eröffnen. Der Bericht spricht sich weiterhin über die Gründung einer chinesischen Transportgesellschaft mit Annahmestellen in den grösseren Orten aus und erhofft davon eine sehr günstige Einwirkung auf die Entwickelung des Verkehrs. Im Schutzgebiete ist mit dem Bau einer grösseren Reparaturwerkstätte begonnen worden, deren Inbetriebnahme für Ende 1902 in Aussicht genommen ist. Mit Bezug auf den Betrieb auf der eröffneten Linie wurde berichtet, dass im Jahre 1901 hauptsächlich Baugüter gefahren wurden und dass der Personenverkehr eine namhafte Steigerung aufzuweisen hatte. Die Direktion theilte weiterhin mit, dass im Kohlenrevier von Weihsien der erste Förderschacht voraussichtlich im August d. J. das Hauptflötz erreichen würde, und dass die Maschinenanlage in der Montirung begriffen ist, so dass der Beginn der Förderung im Herbst dieses Jahres vorgesehen werden kann. Die Versammlung nahm den Jahresabschluss an und ertheilte Entlastung.

Im Anschluss an diesen Bericht ist mitzutheilen, dass die erste Aktienausgabe der Schantung-Eisenbahngesellschaft bevorsteht. Bekanntlich beträgt das Aktienkapital 54 000 000 *M.* Von diesen sind 18 000 000 *M.* voll gezahlt, während auf den Rest eine Einzahlung von 35 % geleistet worden ist; nun werden 15 000 000 *M.* zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt, nachdem, wie s. Zt. berichtet, am 1. Juni d. J. die erste Hauptstrecke der Bahn von Tsingtau bis Weihsien (184 km) dem Verkehr übergeben worden ist, genau zu der Zeit, welche der Gesellschaft in der Konzessionsurkunde vorgeschrieben war. Sie hat damit einen glänzenden Beweis ihrer Leistungsfähigkeit gegeben, denn angesichts der empfindlichen Störungen, welche die Bauarbeiten zeitweilig durch die chinesischen Wirren erlitten, hätte ihr auch eine verspätete Fertigstellung der bezeichneten Strecke nicht verübelt werden können. Sie hätte sich mit vollem Fug auf eine vis major berufen dürfen. Das bisher Erreichte schliesst aber jeden Zweifel daran aus, dass auch der ganze etwa 450 km lange Eisenbahnbau bis Tsinanfu zum vorgesehenen Termin, dem 1. Juli 1904, fertig sein wird. Eine Theilstrecke von Tsingtau bis Kaumi (100 km) ist schon seit 10 Monaten im Betriebe. Wenn auch die Einnahmen auf dieser Strecke noch keinen Anhaltspunkt für eine ziffernmässige Berechnung des künftigen Verkehres bieten, so steht doch das eine fest, dass die Einnahmen und der Verkehr sich von Monat zu Monat in erfreulicher Weise gehoben haben und dass die Chinesen anstatt der gefürchteten und anfangs auch vorhandenen Scheu vor dem Unternehmen der fremden Teufel ihm jetzt volle Zuneigung entgegenbringen. Die Denkschrift des Reichsmarineamts über die Entwickelung des Kiautschougebietes führt einige überraschende Kundgebungen der einheimischen Bevölkerung in dieser Hinsicht an. Die Bevölkerungsdichtigkeit ist in Schantung eine sehr grosse; in dem von der Bahnlinie durchzogenen Gebiete kann sie mit durchschnittlich 250 Einwohnern auf das Kilometer etwa mit dem am dichtesten bewohnten Theile des Königreichs Sachsen verglichen werden. Für die weitere Entwickelung des Unternehmens ist ferner von Bedeutung, dass die Gesellschaft auch für zwei von den Endpunkten der gegenwärtigen Schantungbahn nach Itschoufu im Süden der Provinz führende Linien die Konzession von der deutschen Regierung erhalten hat, welche sie ihrerseits von der chinesischen Regierung durch den Staatsvertrag vom 6. März 1898 erworben hatte. Bis zum Jahre 1908 muss die Gesellschaft sich darüber erklären, ob sie davon Gebrauch machen will. Auf die westliche dieser Linie (Tsinanfu-Itschoufu) hat die Gesellschaft indessen zu Gunsten eines anderen, grösseren Unternehmens Verzicht geleistet. Das „Konsortium für asiatische Geschäfte“, aus

dem die Schantung-Eisenbahngesellschaft hervorgegangen ist, hat nämlich gemeinsam mit einem englischen Syndikat einen Vertrag mit China geschlossen, demzufolge von beiden Vereinigungen eine chinesische Staatsbahn von Tientsin bis nach Nanking am Jangtsefluss gebaut werden soll, die auch Tsinanfu berühren wird. Durch diese Bahn würde die gegenwärtige Schantungbahn einen sehr vortrefflichen Anschluss an das übrige chinesische Bahnnetz erhalten. Zu diesen günstigen Aussichten tritt noch eine andere. Die Schantungbahn durchschneidet zwei schon von altersher in Betrieb befindliche Kohlenreviere, das kleinere von Weihsien und das grössere von Poschan, ersteres rund 170 km, letzteres rund 320 km von Tsingtau entfernt. Zur Ausbeutung dieser Kohlenfelder hat sich aus derselben Interessengruppe, wie bei der Eisenbahngesellschaft, die Schantung-Bergbaugesellschaft mit einem Kapital von 12 000 000 ℳ gebildet. Beide Gesellschaften werden sich also in die Hände arbeiten. In Weihsien ist ein Förderschacht bis auf 120 m abgeteuft worden, und man glaubt das Kohlenflötz bei 160 m zu finden; in Poschan sind die Bohrarbeiten in vollem Gange. Ausser verschiedenen Landesprodukten, wie z. B. Seide, wird also Steinkohle einen der Massen- und Stapelartikel der Eisenbahn bilden. Das ausgedehnte Gebiet, welches von der Eisenbahn aufgeschlossen wird, ist zum allergrössten Theile sehr fruchtbar und von der, wie erwähnt, überaus dichten Bevölkerung vortrefflich angebaut, so dass die Voraussetzungen für eine grossartige Entfaltung des Personen- und Waarenverkehrs in vollem Maasse gegeben sind.

Allgemeines.

— **Jahresbericht der Suezkanalgesellschaft.** In dem soeben erschienenen Jahresbericht der englischen Mitglieder des Direktoriums der Suezkanalgesellschaft ist festgestellt, dass von der Zahl bezw. dem Tonnengehalt der den Kanal passirenden Schiffe im Jahre 1901: 56,1 % und 57,8 % auf britische Schiffe entfielen gegen 56,2 % und 57,6 % im Jahre 1900 und 64,0 % bezw. 66,6 % im Jahre 1899. Dagegen habe die Zahl bezw. der Tonnengehalt der deutschen Schiffe im Jahre 1901 13,8 % und 16,3 % der Gesammtziffer betragen, gegen 13,4 % und 15,1 % im Jahre 1900 und 10,7 % bezw. 10,8 % im Jahre 1899. Diese Zunahme des Verkehrs deutscher Schiffe bildet einen der wesentlichsten Punkte des Berichts. Der Prozentsatz französischer und holländischer Schiffe hat etwas abgenommen, der der russischen zeigt eine kleine Zunahme.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 20. Juli d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Culm-Unislaw die Reststrecke Culm-Althausen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Neue Stationen liegen an dieser Strecke nicht.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke werden die Haltestellen, welche bisher nur für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eingerichtet waren, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen oder schwerwiegenden Gegenständen, deren Verladung eine Kopframpe erfordert, ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 10. Juli 1902. (1823)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. August d. J. ab wird der Stationsname Urbach bei Cöln in „Porz-Urbach" abgeändert.

Cöln, den 8. Juli 1902. (1824)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Schliessung der Station Blankenstein (Ruhr) und Eröffnung der Station Herbede für den Fahrzeugverkehr.

Vom 15. Juli d. J. ab findet eine Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen auf der Station Blankenstein (Ruhr) nicht mehr statt. Von demselben Tage ab wird die Nachbarstation Herbede für den Fahrzeugverkehr freigegeben.

Essen, den 6. Juli 1902. (1825)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20 August 1902 werden für Sammelgüter von Mannheim und Frankfurt a/M. nach Genf tr. in Bestimmung nach Marseille und Cette tr. auf dem Beförderungsweg über Basel gegen Vorlage der Transportpapiere folgende Rückvergütungsbeträge gewährt.

Für Sendungen mit Herkunft von	in Ladungen zu 5 t	in Ladungen zu 10 t
	Rückvergütungsbeträge in Centimes für 100 kg	
Mannheim . . .	31	41
Frankfurt a/M. .	18	30

Nähere Auskunft ertheilen die Güterverwaltungen Mannheim und Basel.

Karlsruhe, den 11. Juli 1902. (1826)
Gr. Generaldirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Gruppentarif I (Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg) für den Versand von Grube Vaterland und Trebnitz i. d. Mark nach den Stationen der Strecken Kreuz-Strebelow, Schneidemühl-Pansin und Arnswalde-Callies-Falkenburg Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine) und Rohbraunkohle in Kraft.

Dieselben gelten bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 9. Juli 1902. (1827)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli d. J. treten im hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr Ausnahmesätze für Giessereiroheisen von den Stationen Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Rosenberg, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Zabrze des Direktionsbezirks Kattowitz nach Neubrandenburg sowie Ausfuhrsätze der Seehafen-Ausnahmetarife D und D 1 von Zehdenick i. d. M. nach Lübeck in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Juli 1902. (1828)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. Juli d. J. wird die Station Ergoldsbach in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III einbezogen. Der Theilfrachtsatz der Schnitttafel A bis Schnittpunkt I beträgt 0,70 ℳ für 100 kg.

Cöln, den 8. Juli 1902. (1829)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
Theil II, Heft 1 und 2.

Am 1. August d. J. werden zu den vorbezeichneten Tarifheften die Nachträge III und IV herausgegeben. Ausser Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält der Nachtrag III zum Tarifheft 1 die Frachtsätze des bereits seit 15. November v. J. eingeführten Ausnahmetarifs für gepresstes Heu und Stroh und die schon am 17. Mai d. J. an dieser Stelle veröffentlichten, theils erhöhten, theils ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 42 A für Baumwollwaaren. Ferner gelangen durch den Nachtrag III zur Einführung: ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 20 für Mühlsteine, ermässigte Theilfrachtsätze b des Ausnahmetarifs Nr. 23 für Zucker in 10 t-Ladungen, theilweise ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 24 für frische Fische und Nr. 36 für Schwefelsäure, ferner zum Theil ermässigte Theilfrachtsätze a des Ausnahmetarifs Nr. 37 für Nüsse in 10 t-Ladungen und Erweiterung dieses Ausnahmetarifs durch Einstellung von Frachtsätzen für 5 t-Ladungen. Ausserdem wird durch den Nachtrag der Ausnahmetarif Nr. 40

auf den Artikel „Chamottemörtel" ausgedehnt.

Der Nachtrag IV zum Tarifheft 2 enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen sowie der Neuaufnahme einer grösseren Anzahl von Stationen neue ermässigte Frachtsätze für Bohnen zur überseeischen Ausfuhr nach deutschen Hafenplätzen und an Stelle der bisherigen Frachtsätze für Kleie des Ausnahmetarifs Nr. 6 C neue, zum Theil ermässigte Frachtsätze für Kleie, die indessen nur für Sendungen von rumänischen Mühlenstationen eingeführt werden. Soweit keine neuen billigeren Frachtsätze für Kleie vorgesehen sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze für Kleie noch bis zum 15. August 1902 bestehen.

Die neuen Tariftabellen des Nachtrages IV ergeben ausser Tarifermässigungen auch Tariferhöhungen im Betrage bis zu 3 Cts. für 100 kg. Die erhöhten Frachtsätze treten erst vom 15. September 1902 ab in Kraft. Nähere Auskunft über die einzelnen Tarifänderungen geben die betheiligten Verwaltungen. Vom 15. Juli d. J. ab sind die Nachträge zum Preise von 25 ₰ für das Stück des Nachtrages III und von 25 ₰ für das Stück des Nachtrages IV durch die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau in Berlin zu beziehen.

Breslau, den 1. Juli 1902. (1830)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Mehl und Mühlenfabrikate unter die in der Abtheilung 1 des badischen Binnengütertarifs, Abschnitt D Ziffer 10 c bezeichneten Frachtgegenstände eingereiht, für welche gebührenfreie Ueberführung zwischen dem Sammelbahnhof bei Mannheim Industriehafen und den allgemeinen Gleisen des Industriehafens gewährt wird.

Karlsruhe, den 10. Juli 1902. (1831)
Grossh. Generaldirektion.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Zur Beseitigung hervorgetretener Zweifel wird bekannt gegeben, dass durch die Einführung des Nachtrages 4 zum Verbandsgütertarif, der auf den Seiten 3—14 ein neues Waarenverzeichniss und geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisen etc.) enthält, der im Nachtrage 3 enthaltene gleiche Ausnahmetarif vollständig aufgehoben worden ist.

Altona, den 9. Juli 1902. (1832)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 15. Juli d. J. ab werden die Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifs E, Klasse I im Tarifheft 4a des obigen Verkehrs zwischen Braunschweig Nordbahnhof und Braunschweig Westbhf. einerseits und Leer andererseits auf 0,96 ℳ für 100 kg ermässigt.

Erfurt, den 8. Juli 1902. (1833)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August 1902 tritt der Nachtrag II zum Tarif für den Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai in Kraft, der neben verschiedenen Ermässigungen auch Erhöhungen von Frachtsätzen enthält. Nähere Auskunft hierüber kann schon jetzt von unserem Verkehrsbüreau (Wienerstr. 4) erlangt werden. Soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die jetzt geltenden Frachtsätze und Bestimmungen noch bis 15. September 1902 in Kraft.

Dresden, am 9. Juli 1902. (1834)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. Juli 1902 treten infolge Eröffnung der Strecke Konitz-Lippusch für den Durchgangsverkehr im nordostdeutsch-sächsischen Gütertarif ermässigte Entfernungen und Frachtsätze, im Gruppentarif I und ostdeutschen Gütertarif (I/II) ermässigte Ausnahmesätze für Holz und Getreide in Kraft.

Ferner kommen vom Tage der Betriebseröffnung der Reststrecke Culm-Althausen abgekürzte Entfernungen und Sätze für die Station Culm sowie abgekürzte Ausnahmesätze für Holz und Getreide für die Stationen Kamlarken und Stolno zur Einführung.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 11. Juli 1902. (1835)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Juli 1902 kommt der Nachtrag 2 zum Gütertarif für den Berlin-Stettin-nordostdeutschen Verkehr (I/III) zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks
   Bromberg: Hofleben,
   Danzig: Althausen, Baumgart, Bruss, Gollubien, Gr.-Kresin, Gr.-Neuhof, Kalisch, Lippusch Glashütte, Lubnia, Lunau, Mentschikel, Plutowo, Pomeiske, Powalken, Semlin, Sophienwalde, Sykorschin, Thurmberg;
   Berlin: Coschen, Mahlsdorf;
   Stettin: Heinrichsdorf i. Pm., Pastitz;
b) geänderte Entfernungen und Sätze für eine Anzahl Stationen der Gruppen I und III;
c) sonstige Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Die bisherigen Ausnahmesätze des Ausnahmetarifs E 2 für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern von Landsberg a. W. und Landsberg a. W.-Brückenvorstadt nach Grabow a. O., Kratzwiek, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan Bredow, Zabelsdorf und Züllchow sind mangels eines Verkehrsbedürfnisses nicht aufgenommen worden und treten am 1. September d. J. ausser Kraft.

Sonstige Erhöhungen erlangen ebenfalls erst am 1. September d. J. Gültigkeit.

Der Nachtrag ist durch die Fahrkartenausgabestellen zum Preise von 0,15 ℳ für das Stück käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 12. Juli 1902. (1836)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sämmtliche während der Zeit vom 1. September bis 15. Dezember d. J. in Stuttgart eintreffenden Wagenladungen von frischem Obst — jedoch ausschliesslich ganzer Wagenladungen zerquetschter Weintrauben und frischer Tafeltrauben — werden zur Entladung auf den Nord- und Westbahnhof daselbst verwiesen.

Die Abfertigung der nach Stuttgart bestimmten Obstwagen erfolgt in der gedachten Zeit auf den Nordbahnhof, soweit nicht Stuttgart Westbahnhof in den Frachtbriefen als Empfangsstation vorgeschrieben ist.

Frachtbriefvorschriften, welche die Bereitstellung der Obstwagen auf dem Hauptgüterbahnhof Stuttgart bezwecken, bleiben unberücksichtigt.

Stuttgart, den 10. Juli 1902. (1837)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 treten Tarifbestimmungen für die Ueberführung von Gütern zwischen Reichenberg A. T. E. Uebergang und Reichenberg S. St. B. oder S. N. D. V. B. Uebergang in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Dresden, den 10. Juli 1902. (1838)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Station Zabrze des Direktionsbezirkes Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Glaswaaren) aufgenommen. Auf Seite 268 des Tarifes vom 1. Mai 1900 sind in der Schnitttariftabelle, Abtheilung A, die folgenden Frachtsätze nachzutragen:

Von und nach	Direktionsbezirk	bis zum Schnittpunkte					
		A		B			
				im Verkehr nach Konstantinopel und Salonik			
		a) 5 000 kg	b) 10 000 kg	I. Glaswaaren mit Ausschluss von Hohlglas		II. Hohlglaswaaren	
				a) 5 000 kg	b) 10 000 kg	a) 5 000 kg	b) 10 000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold					
Zabrze . .	Kattowitz	441	301	434	301	428	294

Breslau, den 9. Juli 1902. (1839)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Verkehr.

Am 1. August l. J. gelangt der Nachtrag II zu Theil II des südösterreichisch-ungarisch-deutschen Gütertarifs zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, der Anstosstaxen für den direkten Verkehr mit Cormons, Görz usw. und des Eilgut-Spezialtarifs für lebende Fische und kleine Seethiere aller Art.

Ausserdem sind in denselben die theilweise geänderten Reexpeditionstabellen für Getreide usw. und für Petroleum, welche seither im Theile I enthalten waren, aufgenommen worden.

Das auf Seite 26–28 des Theiles I enthaltene Verzeichniss der deutschen und schweizerischen Tarifstationen sowie die Reexpeditionstafel für Getreide usw., ferner die auf Seite 30 des Theiles I enthaltene Reexpeditionstafel für Petroleum nebst Anmerkung ist daher zu streichen.

München, den 6. Juli 1902. (1840)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag VII zum Ausfuhrtarif vom 15. Februar 1897 für Getreide usw. nach Stationen der holländischen Eisenbahn, der niederländischen Staatsbahn und der niederländischen Centraleisenbahn in Kraft. Derselbe enthält anderweite Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen sowie Ergänzungen der Frachtsätze für den Verkehr mit Maastricht.

Ueber die eintretenden Erhöhungen für den Verkehr mit Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Sachsenhausen ertheilen die Güterabfertigungsstellen daselbst Auskunft, und sind Abdrücke des Nachtrags durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu 5 ₰ das Stück zu beziehen.

Elberfeld, den 7. Juli 1902. (1841)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1902 ab wird die Station Teltow des Bezirks Halle a/S. in den Verkehr einbezogen.

Berlin, den 7. Juli 1902. (1842)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Eisenbahnpacketen für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird die Station Biebrich (Rheinbahnhof) in den Tarif für die Beförderung von Eisenbahnpacketen (Expressgutausnahmetarif) einbezogen.

Das Nähere ist bei den Gepäckabfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 8. Juli 1902. (1843)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 1. August d. J. tritt zum vorbezeichneten, vom 1. Januar 1901 gültigen Kohlentarife der Nachtrag I in Geltung, der ausser den bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen enthält. Ferner bringt derselbe Frachtsätze von neuen Versandgruben sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 15 ₰ für das Stück durch die betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Kattowitz, den 10. Juli 1902. (1844)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Am 15. Juli 1902 erscheint zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. November 1898 der Nachtrag V, enthaltend u. a. Frachtsätze nach verschiedenen neu aufgenommenen östlichen Stationen, sowie Frachtsätze von den Stationen Bönen, Dortmund Rangirbahnhof, Osterfeld Süd und Mülheim a. d. Ruhr. Einige durch Berichtigungen eintretende Erhöhungen treten am 1. September d. J. in Kraft.

Essen, den 11. Juli 1902. (1845)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Die Station Lübberstedt des Direktionsbezirks Hannover wird mit sofortiger Gültigkeit in die Abtheilung C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April d. J., enthaltend Frachtsätze für Kohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg, mit den Frachtsätzen der Station Stubben aufgenommen.

Essen, den 8. Juli 1902. (1846)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken.

Mit Gültigkeit vom 25. August d. J. werden die Frachtsätze Liblar-Lendersdorf in 0,19 ℳ. und Liblar-Kreuzau in 0,20 ℳ. für 100 kg berichtigt.

Essen, den 11. Juli 1902. (1847)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI.

Die Bekanntmachung vom 4. Juni 1902 (Abs. 1 und 2), betr. Uebergangstarif im Verkehr mit der Grifte - Gudensberger Kleinbahn, wird dahin erläutert, dass für Rüben und Rübenschnitzel im Verkehr mit Wabern die Ausnahmesätze in der bisherigen Höhe zur Anwendung kommen, dass ferner die Frachten für Rüben und Rübenschnitzel im Verkehr mit Göttingen und für Steine des Spezialtarifs III im Verkehr mit den Stationen der Gruppe VI ermässigt worden sind und dass endlich hinsichtlich der Artikel Wegebaustoffe im Verkehr mit den im bisherigen Ausnahmetarif 5 l genannten Empfangsstationen Frachterhöhungen zu dem angegebenen Zeitpunkt (1. August 1902) eintreten werden.

Cassel, den 1. Juli 1902. (1848)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die am 15. Juli 1902 zur Einführung gelangenden Frachtsätze für Trass und Tuffsteine von den Stationen Kruft und Plaidt des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken gelten nicht für die Station Tannwald-Schumburg der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn, sondern ausschliesslich für die gleichnamige Station der k. k. priv. süd - norddeutschen Verbindungsbahn.

München, den 10. Juli 1902. (1849)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif mit Asch Stadt und Rossbach vom 1. August 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1902 wird beim Ausnahmetarif Nr. 7 für den Artikel Schiefer die Tarifbestimmung wegen Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens aufgelassen.

München, den 12. Juli 1902. (1850)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 1–4.
(Getreideverkehr Oesterreich-Ungarn mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 sind die „Städtischen Lagerhäuser in München Südbhf." in den obenbezeichneten Tarifheften als Einlagerungsstelle zu streichen.

München, den 11. Juli 1902. (1851)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Brassó nach Paris (Douane und Reuilly), sowie von Ungvár nach Nancy.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt und unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach		
	Nancy	Paris	
		Douane	Reuilly
	Francs Gold für 1 000 kg		
Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen:			
Brassó . .	—	132,05	132,80
Ungvár . .	88,55	—	—

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Theil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 9. Juli 1902. (1852)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Das Ergänzungsblatt vom 14. Juni 1901 zum Binnentarif der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit dahin abgeändert, dass nur für jeden auf dem Gemeinschaftsbahnhofe Neustadt O/S. für die Neu-

stadt-Gogoliner Eisenbahn ankommenden und abgehenden Wagen mit Lokalfracht, welcher nicht am Ladegleise der Privatbahn zur Be- oder Entladung kommt, sondern auf Wunsch auf die Ladegleise der Staatsbahn gestellt wird, eine Gebühr von 1 ℳ. zur Erhebung gelangt.

Die gleiche Gebühr für den Gemeinschaftsbahnhof Gogolin fällt fort, ebenso die besonderen Kosten für Ueberführung des in Neustadt O/S. und Gogolin für die Nebenbahn abgefertigten Gepäcks.

Zülz, den 15. Juli 1902. (1853)

Die Direktion
der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

4. Bilanzen.

Vermögensbilanz der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft Ende März 1902,
welche in der Generalversammlung am 28. Juni 1902 genehmigt worden ist.

Aktiva.

		ℳ.	₰
1.	Erwerbspreis der braunschweigischen Eisenbahnen einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten sowie eines Zuschusses von 200 000 ℳ. an die preussische Staatseisenbahnverwaltung zu den Baukosten der Linie Hildesheim-Braunschweig und des vom preussischen Staate übernommenen Bestandes des braunschweigischen Eisenbahngesellschaftsbaufonds	103 536 743	48
2.	Rentenforderung der Aktionäre an den preussischen Staat (1/4 der auf das Kalenderjahr 1902 entfallenden Rente von $1^1/_2$ % auf 36 Millionen Mark) . .	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Passiva.

		ℳ.	₰
1.	Aktienkapital	36 000 000	—
2.	Prioritätsobligationenkapital I. Emission von 1874 . . . . (davon sind getilgt 3 737 634 ℳ.)	9 600 000	—
3.	Getilgtes Prioritätsobligationenkapital II. Emission von 1881	29 750	—
4.	Forderung des preussischen Staates in Höhe der gekündigten und durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen oder durch Baarzahlung getilgten Prioritätsanleihe der braunschweigischen Eisenbahn II. Emission von 1881	3 370 250	—
5.	Werth der an die herzoglich braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität . . . . (davon sind getilgt 9 401 211 ℳ. 90 ₰)	50 187 699	—
6.	Verwendungen für Erweiterungen aus dem Reservefonds	4 229 044	48
7.	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck	120 000	—
8.	Rente an die Aktionäre (1/4 von $1^1/_2$ % auf 36 Millionen Mark)	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Magdeburg, den 27. Mai 1902.

Königliche Eisenbahndirektion, als Vorstand der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (1854)

5. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Holz- und Seilerwaaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen, Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge.

II. Gewebe und Posamentirwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, leinene Schläuche und Teppichborden, Dochte, Schnur, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Nähfaden, Schmierpolster, Wiechengarn und Fensterzugborden.

III. Glas- und Thonwaaren, als: Oelbehälter, Milchglasglocken, Laternengläser, Glastafeln, Laternenglas und Isolatoren.

IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Karbolsäure, Salzsäure, Spiritus, Bleiweiss, Ocker, Mennige, Parisergelb, Pariserschwarz, Kienruss, Umbra, Eisenmennige und Goldbronze.

V. Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Häute, Felle, Riemen, Bimsstein, Kreide, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Harz und Schiffstheer.

VI. Papiere und Verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Gummi arabicum, Zimmermannsbleie, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 23. Juli 1902“

versehen spätestens

Mittwoch, den 23. Juli 1902, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 24. Juni 1902. (1855)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Herstellung der flusseisernen Eingangshalle nebst 2 Seitenhallen und der Quersteighalle auf Bahnhof Cassel O., zus. rd. 170 t Flusseisen und 30 t Wellblech, soll im ganzen oder getheilt vorbehaltlich der Genehmigung durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vergeben werden.

Die Verdingsunterlagen sind im Bahnhofsgebäude Cassel O., rechter Flügel, Zimmer Nr. 3 — Hochbauabtheilung — einzusehen oder können gegen kostenfreie Einsendung von 5 ℳ. für das Heft nebst Zeichnungen von dem Eisenbahnsekretär Blase dort bezogen werden. Zur Eröffnung der Angebote wird Termin angesetzt auf Dienstag, den 5. August d. J., Vorm. 11 Uhr. Die Angebote sind bis dahin versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an uns einzusenden oder bei obengenannter Stelle abzugeben. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 10. Juli 1902. (1856)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Den Bedarf an Kleineisenzeug für das Jahr 1903 (etwa 360 t) beabsichtigen wir mit Anlieferung zum 1. April n. J. zu vergeben. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 25. Juli d. J. an unser Materialienbüro hier, Karlstrasse Nr. 8 einzusenden, wo die Eröffnung derselben um 11 Uhr Vormittags erfolgen wird.

Lieferungsverzeichnisse, Bedingungen und Zeichnungen sind von der vorgenannten Dienststelle gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ. zu beziehen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Oldenburg, den 8. Juli 1902. (1857)

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 3 Stück Drahtzugschranken für die Strecke Gotha-Bebra soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Das Verdingungsheft nebst Lageplänen ist gegen portofreie Einsendung von 0,90 ℳ. (nicht in Briefmarken) von hier zu beziehen. Die Eröffnung der mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von 3 Stück Drahtzugschranken“ versehenen Offerten findet am

Sonnabend, den 26. Juli 1902,
Vormittags 11 Uhr

statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Gotha, den 10. Juli 1902. (1858)

Kgl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 20. Berlin, am 16. Juli 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A A	—	1	Pack	7 leere Zwiebelsäcke	3	1	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
2	A B	10098	1	Fass	Olivenöl —	257	2	Leipzig M. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
3	A G	101/3	3	Säcke	Kleider —	80	3	München Centr.	Bayerische Stsb.	
4	A L	2464	1	Kiste	Gardinen u. Wäsche	14	4	Seesen Stb.	K. E.-D. Cassel	
5	A L M	2976	1	„	Plüsch —	25	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
6	A S M	332	1	„	gefüllt —	78	6	Strassburg i/E.	Reichsbahn	
7	A T	429/30 642/3	4	Kisten	leer —	182	7	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
8	A W	—	1	—	Kette —	—	8	Essen H.	K. E.-D. Essen	
9	B	602	1	Bund	Blumenstäbchen —	22	9	Peine	K. E.-D. Hannover	
10	B	—	4	Stück	gusseis. Ofenfüsse —	1	10	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Schrauben.
11	B	52	1	Eimer	gefüllt —	29	11	Dülmen	K. E.-D. Münster	
12	B	671, 673	2	Kisten	? —	76, 76	12	Tetschen	Sächsische Stsb.	
13	B & H	517	1	Kiste	Entwickler —	25	13	Herne	K. E.-D. Essen	
14	B S	—	1	Sack	4 Fässchen Holländer Heringe	6,5	14	Mannheim	Badische Stsb.	
15	C	70	1	—	Petroleumfass, leer —	38	15	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
16	D R P	46021	1	Fass	Oel —	237	16	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
17	D S G	1	1	Sack	Tuchenden —	33	17	Augsburg	Bayerische Stsb.	
18	E	5	1	Stück	Ofentheil —	8	18	Tingleff	K. E.-D. Altona	
19	E A	215	3	—	Unterlagshölzer u. Keile	—	19	Altenessen	K. E.-D. Essen	
20	E D S	3656, 5899	2	Bund	Griffstahl —	55	20	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
21	E E	276	1	Korb	leer —	1,5	21	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
22	E K	12923	1	Kiste	emaillirtes Kochgeschirr	66	22	Oberwesel	Direktion Mainz	
23	E L	4	1	Reisekorb	leer —	10	23	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
24	E R	—	1	Korb	Gemüse —	17,5	24	Kufstein	„	
25	E T	81	1	„	Wäsche und Damenkleider	15	25	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Gr. Düngen.
26	F	—	1	„	frische Bohnen —	19	26	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
27	F B	517, 580	2	Weinfässer	— —	226	27	Mannheim	Badische Stsb.	
28	F W	1264	1	Kiste	Schleifsteine —	15	28	Hoerde	K. E.-D. Essen	
29	F W	11745	1	—	Bettstellseitenbrett —	2	29	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
30	G	—	1	—	gusseis. Viehkessel —	42	30	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
31	G	10	1	Korb	Kirschen —	24	31	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
32	G B	37366	1	Verschlag	leer —	20	32	München Centr.	„	
33	G C	8656	2	—	Eggen —	79	33	Kettwig	K. E.-D. Essen	
34	G D	9641	1	Bund	2 neue Blechkannen	4	34	Karlsruhe H. B.	Badische Stsb.	
35	G M	215	1	Kiste	Blechbälle für Zuckerw.	71	35	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
36	G S	632	1	Bierkiste	leer —	18	36	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
37	G S	161	1	Kiste	schwed. Streichhölzer	18	37	Gladbeck	K. E.-D. Essen	
38	G S	4321	1	Fass	Oel —	189	38	Gogolin	K. E.-D. Kattowitz	
39	G S	2887/88	1 1	Kiste Bund	Eisenwaare — Draht —	23	39	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	
40	G T	—	1	Korb	Kräuter —	25	40	München Centr.	Bayerische Stsb.	
41	H	—	3	Verschläge	leer —	54	41	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
42	H C	5827	1	Kiste	leer —	27	42	Altona	K. E.-D. Altona	
43	H G	1572	1	—	eis. Maschinentheil —	45	43	Wittenberge	„	theilw. in Leinewand.
44	H J	1146	1	Pack	Schnürleiber —	—	44	Tyenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt: Köpingen-Crefeld.
45	H K	5346	1	Kiste	leer —	23	45	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
46	H K	100	1	Reisekorb	— —	45	46	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
47	H St	—	1	Kiste	Stärke —	12,5	47	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
48	H W	—	1	Sack	ansch. Speck —	26	48	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	J	11	1	Sack	1. Säcke —	27,5	49	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
50	J K	1	1	Kiste	Brockhaus' Konversationslexikon v. 1898	42	50	Leipzig Eilb. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
51	J L & C	3635	1	Bund	2 Stühle —	—	51	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
52	J R	11	6	Stück	Roststäbe —	16	52	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	J S	2662	1	Korbkanne	leer —	7	53	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
54	J T D M T T	—	3	—	Schaufeln aus Eisen	3	54	Röthenbach b. L.	Bayerische Stsb.	
55	K	8915	1	Stab	Rundeisen —	6	55	„	„	
56	K. Mil.-E.	118	1	Wagen	— —	—	56	Berlin Nordb.	K. E.-D. Berlin	Zug 8539.
57	L	9821	1	Lattenkiste	leer —	23,5	57	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
58	L C	1	1	Pack	Stockfische —	24	58	Mainz H.	Direktion Mainz	
59	L K	—	1	Sack	anscheinend Kleiesäcke (wenig gebraucht)	32	59	Glauchau	Sächsische Stsb.	
60	M	I	1	Pack	alte Säcke —	12,5	60	Sternberg N/M.	K. E.-D. Posen	
61	M B	1027	1	Kiste	leer —	33	61	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
62	M G	12269	1	„	Teigwaaren —	31	62	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
63	M H	4167	1	—	Deichsel zur Mähmaschine	—	63	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
64	M H	100	1	Kiste	Weinflaschen —	41	64	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
65	M N	—	1	Handkoffer	Kleider —	12	65	Cöln (Eilg.)	K. E.-D. Cöln	
66	N	—	19	Stück	Rundeisen —	1 168,5	66	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
67	N	2	1	Bund	20 Gusstheile —	27	67	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
68	N M	—	1	„	5 Stg. vierk. Eisen —	28	68	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
69	N W	—	1	Verschlag	Schaufensterkasten, Tabak u. Notizbücher	26,5	69	Misburg	K. E.-D. Hannover	
70	O H J	79/5180	1	Bund	2 Rohrstühle —	11	70	Bismark i/W.	K. E.-D. Essen	
71	O M C R L	2	1	Stück	Eisenplatte —	6,5	71	Ahrensburg	Lübeck-Büchener	
72	O S X	1	1	—	kleiner Holztisch —	3	72	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	alt, lackirt.
73	P Z	—	2	—	Petroleumfässer, leer	72	73	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
74	R	—	1	Stück	Feuertopf m. Rost —	22	74	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
75	R	5076	1	Sack	alte Betten —	17	75	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
76	R C	25771	1	(in Stroh)	Tisch —	35	76	Görlitz	K. E.-D. Breslau	nussbaum polirt.
77	R C	4599	1	Ballen	Stores —	14	77	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
78	R K	7788	1	Pack	Papier —	26	78	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
79	R M	—	4	Körbe	Johannisbeeren —	22	79	München Centr.	Bayerische Stsb.	
80	R S	—	1	Holzkoffer	verm. Kleidungsstücke	22	80	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
81	R W	1	1	Reisekorb	Herrenkleider und Wäsche	20	81	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
82	S	—	1	Stück	Roststab —	3	82	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
83	S B C A K	8925	1	Fass	Oel oder Syrup —	255	83	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
84	T	191	1	Korb	Pflaumen —	5	84	München Centr.	Bayerische Stsb.	
85	T A G	264 oder 266 auch 268	1	Kiste	Gipsmodelle —	46	85	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
86	T Qu	27	1	Fass	leer —	11	86	Uffing	Bayerische Stsb.	
87	T W & G	10	1	Kiste	Glascylinder —	147	87	München Centr.	„	
88	U	1706	2	—	neue Blechflaschen, leer	6	88	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
89	W	1	1	Ballen	Bettzeug u. Wäsche	30	89	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
90	W	56 a	1	Stück	eis. Waschständer —	1,5	90	Chemnitz	Sächsische Stsb.	mit Stroh umwickelt.
91	W A W	1633	1	Bund	8 Nähmaschinenth. —	20	91	Metz	Reichsbahn	
92	W O	9434	8	Stück	Wagenfedern —	104	92	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
93	K. E.-D. Berlin	—	1	—	Treppenleiter —	15	93	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
94	Burbach	—	1	—	Kette mit 6 Trägern	17	94	Amstetten	Württemberg. Stsb.	
95	Joseph Busch	8538	1	Bierfass	leer —	16	95	Alzey	Direktion Mainz	
96	Cöln I	813	1	—	Fahrrad —	20	96	Mainz	„	Gepäck.
97	Giese	—	1	Bund	alte Lanzen —	9	97	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
98	G. A. Grunewald	—	1	—	vernick. Zeitungshalter	0,5	98	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
99	Güterverwaltung	—	1	Koffer	gebr. Kleider, Eisenzeug	22	99	Tribes	Sächsische Stsb.	
100	Haase	48654 52284 4040	3	Bierfässer	leer —	39	100	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
101	Herbst, Berlin Alvenslebenstr.	—	1	Pack	Holzpfähle —	—	101	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
102	Herbae	—	1	Sack	Majoran —	25	102	Elbing	K. E.-D. Danzig	
103	Fabrik chem. Dünger J. G. Klamroth, Nienburg a/W.	—	1	„	1. Kartoffelsäcke —	15	103	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
104	Leinenfabrik Königshafen	—	1	Bund	3 leere Säcke —	15	104	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
105	Krümmer	—	1	Reisekorb	— —	84	105	Misdroy	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
106	J S Neustettin	—	1	—	Spiegel —	106	106	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
			1	—	Tisch —					
			1	—	Kiste —					
107	Phönix	1	1	Verschlag	Feuertopf —	5	107	Wesel	K. E.-D. Essen	
108	A. Pinard	1900	1	—	Fahrrad —	—	108	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
109	Siegfried	—	1	Bund	50 alte Cementsäcke	—	109	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
110	Schmauch	—	1	Korb	Kleider —	15,5	110	Danzig	K. E.-D. Danzig	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
111	roth	II	4	Stangen	Eisen —	99	111	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
	grün	I	1	Stange	Eisen —	7				
	weiss	III	1	„	Eisen —	22				
	weiss	III	1	„	Stahl —	7				
112	—	15	4	Stück	Ofentheile —	14	112	Adorf	Sächsische Stsb.	Stirnseiten.
113	—	23	1	Tafel	Blech —	8	113	Marktleuthen	Bayerische Stsb.	
114	roth	33	1	—	gusseis. Ofenklappe	2	114	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
115	—	36	1	Stück	eis. Platte —	45	115	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	
116	mit Blaustift	Nr. 74	1	—	eiserner Schrank —	87	116	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Berlin H. u. L.
117	—	202	1	—	gusseis. Wasserbehälter	7,5	117	Magdeburg Wests.	K. E.-D. Magdeburg	
118	—	313	1	—	leer —	46	118	Heitersheim	Badische Stsb.	
119	—	385	1	—	Pumpentheil aus Eisen	5	119	Augsburg	Bayerische Stsb.	
120	—	581	1	—	Ofentheil (Eisenplatte)	0,5	120	Hof	„	
121	—	594	1	Oelfass	leer —	36	121	Wittringen	Reichsbahn	
122	weiss	1000	1	Stange	Stahl —	16	122	Neubuckow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
123	—	1212	1	Essigfass?	leer —	17	123	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
124	—	9033 14170	2	—	Petroleumfässer, leer	75	124	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
125	—	31012	1	Koffer	? —	44	125	Emmerich	Niederländ. Stsb.	Amerik., gelb.
126	—	56805	1	Ballen	Kleider —	12	126	Tyenoord	„	Adr.: Esther Schleger.
					D. Güter m. Zeichen vers.					
127	— roth	—	1	Stange	Rundeisen —	12	127	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	6 m lang.
128	// weiss	—	2	Bund	⊡ Eisenplatten —	82	128	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
			2	„	Laschen —					
129	#	35	1	Stück	Feuertopf —	4	129	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
130	θ	—	3	Bund	10 leere Körbe —	7	130	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
131	—	—	1	Bund	6 kl. Achsen —	18	131	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
132	—	—	40	—	Backsteine —	200	132	Marktheidenfeld	Bayerische Stsb.	
133	—	—	1	Stück	Badewanne —	19	133	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	[1]
134	—	—	2	Bund	Bandeisen —	26	134	Cöln-Bonnth.	K. E.-D. Cöln	2 m lang.
135	—	—	1	Leinensack	Betten —	17	135	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
136	—	—	1	Sack	Betten —	16	136	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
137	—	—	2	—	Bettstellkopftheile —	25	137	Essen H. B.	K. E-D. Essen	
138	—	—	1	Bund	2 Blechtrichter —	2	138	Röthenbach b. L.	Bayerische Stsb.	
139	—	—	1	—	eis. Bolzen —	—	139	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
140	—	—	1	—	Brett (1,66 m lang) —	—	140	Cossebaude	Sächsische Stsb.	
141	—	—	11	—	Bretter —	—	141	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
142	—	—	1	Bund	2 Bügelbolzen —	5	142	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
143	—	—	1	„	24 gebr. Cementsäcke	12	143	Ingelheim	Direktion Mainz	
144	—	—	1	Ballen	Cocosläufer —	13	144	Villingen	Badische Stsb.	2 m lang.
145	—	—	1	Korbgeflecht	Damenfahrrad —	24	145	Breslau Eilg.	K. E.-D. Breslau	
146	—	—	1	Stück	Dampfkessel —	232	146	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
147	—	—	1	Pack	Draht —	5	147	Eil-A. Cöln	K. E.-D. Cöln	
148	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	22	148	Cöln-Deutz	„	1,5 m breit.
149	—	—	1	Bund	5 Rll. Drahtgeflecht —	11	149	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
150	—	—	2	Stück	Drahtkörbe für Kühe	1	150	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	Maulkörbe.
151	—	—	1	Pack	10 Eimer —	20	151	Ansbach	Bayerische Stsb.	
152	—	—	1	Bund	T-Eisen —	6	152	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
153	—	—	8	Tafeln	Eisenblech —	50	153	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
154	—	—	1	Stück	Eisenkugel —	52	154	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
155	—	—	1	„	Eisenplatte —	31,5	155	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	1,22 m lang.
156	—	—	1	„	Eisenrohr —	6	156	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	2 Rohrstücken angeb.
157	—	—	1	Bund	3 weiss. Eisenrohre —	60	157	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	galvanisirt.
158	—	—	1	„	10 Eisenstäbe —	15	158	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
159	—	—	8	Stück	Eisentheile —	16,5	159	Neuss	K. E.-D. Cöln	2 Eisenstg. m. Schraub.
160	—	—	1	Kiste	Eisenw. —	17	160	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
161	—	—	1	Bund	Eisenwaaren —	20	161	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	

[1] Firma: Moosdorf & Hochhäusler, Bln.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
162	—	—	1	—	unverp. Fahrrad	—	162	Eilgut Stolp	K. E.-D. Danzig	
163	—	—	1	—	Damenfahrrad	15	163	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
164	—	—	1	eis. Fass	leer	98	164	Braunschweig H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
165	—	—	23	Bund	hölz. Fassreifen	23	165	Ahlen	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
166	—	—	1	Stange	Flachstahl	10,5	166	Seehausen i/A.	K. E.-D. Magdeburg	
167	—	—	1	Korb	8 leere Flaschen	9,5	167	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	Likör- und Weinflaschen.
168	—	—	1	Ballen	Flechsen	101	168	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
169	—	—	2	—	hölz. Futtertröge	32	169	Nienburg W.	K. E.-D. Hannover	
170	—	—	3	Bund	6 Gasrohre	150	170	Potsdam	K. E.-D. Berlin	5,30 m lang.
171	—	—	1	„	7 Gasrohre		171			
172	—	—	1	Stück	eis. Gewicht	2	172	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
173	—	—	1	„	Giesskanne	3	173	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	aus Zink.
174	—	—	1	Pack	Glas (in Stroh)	5,5	174	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Lampenbassins.
175	—	—	1	Korb	Glasballon mit flüssigem Inhalt	27	175	Haberslund	K. E.-D. Altona	
176	—	—	25	Stück	Grubenlangerhacken	2	176	Pless	K. E.-D. Kattowitz	
177	—	—	25	„	Grubenlangerketten		177			
178	—	—	1	Handkoffer	Stiefel, 2 Hemden C. F., Rasirgeschirr etc.	4	178	Schwerin	Grossh. Meckl. Stsb.	Gepäck.
179	—	—	1	Sack	Haselnüsse	—	179	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
180	—	—	1	Stück	Hebel	9	180	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	zur Blechscheere.
181	—	—	1	Bund	6 Heugabeln	—	181	Eilgut Coburg	K. E.-D. Erfurt	
182	—	—	1	„	6 Heugabeln	4,5	182	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	ohne Stiele.
183	—	—	1	Holzkoffer	grauleinen bezogen, Blechkanten u. -Streif.	33	183	Barth	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
184	—	—	1	Sack	Holzkohlen	23	184	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	bez.: den Haag-Hamburg.
185	—	—	6	—	Holzlatten	184	185	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
186	—	—	6	Bund	Hufeisen	76	186	Meinersen	K. E.-D. Hannover	
187	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee	19,5	187	Carlshafen l. U.	K. E.-D. Cassel	
188	—	—	1	Korb	Käse	57	188	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
189	—	—	1	„	4 runde Käse	37	189	Zwickau	Sächsische Stsb.	
190	—	—	1	„	Käse	20	190	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
191	—	—	1	Stück	Kesseltheil	37	191	Essen Westbf.	K. E.-D. Essen	Einsatz.
192	—	—	1	Kiste	eis., 25,2 m lg.	47	192	Neumünster	K. E.-D. Altona	
193	—	—	1	Kinderbettstelle	Matratze u. 2 Keilkissen	—	193	Erkner	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
194	—	—	1	—	Kindersportwagen	10	194	Bonn	K. E.-D. Cöln	blau lackirt.
195	—	—	1	Bund in Stroh	2 Kinderstühle	5	195	Aachen	„	imitirtes Nussbaumholz.
196	—	—	1	Tragekorb	Kleider	20	196	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
197	—	—	1	Korb	Kleider	15	197	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
198	—	—	1	Bund	2 eis. Kleiderrechen	2,5	198	Rottenburg a/N.	Württemberg. Stsb.	
199	—	—	1	kl. Kiste	alte Kleidung	15	199	Rheine	K. E.-D. Münster	Gepäck.
200	—	—	1	Sack	Knochenpräzipitat	52	200	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	
201	—	—	1	Koffer	—	22	201	Kleinbettingen	Wilhelm-Luxemburg	Gepäck.
202	—	—	1	Korb	?	51	202	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
203	—	—	2	Körbe	leer	2	203	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
204	—	—	1	Schlosskorb	weisser Korbweidenkorb, Stange u. Schloss	19	204	Wittenberge	K. E.-D. Altona	Gepäck.
205	—	—	1	Korbflasche	anscheinend Citronensäure	16	205	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
206	—	—	1	Bund	2 eis. Kugeln	2	206	Wohlau	K. E.-D. Breslau	Lampenkugeln.
207	—	—	4	Stück	gusseis. Kugelspitzen	4	207	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
208	—	—	1	—	alte. eis. Langschwelle	100	208	Auerbach	Main-Neckarbahn	
209	—	—	1	Bund	3 Mähmaschinenmesser	2	209	Altona	K. E.-D. Altona	in grauem Papier.
210	—	—	1	Packet	gebrauchte Männer- und Frauenkleider	13	210	Waldenburg	Sächsische Stsb.	
211	—	—	1	Ballen	wahrscheinlich Manufakturwaaren	31	211	Osterode	K. E.-D. Königsberg	
212	—	—	1	—	hölz. landw. Maschinentheil	3,5	212	Bremen	K. E.-D. Hannover	Fabr.-Z.: Mc. Cornick, Chicago U. S. A.
213	—	—	1	Stück	Maschinentheil	297	213	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
214	—	—	3	„	Messingrohre	5	214	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	90 cm lg.
215	—	—	1	„	eis. Ofentheil	1,5	215	Hoerde	„	
216	—	—	1	Blechkanne	Oleïn	15	216	Aachen	K. E.-D. Cöln	
217	—	—	1	Sack	Parkettbretter	14	217	Hilbersdorf	Sächsische Stsb.	
218	—	—	1	Bund	12 Piassavabesen	7	218	Essen West	K. E.-D. Essen	
219	—	—	1	Stück	gusseis. Platte	368	219	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
220	—	—	1	„	eis. Pumpensauger	3	220	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
221	—	—	1	Ballen	Putzwolle	87	221	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	Reisekorb	leer, neu	7	222	Peine	K. E.-D. Hannover	
223	—	—	1	„	schwarzer Wachstuchdeckel, Stange, Schloss, 2 Riemen	44	223	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
224	—	—	1	Reisekorb	Frauenkleider, Küchengeräth, 1 Damenhut, 6 Ansichtspostkarten	24	224	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
225	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	15	225	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	2,45 m lang.
226	—	—	1	Bund	5 eis. Rohre —	64	226	Goch	K. E.-D. Cöln	5,20 m lang.
227	—	—	9	„	47 schmiedeeis. Rohre	246	227	Schleifmühle	St. Johann=Saarbr.	
228	—	—	2	Pack	verzinnte Röhren —	14	228	Bocholt	K. E.-D. Essen	
229	—	—	1	„	Rohrstöcke und Scheuertuch	22	229	Hertord	K. E.-D. Hannover	
230	—	—	4	Stück	Roststäbe —	18	230	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
231	—	—	2	„	eis. Roster (neu) —	27	231	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
232	—	—	1	Pack	Rouleauxstange mit Gardinenleiste	0,5	232	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	aus Holz.
233	—	—	1	Stab	Rundeisen —	45	233	Freiburg	Badische Stsb.	5,13 m lang.
234	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25	234	Halle a/S. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
235	—	—	2	„	Rundeisen —	82	235	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	je 6 Stangen.
236	—	—	1	Stab	Rundstahl —	36	236	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
237	—	—	7	Pack	Säcke —	88	237	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
238	—	—	1	Sack	50 Säcke —	39	238	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
239	—	—	1	Pack	Schippen u. Hacken mit Stiel	29	239	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
240	—	—	1	—	eis. Schlangenbohrer	2	240	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	1 m lang.
241	—	—	1	Schliesskorb	leer, neu —	8	241	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
242	—	—	1	„	1 Hängsel, blaues Schloss	17	242	Travemünde	Lübeck-Büchener	Gepäck.
243	—	—	1	Pack	eiserne Schnallen —	1	243	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
244	—	—	1	Kiste	Schrauben u. Eisenrohre	35	244	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
245	—	—	1	Packet	Schwarzbrot und 2 Blechschüsseln	5	245	Ulm	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
246	—	—	2	—	eis. Schwengel —	12	246	Lehrte	K. E.-D. Hannover	82 cm lang.
247	—	—	1	Korb	Schuhwaaren —	29	247	Duisburg	K. E.-D. Essen	
248	—	—	1	Bund	Sensen —	8	248	Eilgut Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	1	Ballen	Sensenschärfer —	24	249	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
250	—	—	1	—	Sessel aus gebog. Holz	6	250	Weener	„	
251	—	—	1	—	messingene Spritzenspitze	1,5	251	Danzig lege Thor	K. E.-D. Danzig	
252	—	—	1	Stab	Stahl —	5	252	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
253	—	—	1	Rolle	Strohgeflecht —	9	253	Viersen	K. E.-D. Cöln	
254	—	—	9	Säcke	gemahlene Thomasschlacke	900	254	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
255	—	—	3	Fässer	Theer —	ca. 450	255	Cassel R.	„	
256	—	—	1	Bund	rohe Tischfüsse —	5	256	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
257	—	—	1	—	Tischplatte —	3	257	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	gelb gestr.
258	—	—	1	—	hölz. Treppenpfosten	17	258	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	—	Viehgitter, eisern. —	—	259	Hagen=Eckesey	„	
260	—	—	3	Stäbe	Vierkantstahl —	49	260	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
261	—	—	3	Stück	Wagenfedern —	31	261	Danzig lege Thor	K. E.-D. Danzig	
262	—	—	5	Packete	Waschpulver —	0,25	262	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
263	—	—	1	Stück	eis. Welle —	97	263	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
264	—	—	1	Bund	3 Stb. Winkeleisen —	52	264	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
265	—	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	67	265	Crefeld	K. E.-D. Cöln	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A W	55	1	Pack	Achsen —	19	1	Barcs	K. k. priv. Südbahn	
2	Dr G A	—	1	„	leere Säcke —	76	2	Budapest	„	
3	F J	—	1	Stück	Häckselschneidemesser	1	3	Sziszek	„	
4	J A	—	1	Fass	leer —	4	4	Fiume	Ungarische Stsb.	
5	J J	150	1	Sack	leere Kanditendosen	35	5	Szombathely	K. k. priv. Südbahn	
6	Sam. Reisner	—	1	Ballen	leere Säcke —	23,5	6	N.=Kanizsa	„	
7	—	266	1	Pack	leere Säcke —	11	7	Székesfejervár	„	4,66 m lang,
8	—	—	1	Stück	Eichenbrett —	17	8	Zákány	„	0,25 „ breit,
9	—	—	1	„	Equipagenschlüssel	0,5	9	Barcs	„	0,40 „ „
10	—	—	1	„	Naturstein —	47	10	Siófok	„	0,01 „ dick.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 56. 19. Juli 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Ergebnisse der Schnellfahrversuche zwischen Marienfelde und Zossen.*)

Die im Herbst 1901 stattgehabten Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen konnten aus vielen Gründen nichts anderes als Vorversuche für den Bau von Schnellfahrzeugen und die Anlage von Schnellbahnen sein, deren Ergebnisse wieder zu neuen und weiteren Versuchen und Erfolgen führen konnten und mussten, die aber von der endgültigen Entscheidung über die Zukunftsfrage des Schnellverkehres und von der Anlage dauernder Einrichtungen dieser Art gleich weit entfernt sind. Mit Recht hat die Gesellschaft und die Leitung der Versuche schon im voraus weitergehende Deutungen ihrer ersten Probefahrten abgewiesen. Für den Bau der Wagen, welche die Zwecke eines geräumigen und angenehmen Aufenthaltsortes mit denen einer grösstmöglichen Maschinenkraft und Schnelligkeit verbinden sollten, gab es gar keine Vorbilder, man konnte lediglich eine Reihe von Einzelerfahrungen aus dem bisherigen Bau elektrischer Lokomotiven benutzen und musste im übrigen zu neuen Hilfsmitteln greifen, ohne auch nur die Ansprüche, denen sie angepasst werden sollten, genau zu kennen. Von dem Oberbau, der für die Probefahrten bereit stand, war von vornherein anzunehmen, dass er diesen Ansprüchen nicht gewachsen sein würde, was denn auch die Versuche bestätigt haben. Ich möchte die Aufgabe, die demnach bei diesen Erstversuchen zu lösen war und gelöst werden konnte, kurz dahin zusammenfassen: es galt nicht, höchste Geschwindigkeiten zu erreichen, sondern vielmehr, bei den mit gegebenen Mitteln und Grössen gefahrlos erreichbaren Schnelligkeitsgraden die Verhältnisse und Kräfte zu studiren, die sich der Untersuchung auf den bisherigen Verkehrsmitteln entzogen. Wenn auch auf dem Arbeitsplan der Fahrversuche noch die Aufgabe stand, zu ermitteln, welche Höchstgeschwindigkeit auf einer gegebenen Bahnstrecke mit Sicherheit erreicht werden kann, so konnte man diesen Zweck wohl auf einer so unvollkommenen Strecke, wie die benutzte, zu erreichen hoffen, dagegen wäre auf einer guten, normalen Schnellzuglinie die überhaupt mit Sicherheit erreichbare Schnelligkeit vermuthlich über die Leistungsfähigkeit der benutzten Wagen bedeutend hinausgegangen. Gerade mit Bezug auf die Tragfähigkeit des Oberbaues haben nämlich die Schnellfahrversuche ein unerwartet günstiges Ergebniss gehabt. Die Versuche konnten bis 130 km Geschwindigkeit trotz des mangelhaften Zustandes der Strecke beliebig wiederholt werden, und erst bei 140—160 km traten erhebliche Durchbiegungen der leichten Schienen nach unten und nach der Seite sowie Schlingerbewegungen der Wagen ein, die das Abbrechen der Versuchsfahrten nothwendig machten. Man kam in dieser Hinsicht zu dem Schlusse, dass die Widerstandsfähigkeit eines leichten Oberbaues auf minderwerthiger Bettung immerhin grösser ist, als man bisher angenommen hat, und dass z. B. auf der Militärbahn Berlin-Zossen statt der bisher zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km eine solche von 120 km ohne Bedenken zugestanden werden könnte, wenn die Fahrzeuge nur rotirende Bewegungsvorrichtungen haben.

Wichtiger sind die Versuchsergebnisse, die die Fahrzeuge selber betreffen. Ueber die Bauweise der beiden Schnellwagen braucht den kürzlich an dieser Stelle gemachten Ausführungen nichts mehr hinzugesetzt zu werden, und auch über die ersten bis 100 km Schnelligkeit sich erstreckenden Versuchsreihen kann ich kurz hinweggehen. Es handelte sich dabei vornehmlich darum, die Wagen und Motoren sich einlaufen zu lassen, die Führer mit den Vorrichtungen vertraut zu machen und das Verhalten der Motoren, Bremsen, Anlasser, Widerstände, Umformer usw. unter gewöhnlichen Umständen zu beobachten. Unter den gemachten allgemeinen Erfahrungen seien einige hervorgehoben. Die Bewegung der Fahrzeuge erwies sich als sehr ruhig und leise; es wird betont, dass die Fahrzeuge auch bei 120—130 km/Std. ruhiger als die gewöhnlichen D-Wagen bei 90 km laufen. Es ist das bei der erheblichen Schwere und der grösseren Achsenzahl der Schnellwagen zu begreifen; übrigens mag daran erinnert werden, dass auch bei früheren Schnellfahrversuchen mit Dampfzügen, z. B. zwischen Lichterfelde und Wittenberg, die Beobachtung gemacht worden ist, dass der Lauf der Wagen bei mehr als 100 km eher ruhiger wird als das Gegentheil. Die dreiachsigen Drehgestelle bewährten sich ausgezeichnet, insbesondere durch die günstige Belastungsvertheilung bei den Schienenstössen, wo trotz eines Achsdruckes von 15 t keine nennenswerthen Stösse wahrgenommen wurden. Das bei mehr als 130 km auf-

*) Nach dem Vortrag des Geh. Bauraths Lochner im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. „Glaser's Annalen" 1902, Heft 10 und 11.

tretende Schlingern rührte von den Seitenbewegungen der zu schwachen und zu leicht gebetteten Schienen her; auf einem schweren, gut unterhaltenen Oberbau besteht kaum ein Zweifel, dass die Wagen bei 200-250 km Schnelligkeit ebenso ruhig laufen werden, wie jetzt mit 100-120 km.

Die einzelnen Einrichtungen, die bei beiden Wagen ganz selbständig und grösstentheils ganz verschieden sind, haben sich gut bewährt. Insbesondere haben die Umformer und Widerstände mit sehr befriedigenden, zum Theil sogar überraschend niedrigen Temperaturen gearbeitet, ebenso die Motoren, von denen sowohl die Siemens'schen, auf den Achsen fest aufsitzenden, als auch die federnden des Wagens der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft sich bewährten.

Die mit der grössten Spannung erwarteten Ergebnisse der Versuchsfahrten betreffen natürlich den Kraftverbrauch während der Fahrt und beim Anfahren sowie die Anfahr- und Bremszeiten bezw. -Wege. Die bei den Dauerfahrten verbrauchte Kraft wurde an den Stromabnehmern des Wagens mit 245 PS bei 90 km, mit 707 PS bei 130 km gemessen. Der Stromverbrauch im Kraftwerk stellte sich natürlich bedeutend höher und der Gesammtwirkungsgrad darf selbst bei günstigerer Lage des Werkes wohl höchstens auf 70—75 % angenommen werden. Wie erwartet, wuchs die zur Ueberwindung des Luftwiderstandes erforderliche Kraft bei zunehmender Geschwindigkeit sehr schnell. Sie mag wohl schon bei 130 km nahezu die Hälfte des gesammten Kraftverbrauchs betragen, und die bisherigen Erfahrungen machen es wahrscheinlich, dass die auf 1000 PS bemessene Durchschnittsleistung der Motoren für die beabsichtigte Schnelligkeit von 200 km/Std. nicht einmal ausreichend sein wird. Die Höchstleistung der Motoren soll zwar auf beiden Fahrzeugen bis 3000 PS sich steigern lassen, kommt aber doch nur für vorübergehende Fälle, beim Anfahren, bei starkem Gegenwind, Steigungen usw. in Betracht. Die grösste während der Versuche entwickelte Geschwindigkeit wurde übrigens mit dem Siemens & Halske-Wagen erreicht, dessen Motoren, wie früher bei der Beschreibung beider Fahrzeuge hervorgehoben, bedeutend grösser und schwerer als die des A. E.-G.-Wagens gebaut sind. Bei dem Entwurf neuer Schnellwagen wird demnach auf eine noch reichlicher bemessene Kraftleistung Rücksicht zu nehmen sein, Zugeständnisse an die Gewichtsersparniss sind bei diesem Punkte am wenigsten angebracht.

Als der wichtigste Theil des Bewegungswiderstandes sei zunächst der Luftwiderstand eingehender betrachtet. Es hat in technischen Kreisen Verwunderung erregt, dass zu einer Zeit, wo man besonders in Frankreich, aber auch bereits in deutschen Fabriken die Schnellzuglokomotiven mit keilförmigen Schneidflächen zu versehen beginnt, die Erbauer der beiden Versuchsfahrzeuge ohne dieses Hilfsmittel auskommen zu können glaubten. Man wird zweifellos die keilförmigen Windschirme noch nachträglich anbringen. Inzwischen gaben die ebenen, nur seitlich in schmale Abschrägungen und Abrundungen auslaufenden Stirnwände der Schnellwagen Gelegenheit zu interessanten Versuchen über die Grösse des Luftwiderstandes bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Die bisherige Messung des Luftwiderstandes durch umlaufende Vorrichtungen konnte zu genauen Ergebnissen nicht führen, und thatsächlich sind alle bisherigen Formeln und Werthe für diese Grössen recht ungenau und widersprechend. Die Stirnwände der Schnellwagen sind zwecks genauerer Messungen auf direktem Wege mit kleinen Bohrungen versehen, in welche Messingrohre eingesetzt sind, die durch Gummischläuche mit wassergefüllten Messrohren im Innern des Wagens in Verbindung stehen. An der Skala dieser Messrohre liess sich der Luftdruck, der beim Fahren auf die betreffende Oeffnung der Wagenstirnwand ausgeübt wurde, direkt ablesen. Die Messungen, auf deren Einzelheiten hier nicht eingegangen werden soll, ergaben auf das Quadratmeter Stirnfläche bezogen ungefähr 10-15 kg Luftdruck bei 50 km Geschwindigkeit, dagegen 45-55 kg bei 100 km und dann schnell steigende Werthe, die sich bei 120 km bis 76 kg, bei 140 km bis 100 kg und bei 155 km Schnelligkeit bis 140 kg erheben. Der Luftwiderstand hat sich demnach verzehnfacht, während sich die Geschwindigkeit verdreifachte. Erheblich geringere Werthe zeigte der Luftdruck an den abgeschrägten Theilen der Wagenstirnwand; bei einseitiger Windrichtung konnte hier zu verschiedenen Malen sogar eine saugende Luftwirkung wahrgenommen werden. Besonders interessant erscheinen die Untersuchungen über den Zustand, d. h. die Verdichtung und Verdünnung der Luft in der ganzen Umgebung des schnell bewegten Wagens. Bekannt ist die Anschauung, dass ein solches Fahrzeug gewissermaassen in einen Mantel mitgerissener Luft gehüllt ist, welcher vorn in einen Kegel verdichteter Luft ausläuft, hinten stark saugend, also luftverdünnt ist. Die Spitze jenes Verdichtungskegels wurde bei den Schnellfahrversuchen in der That, und zwar mit einem Abstand von ungefähr 3,5 m von der Wagenstirnwand, gemessen; bis hierher war es nämlich gleichgültig, ob ein aus der Stirnwand vorgestrecktes Rohr mit der Oeffnung nach vorn, seitwärts oder zurück zeigte. Darüber hinaus dagegen konnte der Luftdruck nur mit nach vorn gerichteter Oeffnung gemessen werden. Andererseits zeigte sich die Luftverdünnung oder saugende Wirkung an der hinteren Wagenstirnwand sehr viel geringer und wuchs auch mit zunehmender Geschwindigkeit nur langsam, so dass von dieser Seite ein erheblicher Bewegungswiderstand nicht zu erwarten ist.

Uebrigens muss davor gewarnt werden, selbst diese Versuche, so genau und einfach ihre Methode ist, als rechnerisch zuverlässig zu betrachten. Bevor die Gesetze des Luftwiderstandes gegen Flächen der verschiedensten Form und Grösse insbesondere gegen durchbrochene Flächen, nicht weit eingehender als bisher erforscht sind, scheint es unzulässig, die Versuchsergebnisse kleiner Oeffnungen unmittelbar auf Flächen von bedeutender Grösse auszudehnen. Werthvolle und praktisch zuverlässige Ergebnisse über den Kraftverbrauch zur Ueberwindung des Luftwiderstandes schneller Fahrzeuge sind dagegen zu erwarten von der bestehenden Absicht, bei den bevorstehenden neuen Versuchen Vorbauten von verschiedener Form an den Wagenstirnwänden anzubringen und die Widerstände mit einander zu vergleichen.

Nächst den Beobachtungen des absoluten Kraftverbrauchs sind diejenigen über den Kraftverbrauch beim Anfahren, über das erreichbare Maass von Beschleunigung und endlich über die Bremszeiten und -Wege für den künftigen Betrieb wohl die wichtigsten. Da eine Schnellbahn, die ihren Zweck erfüllen soll, stets möglichst grosse Entfernungen ohne Zwischenstationen zurücklegen muss, so ist die Frage des raschen Anfahrens für sie nicht von der Wichtigkeit, wie für eine Stadtbahn; immerhin wird darauf einiger Werth gelegt werden, die geforderte Grösstgeschwindigkeit möglichst schnell zu erreichen. So lange sich die Versuchsfahrten nicht über 100 km in der Stunde erstreckten, konnte mit 700—1000 PS eine sekundliche Beschleunigung von 0,13-0,20 m, entsprechend einer Anfahrzeit von 138—220 Sekunden, erreicht werden. Der bis zum Erreichen der Vollgeschwindigkeit zurückgelegte Weg beträgt dabei 2-3,2 km. Ueber 0,2 m Beschleunigung sekundlich konnte bei den Versuchen nicht erreicht werden, weil das Kraftwerk so grossen Stromschwankungen, wie das Anfahren mit grösserer Beschleunigung bedingen würde, nicht angepasst war. Der Kraftbedarf würde allerdings, um bis 200 km in der Stunde auch nur diese Beschleunigung beizubehalten, vermuthlich recht hohe Werthe erreichen, der Bericht theilt leider über die Anfahrversuche über 100 km hinaus nichts mit. Es wird nur hervorgehoben, dass man vermuthlich auf ein rasches, nur durch sehr starke Ueberlastung der Dynamos und Motoren erreichbares Anfahren nicht so hohen Werth legen werde, wenn es sich um grosse, ohne Anhalten durchfahrene Entfernungen handelt. Allerdings muss dabei hinzugefügt werden, dass eine Beschleunigung von 0,2 m in der Sekunde, wenn es sich um 200 km Fahrgeschwindigkeit handelt, doch wohl etwas wenig sein würde. Man käme auf Anfahrzeiten von 4 Minuten 40 Sekunden und müsste bei

nahe 8 km zurücklegen, bevor die volle Schnelligkeit erreicht ist. Selbst bei Stationsabständen von 100-150 km würde das ein ziemlich langer Anfahrweg, wenigstens für den Schnellbetrieb, sein.

Mehr Werth musste naturgemäss auf ausgedehnte Bremsversuche gelegt werden, für die, wie ich früher bei der Schilderung beider Wagen näher auseinandergesetzt habe, drei verschiedene Bremssysteme zur Verfügung standen. Vorausgeschickt sei, dass die bei dem A. E.-G.-Wagen angewandte elektrische Bremsung durch Gegenstrom nur sehr mässige Wirkungen erzielte und höchstens, da ihre häufigere Thätigkeit die Motoren stark beanspruchen würde, als Nothbremsung benutzt werden kann. Auch die an beiden Drehgestellen selbständig arbeitenden Luftdruckbremsen erfüllten nicht die Erwartungen. Es gelang zwar, die anfänglich viel zu grossen Bremswege und -zeiten durch einige Aenderungen der Ventilanordnung etwas zu verbessern, doch blieben sie für den Fall des regelmässigen Verkehres reichlich gross, so dass dieser Theil des Mechanismus noch entschiedener Verbesserungen bedarf. Die Bremswege betrugen, wenn der Wagen mit 100—120 km Geschwindigkeit lief, 500—800 m, die Zeiten 32-38 Sekunden. Bei 150—160 km Geschwindigkeit bedurfte der Wagen aber schon eines Weges von rund 1,6 km, um in beiläufig 60—70 Sekunden zum Stillstand zu kommen. Bei Anwendung der Handbremsen allein konnte noch eine Verzögerung von 0,66 m in der Sekunde erzielt und der Wagen binnen 42 Sekunden von 100 km zum Stillstand gebracht werden.

Nicht unwichtig für die Frage des Bewegungswiderstandes, den die Wagen überhaupt haben, sind zwei Auslaufversuche, die mit dem A. E.-G.-Wagen am 28. November 1901 vorgenommen wurden. Bei einer Anfangsgeschwindigkeit von 109 km legte der Wagen nach dem Ausschalten des Stromes bis zum Stillstand 9,6 km in 817 Sekunden zurück. Der aus diesen Versuchen abgeleitete Widerstand ergab sich rechnerisch zu 3,6 kg auf die Tonne, während er sich für eine ebenso grosse und ebenfalls gleichmässig abnehmende Anfangsgeschwindigkeit nach den üblichen Formeln auf 5,6 kg berechnen würde. Mit Recht wird diese Abweichung darauf zurückgeführt, dass das Gewicht des Schnellwagens im Verhältniss zum Volumen grösser als bei gewöhnlichen Wagen und Zügen, der Luftwiderstand also verhältnissmässig (auf 1 t Zuggewicht bezogen) kleiner ausfällt. Dann aber ist es wahrscheinlich, dass die Widerstandswerthe bei höheren Geschwindigkeiten die bekannten um ebenso viel übersteigen werden, d. h. dass der Kraftbedarf bei 160 bis 200 km in der Stunde unerwartet gross ausfallen wird, wie das ja auch aus den bisherigen Fahrversuchen vermuthet wird.

Um diese Wiedergabe der bisherigen Versuchsergebnisse mit einigen Hinweisen auf verschiedene Beobachtungen allgemeinerer Art zu beschliessen, seien zunächst noch einige Worte über die Signalvorrichtungen gesagt. Was die üblichen optischen Signale und Vorsignale betrifft, so stellte sich ihre Unzulänglichkeit für den Schnellbetrieb schon bei 120 km Geschwindigkeit heraus. Es war nicht einmal bei klarem Wetter, geschweige denn bei Nebel oder trüber Luft möglich, die Signale früh genug zu erkennen, um den Wagen rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Bei Regenwetter wurde die Beobachtung der Strecke vor dem Wagen vollends bis auf eine Entfernung von 200-300 m beschränkt, die ebenfalls zwischen den der Glaswand vor dem Führerstande anhaftenden Tropfen nur unvollkommen übersehen werden konnte. Wenn bei den weiteren Versuchen die Signale und Vorsignale soweit über die Stationen vorgeschoben werden sollen, dass mit den bisherigen Bremsmitteln der Wagen noch mit Bestimmtheit bis zum Bahnhof zum Stillstand gebracht werden kann, d. h. 1,5—2 km bei 160 km Fahrgeschwindigkeit, so wird ihre Uebersicht und Abwartung von den Bahnhöfen aus sehr erschwert werden. Der Bericht fasst deshalb selbstthätige Signaleinrichtungen ins Auge, die an der vorbestimmten Stelle, etwa durch Schienenkontakte, die Halt- oder Freisignale im Wagen selber einstellen und die scharfe Beobachtung der Streckensignale ganz entbehrlich machen. Bei den Versuchen bediente man sich bisher auf den Endstationen ungewöhnlich grosser und leicht sichtbarer Signalscheiben, die auf weissem Grunde das Zeichen A (Ausschalten) oder B (Bremsen) trugen und in beliebiger Entfernung von dem Bahnhof neben dem Gleis aufgestellt werden konnten. Es liegt nach diesen Versuchsergebnissen wohl auf der Hand, dass die Sicherungs- und Signaleinrichtungen einer Schnellbahn stets anders als die einer gewöhnlichen, wenn auch für den heutigen Schnellzugverkehr eingerichteten Linie angeordnet werden müssen. Selbst wenn die Bremsmittel der Wagen noch bedeutend verbessert werden können, so ist doch wohl als günstigster Erfolg höchstens zu erwarten, dass der bei der bisherigen Höchstgeschwindigkeit 1,5—2 km betragende Bremsweg sich bei der weiteren Beschleunigung der Fahrt nicht verlängern wird. Ein Uebersehen der Strecke bis auf die Entfernung des Bremsweges wird also wohl immer unmöglich sein und deshalb die Gleisüberwachung ausschliesslich durch das Streckenpersonal erfolgen müssen. Ob und inwieweit auch das Aufhalten von Zügen, etwa durch Stromausschaltung, in die Hand der Streckenwärter zu legen sein wird, ist noch eine offene Frage.

Mittheilenswerth sind auch noch die Bemerkungen des Geheimen Bauraths Lochner über die persönlichen Empfindungen bei den grössten bisher erreichten Geschwindigkeiten. Psychologische Einwirkungen von irgend welcher Bedeutung sind durch die hohe Geschwindigkeit der Züge überhaupt nicht hervorgerufen worden. Selbst bei mehr als 150 km/Std. hatten die Theilnehmer an den Fahrten beim Ausblick aus dem Wagen keine lästigen Empfindungen. Im Gegensatz zu mehrfach hervorgetretenen Vermuthungen wurde auch bei dieser Schnelligkeit der Ueberblick über die Einzelheiten der Umgebung nicht verloren, das Auge gewöhnte sich im Gegentheil an das rasche Auffassen der vorübergleitenden Gegenstände, und es war sogar noch möglich, die Zahlen der Kilometersteine an der benachbarten Staatsbahn zu lesen, obwohl diese mit etwa 45 m Geschwindigkeit in der Sekunde vorbeifliegen.

Ganz kurz können die Ergebnisse der bisherigen Versuche etwa in folgende Sätze zusammengefasst werden, wobei wesentlich gekürzt die Worte des oben erwähnten Vortrages gebraucht werden mögen.

Die Einrichtungen der Speise- und Fahrleitung sowie der Stromabnahme haben sich bewährt und können auch bei noch grösseren Kräften und Geschwindigkeiten benutzt werden. Auch die Verwendung von hochgespanntem Drehstrom und die Umformung im Wagen auf die Gebrauchsspannung hat sich bewährt. Die Bauart der Motoren und Widerstände dürfte noch Aenderungen erfahren, obwohl die gewählten Anordnungen gut gearbeitet haben. Die Bremsvorrichtungen haben sich nicht als ausreichend erwiesen; wünschenswerth ist die Anordnung einer zuverlässigen elektrischen Bremsung. Die Luftwiderstandsmessungen sind noch zu erweitern, die Messungen des Kraftverbrauches genügen ebenfalls noch nicht, um daraus sichere Berechnungen über diesen Verbrauch und die Betriebskosten elektrischer Züge abzuleiten. Weitere Versuche sind für diese noch offenen Fragen und vor allem auch für die Untersuchung der Verhältnisse, die sich bei weiterer Geschwindigkeitserhöhung geltend machen werden, dringend erforderlich. Da der für diese Versuche nothwendige stärkere Oberbau bereits zur Verfügung gestellt ist, so kann man der baldigen Fortsetzung dieser Fahrten, die gewiss in der Geschichte der Verkehrstechnik einmal einen Merkstein bedeuten werden, wohl bald entgegensehen. Auf alle Fälle gebührt den Männern und Unternehmungen, welche die grossen Opfer dieser Versuche auf sich genommen haben, der Dank und die Anerkennung der Allgemeinheit.

Wilh. Berdrow.

Festschrift der Firma Borsig anlässlich der Fertigstellung der 5000. Lokomotive.

Zur Feier der Fertigstellung der 5000. Lokomotive (siehe Nr. 49 S. 782 d. Ztg.) hat die Firma A. Borsig zu Berlin eine Festschrift erscheinen lassen, die den Entwickelungsgang dieses Welthauses, das gegenwärtig 7200 Beamte und Arbeiter beschäftigt, eingehend schildert. Wir erfahren daraus, dass der Gründer des Hauses, August Borsig, im Jahre 1804 zu Breslau als Sohn eines Kürassiers und späteren Zimmerpolirs geboren wurde und das Zimmererhandwerk erlernte, dann aber am königlichen Gewerbeinstitute zu Berlin sich dem Maschinenbaufach widmete. Dann war er als Faktor bei der „Neuen Berliner Eisengiesserei“ von Woderb & Egells thätig, bis er im Jahre 1837 mit einem ersparten Kapital von 17000 ℳ am Oranienburger Thor zu Berlin ein eigenes Fabrikunternehmen gründete. In demselben Jahre wurde bekanntlich auch die Berlin-Potsdamer Bahn eröffnet, der 1841 die Berlin-Anhalter Bahn folgte, und unter den 16 Lokomotiven, mit denen diese ihren Betrieb begann, befand sich neben 15 aus England gelieferten auch die erste Borsig'sche Lokomotive, die damals gerade fertig geworden war. Diesem ersten Erfolge reihte sich dann im Laufe der nächsten fünf Jahre der Bau von 90 anderen Lokomotiven an, die theils auf Bestellung der Berliner Eisenbahngesellschaften, theils für die oberschlesische, die Magdeburg-Halberstädter, die Cöln-Mindener, die thüringische sowie für die hannoversche Staatsbahn geliefert wurden und auf diesem Gebiete die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie gegenüber dem englischen Wettbewerb über allen Zweifel hinaushoben. Welche Bedeutung auf diese Weise das Borsig'sche Unternehmen in den 14 Jahren bis zu dem im Jahre 1854 erfolgten Tode des Gründers gewann, wird am besten durch die Thatsache veranschaulicht, dass in letzterem Jahre unter den 69 für sämmtliche preussischen Eisenbahnen beschafften Lokomotiven 67 aus der Borsig'schen Werkstatt stammten. Im vorhergehenden Jahre hatte Borsig auch zuerst für das Ausland geliefert und zwar 6 Lokomotiven nach Russland für die Warschau-Wiener Bahn und 4 für Dänemark; ausserdem aber wusste er damals seinen Bedarf an Kohlen und Eisenerz durch den Erwerb dreier Grubenfelder bei Biskupitz in Oberschlesien sicher zu stellen. Die Leitung des bereits durch eine Maschinenbauanstalt in der Kirchstrasse und ein Eisenwerk in Moabit erweiterten Unternehmens ging sodann auf Albert Borsig, den einzigen Sohn des Begründers, über, der damals im 26. Lebensjahre stand und seit 1851 in der Firma thätig gewesen war. Er übernahm die Werke seines Vaters in blühendem Betriebe; bald aber erkannte er mit richtigem Blick, dass dem unter günstigeren Bedingungen arbeitenden Wettbewerb in Rheinland, Westfalen und Oberschlesien nur durch eine theilweise Verlegung seiner Betriebe das Gleichgewicht gehalten werden könne. So setzte er im Jahre 1865 zu „Borsigwerk“ im oberschlesischen Bergwerksverein die ersten beiden Hochöfen und 1868 ein Puddelwerk nebst Hammerwerk sowie ein Stabeisen- und Blechwalzwerk in Betrieb und siedelte die Hüttenarbeiter seines Moabiter Eisenwerks nach dieser neuen Arbeitsstätte über. Als er im Jahre 1878 in rüstigem Mannesalter einem Herzleiden erlag, war die Zahl der Beamten und Arbeiter auf seinen Werken in den 24 Jahren seiner Thätigkeit von 1850 auf 3480 angewachsen. Bis an sein Lebensende war seine Arbeit, die sich auf alle Gebiete des Maschinenbaues erstreckte, in hervorragendem Maasse auch der Herstellung von Lokomotiven gewidmet. Der Feier der 500. Lokomotive, die im Jahre 1854 stattgefunden hatte, folgte im Jahre 1858 bereits die Feier der 1000. Lokomotive; die Gesammtzahl der während seiner Geschäftsleitung hergestellten Lokomotiven aber belief sich auf 3166.

Die Verwaltung der Borsig'schen Werke wurde, da die drei Söhne des Besitzers sich noch sämmtlich in minderjährigem Alter befanden, durch ein von ihm testamentarisch eingesetztes Nachlasskuratorium geführt. Für den Lokomotivbau aber traten gleich nachher infolge der Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen und der dadurch bedingten mehrjährigen, fast völligen Einstellung aller Lieferungen so ungünstige Verhältnisse ein, dass das Kuratorium im Jahre 1886 zu dem bedauerlichen Entschlusse kam, die Lokomotivwerkstätte am Oranienburger Thore eingehen zu lassen und den Lokomotivbau auf die Herstellung von Lokomotiven für Neben- und Trambahnen zu beschränken. Letzterer Beschluss erwies sich aber glücklicherweise als nicht durchführbar, da verschiedene, namentlich auch holländische Eisenbahnverwaltungen erklärten, dass sie unter allen Umständen ihren Bedarf auch weiter bei der Firma bestellen würden. So blieb denn auch dieser Geschäftszweig bis zum Jahre 1894, in dem das Kuratorium seine Thätigkeit niederlegte und die beiden älteren Söhne Albert Borsig's, Arnold und Ernst, die Leitung ihres ererbten Besitzes in die Hand nahmen, in fortgesetztem — wenn auch sehr beschränktem — Betriebe. Mit einer für seine jugendlichen Jahre geradezu bewundernswerthen Gründlichkeit und Thatkraft nahm der erstere die Geschäfte der oberschlesischen Werke und Gruben in die Hand, und seinem persönlichen Eingreifen war nach kurzer Zeit ein mächtiger Aufschwung dieser Betriebe zu danken. Leider aber wollte es ein tragisches Geschick, dass er bereits nach drei Jahren durch ein Grubenunglück, das beim Befahren einer bedrohten Strecke über ihn hereinbrach, seinem Wirken entrissen wurde. Seit dieser Zeit liegt die Verwaltung der Borsig'schen Werke in der Hand der beiden jüngeren Brüder Ernst und Konrad, welche den Betrieb bereits im Jahre 1898 durch die Anlage eines neuen umfangreichen Maschinenwerkes in Tegel erweiterten. Dort hat jetzt auch der Lokomotivbau seine frühere Bedeutung zurückgewonnen. Während im Jahre 1897 nur 55 Lokomotiven die Borsig'sche Werkstatt verliessen, stieg deren Zahl 1898 auf 66 1898 auf 76, 1900 auf 112, 1901 auf 127, und in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres sind bereits 147 Lokomotiven von ihr theils abgeliefert, theils neu in Auftrag genommen. Dabei hat der Lokomotivbau nicht nur in der Menge seiner Leistungen, sondern auch in der Art derselben wesentliche Fortschritte zu verzeichnen. Es wurden verschiedene völlig neue Arten mit bestem Erfolge in Bau genommen, darunter solche bis zu 76000 kg Gewicht.

In welch' nachdrücklicher Weise dabei die Firma von altersher bemüht gewesen ist, das Wohl ihrer Arbeiter zu fördern, davon geben die von ihr angelegte Arbeiterkolonie bei Borsigwerk und neuerdings die Kolonie „Borsigwalde“ bei Tegel das beste Zeugniss. Erstere umfasst 113 Wohnhäuser für Beamte und Arbeiter mit 1411 Wohnungen sowie drei Arbeiterwohnhäuser für 430 unverheirathete Arbeiter. Mit der neuen Kolonie bei Tegel wollte man den Beamten und Arbeitern, welche es vorziehen, nicht in der Stadt, sondern in der Nähe des Werkes zu wohnen, hierzu eine günstige Gelegenheit bieten. Sie umfasst ein Gebiet von 150 ha am Rande der Tegeler Heide und ist in lebendiger Entwickelung begriffen.

Die technische Leitung des oberschlesischen Besitzes der Firma führt gegenwätig der Generaldirektor A. Märklin, in Berlin ist die örtliche Leitung dem Direktor Max Krause übertragen; letzterer ist auch der Verfasser der nach Inhalt und Form mustergültigen Festschrift.

So sehen wir einen Aufschwung sich vollziehen, der zu den besten Erwartungen für die Zukunft berechtigt. Wenngleich deutsche Firmen hinsichtlich der Massenleistung noch lange hinter der Grossindustrie Nordamerikas zurückstehen müssen, wo kürzlich die Baldwin-Works ihre 20000. Lokomotive abgeliefert und es auf eine durchschnittliche Jahreslieferung von 1200 Stück gebracht haben, so wollen wir hoffen, dass dieser Abstand in der Erzeugung unserer modernen Beförderungsmittel von Jahr zu Jahr einen immer mehr steigenden Rückgang erfahre. Das von uns geschilderte Fest der 5000. Lokomotive hat gezeigt, dass die Firma an ihre alten ruhmreichen Ueberlieferungen mit bestem Erfolge wieder angeknüpft hat. Mögen ihr weitere glückliche Erfolge beschieden sein, möge der 5000. Lokomotive in einigen Jahren die 10000. folgen!

H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf der Vorortstrecke Berlin (Potsdamer Ringbahnhof) - Gross-Lichterfelde Ost** ist nunmehr beschlossen worden. Die Stromzuführungsanlage soll hinsichtlich der allgemeinen Anordnung wie bei dem elektrischen Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn ausgeführt werden. Die Züge sollen zunächst aus je drei vierachsigen Wagen bestehen, von denen jeder mit zwei Motoren ausgerüstet ist. Die Steuerung sämmtlicher Triebwagen erfolgt von dem jeweils an der Spitze des Zuges laufenden Triebwagen aus. Ein derartiger Zug enthält 206 Sitzplätze; sofern für einzelne Züge eine Verstärkung nothwendig wird, ist die Ein-

schaltung gewöhnlicher Vorortwagen in Aussicht genommen. Die Zugförderungsanlage wird von der Elektrizitätsgesellschaft „Union“ ausgeführt und für eine bestimmte Reihe von Jahren gegen einen vereinbarten Jahresbetrag vorgehalten. Die Anlagen werden spätestens im Juli 1903 fertiggestellt sein.

— **Das sogen. amerikanische Gepäckabfertigungssystem** hat sich im diesjährigen Reiseverkehr vorzüglich bewährt. Es ist eigentlich ein gemischtes System, zwar amerikanischen Ursprunges, in Deutschland aber weiter ausgebildet und verbessert. Das rein amerikanische Abfertigungsverfahren wurde zunächst auf der Berlin-Hamburger Bahn versuchsweise eingeführt; es besteht darin, dass zur Vermeidung des vielen unnützen Schreibwerks, der Feststellung des Gewichts usw. an jedem Gepäckstück mittelst Lederriemens eine Blechmarke mit der Bestimmungsstation befestigt und dem Reisenden eine gleichlautende Marke mit der entsprechenden Nummer eingehändigt wird. Das Wiegen der Gepäckstücke kann dabei in den überwiegend meisten Fällen, in denen es sich um ein Gewicht unter 25 kg handelt, fortfallen. Dies System hatte aber den Nachtheil, dass die Blechmarken nach Gebrauch immer wieder nach der Abgangsstation zurückgesandt werden mussten und dass die Bestimmungsstation und Nummern in den halbdunklen Gepäckwagen oft schwer lesbar waren, zumal wenn sie sich im Laufe der Zeit abgenutzt hatten. Die preussische Staatsbahnverwaltung verwendet daher an ihrer Stelle in neuerer Zeit dreitheilige Gepäckscheine aus Papier, von denen der eine dem Fahrgast eingehändigt, der zweite (Beklebzettel) an das Gepäckstück angeheftet wird und der dritte (Packmeisterkarte) dem Packmeister verbleibt, der auf den einzelnen Stationen die Gepäckstücke zu vertheilen hat. Nach diesem deutsch-amerikanischen System hat sich die Gepäckabfertigung auf allen grösseren Bahnhöfen schnell und glatt abgewickelt, so dass die weitere Ausdehnung des neuen Verfahrens in Aussicht genommen worden ist.

— **Neuer Sonntagsfahrplan der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn.** Die Betriebsverwaltung dieser Bahn hat gleichzeitig mit der Einführung ihres neuen Fünfminuten Fahrplans einen besonderen Fahrplan für die ganze Dauer des Sonntags vorgesehen, der am 13. dieses Monats in Kraft getreten ist. Er passt sich aufs engste dem Verkehrsbedürfniss der Feiertage an. Der Betrieb beginnt fast ebenso früh wie Werktags, und zwar auf dem Potsdamer Platz nach dem Zoologischen Garten um $5.^{\underline{45}}$, nach dem Stralauer Thor um $5.^{\underline{40}}$, am Zoologischen Garten nach dem Potsdamer Platz um $5.^{\underline{55}}$, nach dem Stralauer Thor um 6.00, am Stralauer Thor um $5.^{\underline{25}}$ nach dem Potsdamer Platz und um $5.^{\underline{40}}$ nach dem Zoologischen Garten. Während des Vormittags folgt ein etwas beschränkter, aber dem wachsenden Bedürfniss von Stunde zu Stunde sich anschmiegender Verkehr mit immer dichter werdender Zugfolge. Um 1 Uhr Nachmittags setzt der verstärkte Verkehr für die Bewältigung des Massenandrangs ein. Insbesondere ist dem Besuch des Zoologischen Gartens Rechnung getragen. Abwechselnd geht vom Stralauer Thor und vom Potsdamer Platz ein Zug nach dem Westen, so dass dort mindestens 15 Züge in der Stunde eintreffen. Alle 2, 3 oder 4 Minuten kommt ein Zug am Zoologischen Garten an. Jedenfalls haben die Sonntagsfahrgäste auf allen Stationen nur ganz wenige Minuten auf Beförderung zu warten. Bei noch stärkerem Bedarf tritt ein abermals verstärkter Fahrplan ein, so dass die Hochbahn in der Stunde 6 000 Personen und mehr nach dem Zoologischen Garten zu schaffen vermag.

— **Der bayerische Eisenbahnrath** tritt am 22. d. Mts. zu seiner 50. Sitzung in München zusammen. Auf der Tagesordnung stehen: a) Zusammenstellung aller mit ministerieller Genehmigung vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. eingeführten Ausnahmetarife, von denen die wichtigsten sich u. a. beziehen auf die Beförderung von Formeisen, eisernen Konstruktionstheilen, Eisenbahnlokomotiven und Eisenbahnwagen aller Art, zusammengesetzt oder zerlegt, ab bayerischen Stationen nach ostafrikanischen Hafenplätzen über Hamburg seewärts, ferner von Graphit von Passau nach deutschen Nord- und Ostseehäfen, den nordwestdeutschen Binnenstationen sowie nach Rheinland-Westfalen behufs Wettbewerbs mit ausländischem, insbesondere italienischem Graphit u. dergl., b) Berathung über den von der Generaldirektion vorgelegten Entwurf der Winterfahrordnung 1902/03. Nach den beigegebenen Erläuterungen ist im grossen und ganzen die gegenwärtige Sommerfahrordnung mit der Maassgabe zu Grunde gelegt worden, dass die lediglich dem Sommerverkehr dienenden Züge wie alljährlich in Wegfall kommen. Ferner erscheint es geboten, aus Etatsrücksichten in der Winterfahrordnung die gleiche Anzahl von Zugkilometern wie in der Sommerfahrordnung einzusparen. Hierbei können indessen die in der letzteren durchgeführten Zugminderungen nicht in vollem Umfange in Rechnung gestellt werden, da diese zum grössten Theile durch Auflassung von reinen Sommerzügen gewonnen wurden und daher in der Winterfahrordnung nicht in die Erscheinung treten; es waren daher in der Winterfahrordnung weitere Einschränkungen der Fahrtleistungen im Personenzugdienste unvermeidlich. Um jedoch eine empfindlichere Beeinträchtigung der örtlichen Interessen nach Thunlichkeit hintanzuhalten, wurde in grösserem Umfange als in der Sommerfahrordnung auch dazu geschritten, Schnell- und Eilzüge entweder aufzulassen oder sie unter Einziehung von Personenzügen mehr als bisher dem Ortsverkehr dienstbar zu machen, welcher Maassnahme Bedenken um so weniger entgegenstehen dürften, als in der Winterfahrordnung der internationale Verkehr an Bedeutung mehr zurücktritt. Von den im Entwurfe enthaltenen wesentlichsten Aenderungen heben wir u. a. folgende hervor: I. In Wegfall kommen: a) die Schnellzüge 93 und 94 München-Aschaffenburg und umgekehrt und auch deren Anschlusszüge, die Eilzüge 67 und 66 in Strecke Würzburg-Nürnberg und Eilzug 285 in Strecke Bamberg-Würzburg, nebst den Schnellzügen 121 und 122 Bamberg-Bad Kissingen und den Schnellzügen 35 und 36 Schweinfurt C. B.-Meiningen; b) die Karlsbad-Ostende-Expresszüge 57 und 58, die Paris-Karlsbad-Expresszüge 9 und 10 sowie die Schnellzüge 62 und 63 und 162 und 163 in Strecke Nürnberg-Schnabelwaid-Kirchenlaibach-Eger; dagegen werden zwischen Schnabelwaid und Eger die Schnellzüge 60 und 61 als Eilzüge mit Aufenthalten auf sämmtlichen Stationen dieser Strecke und mit allen drei Wagenklassen durchgeführt; c) die Schnellzüge 160 und 161 zwischen Kirchenlaibach und Bayreuth sowie die Personenzüge 1089 und 1090 zwischen Bayreuth und Neuenmarkt, dann die Schnellzüge 99 und 100 in Strecke Wiesau-Eger, welche im Sommer hauptsächlich zur Vermittelung des Verkehres mit den böhmischen Bädern vorgesehen waren; d) die zur Bewältigung des regen Touristen- und Ausflugsverkehrs für die Sommermonate vorgesehen gewesenen vermehrten Fahrgelegenheiten, und zwar die Schnellzüge 4, 13, 14 und 85 München-Salzburg, die Eilzüge 801 und 802 München-Bad Reichenhall, 838 und 824 Rosenheim-München und die Schnellzüge 129, 131 und 132 Salzburg-Bad Reichenhall; endlich e) die dem Sommerreiseverkehr dienenden Schnellzüge 19 und 14 Ulm-München. II. Neu vorgesehen sind, und zwar behufs Schaffung einer günstigen Morgenverbindung zwischen München-Landshut-Passau die Eilzüge 68 und 69 mit Anhalten in den Stationen Wörth a/Isar, Dingolfing und Landau a/Isar und mit Ankunft 10.20 in Passau, unter Führung aller drei Wagenklassen. III. Sonstiges: a) die Berlin-Neapel-Expresszüge 16 und 17 verkehren zwischen Kufstein-München-Hof in gleicher Lage wie in der vorherigen Winterfahrordnung; b) Schnellzug 112 in Strecke Hof-Bamberg-Treuchtlingen-München wird um etwa $2\frac{1}{2}$ Stunden früher gelegt und in einen Eilzug verwandelt; bei seinem nunmehrigen Abgang in Hof um 8.30 Vorm. erreicht er Bamberg 11.40 und schliesst hier an den Eilzug 220 nach München an, so dass eine neue durchgehende Eilzugverbindung Hof-Nürnberg-München mit Anschluss nach Augsburg und Südschwaben hergestellt ist; c) Eilzug 219 wurde, da im Winter ein späterer Abgang in München wünschenswerth ist, um 20 Minuten später gelegt, somit München ab 6.20, Bamberg an 11.41; endlich d) wird zur Besserung der Verbindung München-Bad Reichenhall Schnellzug 15 um $1^1/_4$ Stunden später gelegt — Abgang München 4.30 — und in Strecke Rosenheim-Salzburg als Eilzug mit vermehrten Unterwegsaufenthalten durchgeführt.

— **Der Zutritt von Reisenden mit Fahrkarten III. Klasse zu den Speisewagen I./II. Klasse** in den Zügen bayerisch und sächsisch Nr. 125, 126 und D 27 zwischen München einerseits und Leipzig und Dresden andererseits ist nunmehr gegen Lösung einer Zuschlagkarte zum Preise von 50 ₰, welche durch den Zugführer verkauft werden, auf die Dauer des Einnehmens warmer Speisen gestattet.

— **Der Kohlenverkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen im ersten Halbjahr 1902.** Auf den sächsischen Staatseisenbahnen sind von Januar bis einschliesslich Juni 1902 insgesammt 4 968 598 t Kohlen (im gleichen Zeitraume des Jahres 1901: 5 462 055 t) oder im Durchschnitt täglich 27 412 t (1901: 30 200 t) befördert worden. Dies ergibt gegen das Jahr 1901 eine Abnahme von 493 457 t = 9.03 %. Der Steinkohlenversand aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden betrug 1 560 116 t (1901: 1 703 046 t), d. i. eine Abnahme von 142 930 t = 8,39 %. Der Braunkohlenversand aus Sachsen und Sachsen-Altenburg betrug 969 159 t (1901: 972 973 t), d. i. eine Abnahme von 3 814 t = 0,39 %. Ein beträchtlicher Rückgang ist wiederum beim Kohlenempfang zu verzeichnen. An Steinkohlen aus Schlesien, Westfalen, Böhmen usw. gingen ein: 383 104 t (1901: 446 540 t), d. i. eine Abnahme von 63 436 t = 14,21 %; an Braunkohlen aus Preussen und Thüringen: 281 166 t (1901: 305 939 t), d. i. eine Abnahme von 24 773 t = 8,09 %. An Braunkohlen aus Böhmen gingen ein: 1 775 053 t (1901: 2 033 557 t), d. i. eine Abnahme von 258 504 t = 12,71 %.

— **Beirath der württembergischen Verkehrsanstalten.** Am 12. d. Mts. fand eine Sitzung dieses Beiraths unter dem Vorsitz des Staatsraths v. Balz in Freudenstadt statt. Zu dem ersten Gegenstand der Tagesordnung, Eisenbahnfahrplan für den Winterdienst 1902/1903, wurde nach dem Bericht des „Staatsanzeigers für Württemberg“ mitgetheilt, dass, wie dies im Winter regelmässig der Fall ist, einige Züge ausfallen sollen. Die Gesammtzahl der im Winter zu fahrenden Zugkilometer wird annähernd dieselbe sein wie im Vorjahre. Die von mehreren Beirathsmitgliedern vorgetragenen Fahrplanwünsche sollen nochmals geprüft werden. Die Frage einer Fahrpreisermässigung für Erntearbeiter bildete den zweiten Berathungsgegenstand. Nach eingehender Erörterung, in der namentlich hervorgehoben wurde, dass die Eisenbahnbehörden und Eisenbahnräthe der Nachbarverwaltungen gegen eine solche Fahrpreisermässigung sich ausgesprochen haben, stimmte die eine Hälfte der Beirathsmitglieder für, die andere Hälfte gegen die Gewährung dieser Vergünstigung. Der Beirath nahm sodann Kenntniss von den in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarifen im Güterverkehre, wobei auf die Verlängerung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes für Düngemittel bis zum Jahre 1907 hingewiesen wurde. Die Gründe zum Erlass von Bestimmungen über die Aufhebung von Abfertigungsgebühren bei Einlagerung von Getreide, Futter- und Düngemitteln wurden dargelegt. Weitere Gegenstände der Berathung bildeten Angelegenheiten der Post- und Telegraphenverwaltung. Zum Schluss der Sitzung fand die Neuwahl des ständigen Ausschusses des Beiraths statt.

— **Sommerfest der Eisenbahnbeamten und -Arbeiter in Meiningen.** Begünstigt vom schönsten Wetter, hatten sich am 6. d. Mts. auf der Höhe der Donopskuppe die in der Stadt Meiningen wohnenden Beamten und Arbeiter der vier Inspektionen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung mit ihren Angehörigen zur Feier eines Sommerfestes eingefunden. Die Musikkapelle der Arbeiter der hiesigen Hauptwerkstätte, ihr Gesangverein sowie die Kapelle des 3. Bataillons des 32. Infanterieregiments gaben wechselweise ihre Weisen zum besten und versetzten die Theilnehmer in die richtige Feststimmung. Die Vorstände der Eisenbahninspektionen in Meiningen nahmen vollzählig mit ihren Angehörigen an dem Sommerfeste Theil. Die Zahl der Festtheilnehmer aus Eisenbahnkreisen, Frauen und Kinder eingerechnet, belief sich auf etwa 1 800 Köpfe; ferner hatte sich eine grosse Anzahl von Gästen aus der Stadt Meiningen und der Umgegend eingefunden.

— **Als technischer Attaché** wird der deutschen Botschaft in London, nachdem im preussischen Staatshaushalt für die Eisenbahnverwaltung weitere Mittel für die Entsendung von Technikern an einzelne diplomatische Vertretungen im Auslande bereitgestellt worden sind, im September der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Frahm aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugetheilt werden. Herr Frahm hat sich schon vielfach im Auslande umgesehen, sowohl in dauernder Stellung bei der Regierung der Republik Chile als auf Studienreisen nach England, Frankreich und Nordamerika; er war auch schriftstellerisch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erfolgreich thätig.

— **Deutsche Lokomotiven im Auslande.** Unlängst war eine Ausschreibung von Lokomotiven für die ostindische Eisenbahngesellschaft erfolgt. Der Staatssekretär für Indien, Lord Hamilton, theilte auf eine Anfrage im englischen Unterhause mit, dass die Eisenbahngesellschaft das deutsche Angebot dem englischen vorzog, weil deutscherseits ein um mehr als 25 % billigerer Preis bei wesentlich kürzerer Lieferungsfrist gestellt war. Die erforderlichen 32 Lokomotiven seien daraufhin endgültig bei der deutschen Firma (A. Borsig-Berlin) in Auftrag gegeben worden. Ueberraschend schnell hat sich also der Wunsch erfüllt, den unlängst, bei der Feier der Fertigstellung der 5000. Borsig'schen Lokomotive, der frühere preussische Eisenbahnminister v. Thielen äusserte: dass die Erzeugnisse dieser Firma den Ruhm der deutschen Arbeit in ferne Länder tragen möchten.

— **Der Verein deutscher Eisenhüttenleute** hatte an den Staatsminister v. Thielen bei seinem Austritt aus dem Amte ein Schreiben gerichtet, das ihm für die segensreiche Thätigkeit, die er sowohl im Eisenbahnwesen wie in der Bauverwaltung durch mehr als zehn Jahre unablässig entwickelt habe, für die wohlwollende und verständnissvolle Förderung, die er der heimischen Industrie, insbesondere der Eisenindustrie, immer zugewandt habe, und für das rückhaltlose Eintreten, das er bei den wasserwirthschaftlichen Vorlagen stets gezeigt habe, aufrichtigen und warmempfundenen Dank aussprach. Der Name v. Thielen werde in der Geschichte nicht nur des deutschen Eisenbahnwesens, sondern auch unserer industriellen Entwickelung der letzten Jahre stets mit grösster Hochachtung und unbestrittener Anerkennung genannt werden. Auf dieses Schreiben hat Minister v. Thielen folgende Antwort an den Geh. Kommerzienrath Karl Lueg gerichtet:

„Dem sehr geehrten Verein gestatte ich mir für die sehr freundlichen Worte, welche Sie aus Anlass meines Ausscheidens aus dem Amte unter dem 24. Juni d. J. an mich gerichtet haben, meinen herzlichsten Dank auszusprechen und die Bitte hinzuzufügen, mir ein freundliches Andenken auch über mein Amt hinaus zu bewahren. Für mich wird das langjährige Zusammenwirken mit der heimischen Eisen- und Stahlindustrie, das niemals, weder in guten noch in bösen Zeiten, gestört worden ist, allezeit zu meinen liebsten Erinnerungen gehören.“

Oesterreich.

— **Ostrau - Friedlander Eisenbahn.** Die Regierung hat, wie s. Zt. gemeldet wurde, an die Ostrau-Friedlander Eisenbahn unter Hinweis auf den Umstand, dass die Gesellschaft für das verflossene Jahr eine Dividende von 10 % vertheilt hatte, die Aufforderung gerichtet, gemäss der Konzession eine Ermässigung ihrer Tarife vorzunehmen. Gegen diese Verfügung hat die gesellschaftliche Verwaltung, welche die Rechtsanschauung vertritt, dass die Konzession als Voraussetzung für die Tarifermässigung nicht die 10 prozentige Aktiendividende, sondern ein 10 prozentiges Erträgniss des Gesammtanlagekapitals vorsieht, die Beschwerde bei dem Verwaltungsgerichtshofe überreicht. Unbeschadet dieses Schrittes ist jedoch die Anbahnung einer aussergerichtlichen Austragung dieser Angelegenheit nicht ausser Augen gelassen worden. Die Verhandlungen haben denn auch zu einer vollen Verständigung geführt, und erklärt sich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn bereit, ihre Gütertarife nach den Frachtsätzen der Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn umzugestalten, wobei sie sich gleichzeitig verpflichtet, sofern einzelne Tarife jetzt niedriger sind als die der Nordbahn, sie unverändert zu lassen. Im Hinblick auf diese Vereinbarung hat die Ostrau-Friedlander Eisenbahn ihre bei dem Verwaltungsgerichtshofe überreichte Beschwerde zurückgezogen. An die Ausarbeitung der neuen Gütertarife wird unverzüglich geschritten werden. Sie dürften voraussichtlich schon im Herbst in Wirksamkeit treten.

— **Die Arbeiten am Wocheiner Tunnel.** Am 10. d. Mts. wurde auf der Nordseite, Wocheiner-Feistritz, das tausendste Meter Sohlstollen aufgefahren. Auf der Südseite, in Podberdo, wurden in derselben Zeit 700 m vorgetrieben, und sind somit von der ganzen Tunnellänge (6 323 m) bereits 27 % aufgeschlossen. Die Länge des Firststollens beträgt auf der Nordseite 750 m, auf der Südseite 50 m, im ganzen 12 %. Es wird ausschliesslich mit Handbohrung gearbeitet. Der Vollausbruch und die Mauerung schreiten entsprechend vor, und sind 6,5 % der Tunnelröhre fertig ausgewölbt. Die Herstellung der Baubetriebsanlagen schreitet gleichfalls rüstig vor, so dass bereits 70 % dieser Herstellungen geleistet sind und bald die gänzliche Fertigstellung zu erwarten ist. Die Arbeiterzahl auf der Nord- und Südseite beträgt zusammen 2 200 Mann.

— **Ausrüstung der Brunnen mit Pump- oder Schöpfwerken.** Das Eisenbahnministerium hat die Bahnverwaltungen aufmerksam gemacht, dass das Benutzen des Wassers aus offenen Zieh- und Schöpfbrunnen als Trinkwasser oder zu Kochzwecken zu schwerer Benachtheiligung der Gesundheit führen könne. Denn selbst bei guter Bauart solcher Brunnen könne der Schacht nur schwer vor dem Eindringen von Meteorwässern von aussen gesichert werden und biete die Förderung des Wassers durch Eimer oder andere Schöpfgefässe fortwährenden Anlass, dass gesundheitsschädliche Verunreinigungen, darunter auch solche, welche Ansteckungskeime von Infektionskrankheiten enthalten, durch die Schöpfgefässe in das Brunnenwasser gelangen. Mit Rücksicht auf diese Bedenken, welche durch vielfache Erfahrungen ihre Bestätigung fanden, hat das Ministerium den Bahnverwaltungen dringend empfohlen, ihr Augenmerk darauf zu richten, dass die in einzelnen Stationen, Haltestellen und Wächterhäusern noch vorhandenen offenen Brunnen im Laufe der nächsten Jahre allmählich mit einer Eindeckung versehen und mit entsprechenden Pump- oder Schöpfwerken ausgerüstet werden.

Da für Brunnen, aus welchen das Wasser selten geschöpft wird, gewöhnliche, aus schmiedeeisernen, im Brunnenwasser löslichen Bestandtheilen angefertigte Pumpen sich nicht eignen, weil sie eisenhaltiges, nicht geniessbares und auch zum Waschen (wegen Absetzung des Rostes) unbrauchbares Wasser liefern, so wurde für solche Brunnen die Verwendung von Becherschöpfwerken empfohlen, welche, aus verzinnten Bestandtheilen nach Art der Paternosterwerke angefertigt, die bei Pumpen auftretenden Uebelstände beseitigen.

— **Vintschgaubahn.** Durch die Beschlüsse der jüngst abgehaltenen Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn ist die Beitragsleistung dieser Gesellschaft zu den Kosten der Vintschgaubahn im Betrage von 1 600 000 Kr. rechtsverbindlich sichergestellt und hiermit die wesentlichste Vorbedingung für die Konzessionirung dieser Bahn gegeben. Da auch in Betreff der Mitbenutzung und Regelung der Etschdämme ein Beschluss des tiroler Landtages vorliegt und überdies das Eisenbahnministerium seine Bereitwilligkeit ausgesprochen hat, die Kosten dieser Regelung vorschussweise zu bestreiten, steht der Einleitung der Konzessionsverhandlungen kein Hinderniss mehr im Wege. Diese dürften auch, wie das „Oesterr. Eisenbahnblatt" meldet, demnächst beginnen und voraussichtlich bald zum Abschlusse gelangen. Die Inangriffnahme des Baues wird alsbald nach erfolgter Konzessionirung erfolgen können.

— **Eröffnung der Lokalbahn Laun - Libochowitz.** Am 29. Juni d. J. wurde die vollspurige Lokalbahn Laun (Anschlussstation der österreichischen Staatsbahnen) - Libochowitz (Anschlussstation der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion Prag auf Rechnung der Konzessionäre.

— **Lokalbahn Tannwald - Grünthal.** Diese vor einigen Tagen eröffnete Bahn (vergl. Nr. 53 S. 842 d. Ztg.) ist die erste Zahnradbahn Böhmens. Der Ausführung der Linie, welche nur 7,4 km lang ist, stellten sich die grössten technischen Schwierigkeiten entgegen. Für die Anlage wurde das Abt'sche Zahnstangensystem gewählt, und kommen Steigungen bis zu 58 ‰ vor. Die bedeutendsten Kunstbauten sind der Dessendorfer Tunnel (242 m), der in seiner Nähe befindliche 12 m hohe Viadukt mit 5 gewölbten Oeffnungen von 10, 12 und 9 m lichter Weite, der Tiefenbacher Tunnel (170 m), endlich der Polauner Tunnel (932 m); letzterer bildet wohl das schwierigste und kostspieligste Bauwerk der Strecke; der Tunnel ist in Granit gesprengt, weist eine durchschnittliche Steigung von 53 ‰ auf und erforderte eine 850 tägige ununterbrochene (Tag- und Nacht-) Arbeit. Verwendet wurden 20 000 kg Dynamit, 70 000 Sprengkapseln, 128 000 m Zündschnur sowie 44 dz der besten Stahlbohrer.

Die Eröffnung des auf preussischem Boden gelegenen Theiles der Bahn Grünthal-Petersdorf (35 km) dürfte erst im Herbste d. J. erfolgen. Die Kosten der 35 km langen preussischen Strecke belaufen sich auf 11 090 000 Kr., die der 7,4 km langen österreichischen Strecke auf 5 180 000 Kr., so dass sich also das Kilometer auf preussischem Boden auf 31 700 Kr. und auf österreichischem Boden auf 700 000 Kr. stellt. Der Betrieb der Linie Tannwald - Grünthal wird von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung geführt.

— **Wagenanmiethungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Nordbahn hat mit der Eisenbahn-Verkehrsanstalt und der Eisenbahnwagen - Leihgesellschaft Abschlüsse für die miethsweise Ueberlassung von etwa 1 000 Wagen gemacht. Die Vereinbarung ist vom 1. September d. J. bis Ende Februar 1903 eine feste.

— **Auflösung der Baudirektion für die Wiener Stadtbahn.** Mit Rücksicht auf die Fertigstellung der Bau- und Abrechnungsarbeiten der Wiener Stadtbahn wurde deren Baudirektion mit 30. Juni d. J. aufgelöst und aus diesem Anlasse der Vorstand, Sektionschef v. Bischoff, in den Ruhestand versetzt. v. Bischoff wurde gelegentlich der Uebernahme in den Ruhestand in Anerkennung seines langjährigen hingebungsvollen und ausgezeichneten Wirkens auf dem Gebiete des öffentlichen Eisenbahnbaues eine hohe Ordensauszeichnung verliehen.

Sektionschef v. Bischoff, einer der bedeutendsten österreichischen Eisenbahnbautechniker, hat seit einer langen Reihe von Jahren auch an den Arbeiten des technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hervorragenden Antheil genommen und ist gegenwärtig auch Vorsitzender des Preisausschusses dieses Vereins.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Gravehalstunnel.** Der „Köln. Ztg." wird aus Christiania, den 6. d. Mts., geschrieben: Für das norwegische Eisenbahnwesen war gestern ein bemerkenswerther Tag: an ihm wurde der gegen 4 km lange Gravehalstunnel der im Bau begriffenen Bahn Bergen - Christiania durchbrochen. Norwegen hat sich bekanntlich endlich entschlossen, seine beiden wichtigsten und grössten Städte, Christiania und Bergen, durch einen Schienenstrang zu verbinden. Von Bergen aus geht nur eine kurze Bahnlinie bis zu dem Ausflugsort Voss, indessen seit 1895 arbeitet man an der Verlängerung in der Richtung auf Christiania, zunächst auf der Strecke Voss-Taugewand, die zugleich die schwierigste der ganzen Bahn ist, denn hier geht die Bahn über das Hochgebirge, und es müssen verschiedene Tunnel gebrochen werden, deren grösster beim Gravehals jetzt vollendet ist. Ehe die ganze Bahn zwischen Bergen und Christiania fertig ist, wird indessen noch einige Zeit vergehen, obgleich die Wichtigkeit der Strecke Anlass genug wäre, die Sache mehr als bisher zu fördern. Bergen ist von Christiania und den im Osten stehenden Streitkräften vollständig getrennt, die Bahnverbindung hat daher grosse strategische Bedeutung. Für den Reiseverkehr in Norwegen wird sie geradezu Umwälzungen bringen, da es erst mit Hilfe einer Bahn möglich sein wird, Bergen, den Ausgangspunkt für die Reisen längs der Fjorde, schnell und leicht zu erreichen. Nach Ansicht von Kennern wird der Gebirgsübergang zwischen Voss und Taugewand eine der interessantesten Eisenbahnreisen Europas werden.

— **Bahnbau Paris-Chartres und französische Staatsbahnen.** Die Verhandlungen der französischen Abgeordnetenkammer über den Gesetzentwurf, welcher die Herstellung einer Eisenbahnlinie von Paris-Montparnasse nach der Hauptstadt des Departements Eure-et-Loire, Chartres, mit der Schaffung eines Bahnhofes der Staatsbahnen in Paris als „von öffentlichem Nutzen" erklärt, haben wieder einmal gezeigt, dass für das Staatsbahnwesen in Frankreich trotz allem nicht viel Meinung herrscht. Eine solche Linie würde für das in verhältnismässig wenig günstiger und wenig verkehrsreicher Gegend gelegene Staatsbahnnetz als solches durch direkte Verbindung mit der Hauptstadt augenscheinlich vortheilhaft sein. In der Kammer wie in der Regierung machten sich indess abermals widerstreitende und unklare Strömungen geltend. Zunächst sprach die Kammer die „Dringlichkeit" für den Gesetzentwurf aus. Der Berichterstatter Lhopiteau legte dar, dass die Herstellung dieser Linie zur Ergänzung des Staatsbahnnetzes unumgänglich sei. Der sechste Theil Frankreichs sei daran betheiligt. Der Bau werde von mehr als 15 Departements mit Ungeduld erwartet und sei schon seit 1879 — gleich nach Schaffung des Staatsbahnnetzes — geplant. Von anderen Abgeordneten wurde die Vorlage bekämpft; die Linie erfordere eine Ausgabe von 27 000 000 Fr. ohne die Kosten des neuen Bahnhofs in Paris; bei den jetzigen schlechten Finanzen wäre das ein unangebrachtes Opfer, zumal die Nützlichkeit der Linie keineswegs bewiesen sei; die Angelegenheit brauche genaueste Ueberlegung, man dürfe sie nicht übers Knie brechen usw. Abgeordneter Caillaux, bis vor kurzem Finanzminister, schloss sich diesen finanziellen Bedenken an. Der Vorsitzende der Kreditkommission Doumer wies darauf hin, dass der Gesetzentwurf die Folge eines früheren Kammerbeschlusses sei, dass das Staatsbahnnetz einen Bahnhof in Paris nöthig habe usw. Bei der erstmaligen Erörterung wurde schliesslich ein Antrag, die Sache bis zum Wiederzusammentritt der Kammer zu vertagen, abgelehnt und die Weiterberathung an einem Tage, wo der augenblicklich abwesende Verkehrsminister zugegen sei, beschlossen. Bei dieser Wiederaufnahme wurde u. a. die Verwunderung ausgesprochen, dass der Finanzminister sich nicht zur Sache geäussert habe. Darauf erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls, er und der Finanzminister seien in der Befürwortung des Plans ebenso einig, wie ihre beide Vorgänger es gewesen. Diese Bemerkung führte zu einer hübschen Beleuchtung der parlamentarischen Zerfahrenheit und Augenblickspolitik. Abg. Massabuau erwiderte, wenn die soeben aus der Regierung geschiedenen Minister Baudin und Caillaux in der Förderung des Gesetzentwurfs einig gewesen seien, warum bekämpfe ihn denn heute Herr Caillaux? Minister Maruéjouls fand das auch seinerseits erstaunlich, Caillaux hielt es aber nicht für nöthig, seinen Widerspruch aufzuklären. Nun bot aber das Hauptinteresse ein Gegenantrag, wonach der Staat das Westbahnnetz zum 1. Januar 1903 zurückkaufen soll, um es mit dem Staatsbahnnetz zu verschmelzen. Statt zwei gleichlaufende Netze herzustellen, welche sich nothwendigerweise Wettbewerb machen müssen, erklärte der Antragsteller, sei doch die Vereinigung vernünftiger. Da kam er aber schlecht an. Sowohl der Kommissionsberichterstatter, wie Minister Maruéjouls und andere forderten entschieden, dass keinesfalls die Frage des Rückkaufs der Westbahn mit dieser Vorlage in Verbindung gebracht werden soll. Trotz der lebhaftesten Einreden der Abgeordneten Massabuau und Fouquet, welch' letzterer wegen seiner Behauptung, die Abstimmung über den Gegenantrag werde „eskamotirt", einen verschärften Ordnungsruf erhielt, wurde dieser Gegenantrag an die Eisenbahnkommission zurückverwiesen und der Regierungsentwurf mit 352 gegen 176 Stimmen angenommen. Wann letzterer zur Ausführung kommt, wissen die Götter; man darf glauben, dass dieser Beschluss ähnlich nur ein Schaugericht ist, wie der vor wenigen Monaten von der Kammer gefasste, damals gleich als Wahlmanöver gekennzeichnete, welcher den Rückkauf der Westbahn und der Südbahn forderte! In starkem Widerspruch mit dem Beschluss

ihrer Vorgängerin will jetzt die Kammer von der Verstaatlichung nichts wissen und begräbt einfach einen dahin gehenden Antrag. Auch dieser Fall zeigt die Berechtigung der an dieser Stelle wiederholt vertretenen Ansicht, dass der Verstaatlichungsgedanke in Frankreich, wenigstens in den herrschenden politischen Kreisen, keine wirklichen Fortschritte macht. Seine Anhänger sind denn auch mit dem Ergebniss dieses neuesten Eisenbahnfeldzuges im Parlament recht unzufrieden. So eifert der „Matin" gegen die Verschwendung und kurzsichtige Politik: Chartres sei doch schon mit Paris durch eine von der Westbahn betriebene Linie verbunden; die neue Linie sei also zum Wettbewerb mit der alten bestimmt, sie werde der Westbahn eine Einnahmeverminderung bringen. Da aber die Bürgschaft des Staates den Aktieninhabern dieser Eisenbahngesellschaft eine Mindestdividende sichert, so müssten der Staat selbst und die Steuerzahler den Ausfall tragen. Und wenn der Staat wirklich einmal die Westbahn ankaufe, so werde er dann selbst zwei sich Wettbewerb machende Linien besitzen. Und dazu wolle man 27 000 000 Fr. ausgeben! Es ist kaum nöthig, hervorzuheben, dass die Staatsbahnverwaltung und die Verfechter der geplanten Staatsbahnlinie Paris-Chartres diese Einwände nicht oder nicht voll gelten lassen, sondern erklären, der wachsende Verkehr könne sehr wohl zwei Linien neben einander brauchen.

— **Neue französisch-deutsche Eisenbahnverbindung.** Wie der Pariser „Temps" mittheilt, hat der Plan einer Schienenverbindung zwischen dem französischen Thal von Saint-Dié und dem elsässer Münsterthal (Gebweiler) feste Gestalt angenommen und die französische Regierung die Errichtung einer elektrisch betriebenen Strassenbahn zwischen Retournemer und der Schlucht mit Abzweigung auf den Hohneck genehmigt. Die Arbeiten sollen nächstens beginnen. Bekanntlich handelt es sich um eine der schönsten und besuchtesten Gegenden der Vogesen. Es ist indess bezeichnend, wie auch in diesem Fall politische und militärische Bedenken bei unseren östlichen Nachbarn nicht fehlen; so bemerkt der „Temps": „Man wird also nächstes Jahr von Nancy und Saint-Dié nach Colmar, Mülhausen und der Schweiz auf dieser Linie fahren können. Man sagt, dass sie keine militärische Bedeutung hat, da die Steigungen auf beiden Seiten zu bedeutend seien, so dass schwere Ladungen nicht befördert werden könnten. Diese Versicherung ist höchst bestreitbar."

— **Simplontunnel.** Die Baufortschritte im Monat Juni sind günstige und nach langer Zeit einmal auf der Südseite, wo der ausserordentliche Wasserzufluss hinderte, grösser als auf der Nordseite; der Sohlstollen rückte auf der Nordseite um 188 m, auf der Südseite um 238 m vor und hat Ende Juni eine Gesammtlänge von 12 203 m erreicht, so dass immer noch gegen 8 000 m zu erbohren bleiben. Die mittlere Arbeiterzahl betrug 3 173. Auf der Südseite wurde am 7. Juni die mechanische Bohrung im Parallelstollen wieder begonnen; der Wasserzufluss betrug dort 920 l in der Sekunde, gegen nur 64 l auf der Nordseite. Die grössere Wassermenge hat aber auf der Südseite die günstige Folge, die Luft kühler zu halten, die auf der Nordseite über Erwarten hoch gestiegen ist und kostspielige Kühlanlagen erfordert. Es wird nunmehr als ganz sicher angesehen, dass bedeutende Mehrkosten entstehen und der Tunnel nicht zu dem vertragsmässigen Zeitpunkte fertig werden kann.

Fremde Welttheile.

— **Ueber den Plan einer englisch-abessinischen Eisenbahn von Berbera nach Harrar** theilt das Wiener „Handelsmuseum" mit, dass man englischerseits beabsichtige, dem Bau der französischen Linie Dschibuti-Harrar folgenden Bahnbau entgegenzustellen: Die französische Linie soll von Berbera aus umgangen werden, und zwar mittelst einer Eisenbahn, die, in Berbera beginnend, über Djigdjiga direkt nach Harrar führt. Diese Linie soll bei rd. 400 km Länge und leichter Bauart nur 15 000 000 *M.* kosten, wofür die Unternehmer eine 3 prozentige Zinsengewähr des englischen Staates zu erlangen hoffen. Für Dritte brächte die Errichtung zweier Linien statt einer einzigen nach dem südlichen Abessinien den werthvollen Vortheil, bezüglich ihres Handelsverkehres mit dem genannten Gebiete nicht einer Monopollinie gegenüber zu stehen.

— **Transvaal-Eisenbahngesellschaft.** In der neulich stattgehabten Generalversammlung wurde die Verwaltung u. a. beauftragt, sich nochmals an die englische Regierung mit der Anfrage zu wenden, welche Schritte diese wegen Entschädigung der Aktienbesitzer und der Obligationsgläubiger zu thun gedenkt. Auf dieses Schreiben ist der „Frkf. Ztg." zufolge jetzt aus London eine Antwort etwa dahin ergangen, dass die englische Regierung demnächst ein Angebot machen werde. Wenn auch diese Antwort nicht sehr viel besagt, so empfing man sie in Verwaltungskreisen doch wenigstens insoweit mit einer gewissen Genugthuung, als damit die englische Regierung nun endlich ihre Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben hat, ein bestimmtes Angebot zu machen.

Allgemeines.

— **Gussstahlfabrik von Fried. Krupp in Essen.** Ueber diese grossartige Anlage entnehmen wir dem jetzt veröffentlichten II. Theil des Jahresberichts der Handelskammer für den Kreis Essen folgende interessanten ziffernmässigen Angaben:

Zu den Werken der Firma Fried. Krupp gehören z. Zt.: die Gussstahlfabrik in Essen mit einem Schiessplatz in Meppen; das Krupp'sche Stahlwerk vormals F. Asthöwer & Co. in Annen i. W.; das Grusonwerk in Buckau bei Magdeburg; die Germaniawerft in Kiel; 4 Hochofenanlagen bei Duisburg, Neuwied, Engers und Rheinhausen (die Hochofenanlage in Rheinhausen umfasst 3 Hochöfen, deren Erzeugung je nach Art des hergestellten Eisens in 24 Stunden auf den Ofen 180 bis 230 t beträgt); eine Hütte bei Sayn mit Maschinenfabrik und Eisengiesserei; 3 Kohlenzechen, nämlich: Zeche Hannover, Zeche Hannibal und Zeche Sälzer & Neuack; eine grosse Anzahl von Eisensteingruben in Deutschland, darunter 10 Tiefbauanlagen mit vollständiger maschineller Einrichtung; ausserdem ist die Firma Fried. Krupp an Eisensteingruben bei Bilbao in Nordspanien betheiligt; eine Rhederei in Rotterdam mit Seedampfern.

Die hauptsächlichsten Erzeugnisse der Gussstahlfabrik in Essen sind Geschütze (bis 1. Januar d. J. 39 876 Stück geliefert), Geschosse, Zünder und Zündungen, Gewehrläufe, Panzer in Form von gewalzten Blechen und Platten für alle geschützten Theile der Kriegsschiffe sowie für Festungszwecke, Eisenbahnmaterial, Maschinentheile jeder Art, Stahl- und Eisenbleche, Walzen, Werkzeugstahl, Hartstahl, Spezialstahle, Stahlknüppel und anderes.

Auf der Gussstahlfabrik waren im Jahre 1901 in den etwa 60 Betrieben in Thätigkeit: rund 5 300 Werkzeug- und Arbeitsmaschinen, 22 Walzenstrassen, 141 Dampfhämmer von 100 bis 50 000 kg Fallgewicht mit zusammen 242 775 kg Fallgewicht, 63 hydraulische Pressen, darunter zwei Biegepressen zu 7 000 t, 1 Schmiedepresse zu 5 000 t und eine zu 2 000 t Druckkraft, 323 stehende Dampfkessel, 513 Dampfmaschinen von 2 bis 3 500 PS mit zusammen 43 848 PS, 369 Elektomotoren, 591 Krähne von 400 bis 150 000 kg Tragfähigkeit mit zusammen 6 327 900 kg Tragfähigkeit.

Auf den Hüttenwerken wurden im Jahre 1901 im Durchschnitt täglich zusammen etwa 1 914 t Eisenerz aus eigenen Gruben verhüttet. Die Kohlenförderung aus den eigenen Zechen betrug im Jahre 1901 insgesammt 1 479 334 t.

Der Gesammtverbrauch der Krupp'schen Werke, soweit sie von der Gussstahlfabrik versorgt wurden, betrug 1900/01 an Kohlen 925 298 t (davon verbrauchte die Gussstahlfabrik allein 765 589 t), an Koks 473 044 t, an Briketts 7 195 t. Dies ergibt — Koks und Briketts in Kohle umgerechnet — einen Gesammtverbrauch der Krupp'schen Werke, soweit sie von Essen versorgt werden, von 1 678 175 t.

Die Wasserversorgung der Gussstahlfabrik mit den dazu gehörigen Kolonien und der Besitzung Hügel erfolgt durch drei getrennte Anlagen, und zwar durch ein Pumpwerk an der Ruhr, eine Hauptwasserstation und einen Wasserschacht in der Gussstahlfabrik. Die Förderung dieser drei Anlagen betrug im Jahre 1901: 13 974 668 cbm; ausserdem wurden der Wasserleitung der Stadt Essen zu Genuss- und Betriebszwecken entnommen 2 323 595 cbm, mithin Verbrauch im Jahre 1901: 16 298 263 cbm. Der jährliche Gesammtverbrauch übertrifft z. Zt. den Wasserverbrauch der Stadt Frankfurt a/M. um etwa 1 000 000 cbm. Ein neues im Bau begriffenes Wasserwerk soll im Laufe des nächsten Jahres in Betrieb genommen werden und zunächst 10 800 cbm auf den Tag fördern.

Das Gaswerk der Gussstahlfabrik lieferte im Jahre 1901 18 542 300 cbm Leuchtgas (Verbrauch der Stadt Düsseldorf in der gleichen Periode 17 844 700 cbm, der Stadt Breslau 20 016 000 cbm) für 2 548 Strassenflammen, 43 786 Flammen in Werkstätten, Büros, Wohnungen von Werksangehörigen usw. Gesammtlänge der Erdleitung etwa 105 km, der inneren Leitungen etwa 253 km. Das Gaswerk der Gussstahlfabrik nimmt seiner Erzeugung nach die achte Stelle unter den Gasanstalten des Deutschen Reiches ein.

Das Elektrizitätswerk der Gussstahlfabrik in Essen verfügt über 3 Maschinenhäuser mit 7 Vertheilungsstationen, 28,7 km unterirdisch verlegte Kabel und 42 km oberirdisch verlegte Lichtkabel und speist 1 169 Bogenlampen, 9 740 Glühlampen und 369 Elektromotoren. Das Elektrizitätswerk leistete im Jahre 1900 7 098 547 (Frankfurt a/M. 7 629 100, Düsseldorf 2 139 220) Kilowattstunden.

Zur Vermittelung des Verkehrs auf der Gussstahlfabrik in Essen dienen u. a. ein vollspuriges Eisenbahnnetz mit direktem Gleisanschluss an die Stationen der Staatsbahn Essen Hauptbahnhof, Essen Nord und Berge-Borbeck (der Verkehr mit diesen drei Stationen geschieht z. Zt. durch täglich etwa 50 Züge) mit etwa 63 km Gleis, 16 Tenderlokomotiven und 712 Wagen; ferner ein schmalspuriges Eisenbahnnetz mit 48 km Gleis, 28 Lokomotiven und 1 209 Wagen.

Das Telegraphennetz der Gussstahlfabrik in Essen enthält 31 Stationen mit 58 Morse-Apparaten und 81 km Leitung und ist in Verbindung mit dem kaiserlichen Telegraphenamt in Essen. Der telegraphische Verkehr zwischen diesem und der Fabrik belief sich im Jahre 1901 auf 19 589 abgegebene und angekommene Depeschen.

Das Fernsprechnetz enthält 379 Stationen mit 386 Fernsprechern und 357 km Leitung. Täglich finden im Durchschnitt 2 400 bis 2 500 Gespräche statt.

Die Berufsfeuerwehr der Gussstahlfabrik besteht z. Zt. aus etwa 100 Personen.

Auf dem Schiessplatz bei Meppen, der eine Ausdehnung von 25 km Länge und 4 km Breite hat, und auf dem Schiessstand in der Gussstahlfabrik selbst wurden im Jahre 1901 rund 23 800 Schuss abgegeben und dazu rund 60 000 kg rauchschwaches Pulver und 630 000 kg Geschossmaterial verbraucht.

Die Arbeiterkolonien der Gussstahlfabrik in Essen sind: Baumhof, Nordhof, Westend, Cronenberg, Friedrichshof, Schederhof, Alfredshof, Altenhof (für invalide und pensionirte Arbeiter). Die Gesammtzahl der Familienwohnungen der Firma Fried. Krupp betrug am 1. Janur 1902: 5 469.

Zu den weiteren Einrichtungen der Gussstahlfabrik in Essen gehören u. a.: 1 Krankenhaus, 2 Barackenlazarethe für Epidemien, 1 Erholungshaus für erholungsbedürftige Arbeiter, 1 für medizinische Bäder eingerichtete Badeanstalt, 1 Pfründenhaus, 1 Arbeitermenage für etwa 1 000 Personen, 6 Speisesäle (einschliesslich einer Speiseanstalt in der Arbeitermenage, 2 Wohnhäuser für je 30 unverheirathete Facharbeiter, 1 Beamtenkasino, 1 Werkmeisterkasino, 1 Haushaltungsschule, 1 Industrieschule für Erwachsene, 3 Industrieschulen für schulpflichtige Kinder, 1 Privatvolksschule für Kinder von Werksangehörigen, 1 Bücherhalle und anderes.

Auf Grund der Reichsversicherungsgesetze wurden im Jahre 1900 von der Firma (einschl. Grusonwerk und Germaniawerft) bezahlt für die Krankenversicheruüg 612 072,12 *M*, Unfallversicherung 604 414,42 *M*, Invalidenversicherung 363 138,87 *M*, zusammen 1 579 625,41 *M*.

Ausser den gesetzlichen Kassen bestehen bei der Firma eine Reihe von Hilfskassen sowie ähnliche Unterstützungseinrichtungen.

Die statutarischen Leistungen der Firma zu gesetzlich nicht vorgeschriebenen Kassen betrugen in demselben Jahre: zu der Krankenunterstützungskasse, zu den Arbeiterpensionskassen, den Beamtenpensionskassen und den Familienarztkassen zusammen 1 632 973,21 *M*.

Die aus den besonderen Stiftungen und Fonds der Firma, sowie die sonstigen von der Firma gewährten Unterstützungen und Zuschüsse betrugen im Jahre 1900 zusammen 181 256,51 *M*.

Die gesammte Jahresleistung der Firma an Versicherungs- und Kassenbeiträgen und Unterstützungen betrug somit im Jahre 1900: 3 393 855,13 *M*.

Nach der Aufnahme vom 1. April d. J. betrug die Gesammtzahl der auf den Krupp'schen Werken beschäftigten Personen einschliesslich 3 959 Beamten 43 083. Von diesen entfallen auf die Gussstahlfabrik Essen 24 536, das Grusonwerk in Buckau 2 773, die Germaniawerft in Kiel einschliesslich Tegeler Werk 3 987, die Kohlenzechen 6 159, die Hüttenwerke, Schiessplatz Meppen etwa 5 628.

Nach der letzten der von Zeit zu Zeit auf den Krupp-schen Werken veranstalteten Aufnahmen betrug die Gesammtzahl der Krupp'schen Werksangehörigen (einschliesslich Frauen und Kinder) in der Woche vom 14. bis 19. Mai 1900: 147 645.

Rechtsprechung.

— Staatliches Aufsichtsrecht über Eisenbahnwerkstätten. Eine Entscheidung von grundsätzlicher Bedeutung fällte kürzlich der Strafsenat des Oberlandesgerichts zu Frankfurt a/M. in nachfolgendem Rechtsfalle. Die süddeutsche Eisenbahngesellschaft besitzt zu Biebrich eine Reparaturwerkstätte. Ihr Betriebsdirektor verweigerte am 5. Februar d. J. einem von der Regierung bestellten Gewerbeinspektor, welcher eine Revision vornehmen wollte, den Einlass. Infolge dessen wurde er wegen Uebertretung gegen die Gewerbeordnung unter Anklage gestellt, jedoch sowohl von dem Schöffengerichte, als auch von der Strafkammer des Landgerichts zu Wiesbaden in der Berufungsinstanz freigesprochen. Diese Entscheidungen sind wie folgt begründet: Nach § 139 Absatz b der Gewerbeordnung habe die Landesregierung an sich das Recht, bei einer Anlage wie der in Frage stehenden eine Revision deren Geschäfts- und Betriebsverhältnisse vornehmen zu lassen; nach § 6 der Gewerbeordnung seien jedoch hiervon die Eisenbahnunternehmungen, gleichgültig, ob sie sich im Besitze von Privaten oder in dem des Staates befinden, ausgeschlossen. Hiergegen richtet sich die von der Staatsanwaltschaft eingelegte Revision. Sie wird damit begründet, dass eine Eisenbahnwerkstätte ein besonderes Gewerbe darstelle, welches mit dem eigentlichen Eisenbahnunternehmen nicht in direktem Zusammenhang stehe und deshalb auch der staatlichen Kontrole durch die Gewerbe-Aufsichtsbeamten unterworfen sei. Dafür spreche auch der Umstand, dass für die staatlichen Eisenbahnwerkstätten eine Ministerialverfügung bestehe, welche die Kontrole durch die Gewerbeinspektoren ausdrücklich anordnet. Der Oberstaatsanwalt vertrat die von der Staatsanwaltschaft dargelegte Rechtsauffassung nicht, ist vielmehr der Ansicht, dass eine Eisenbahnwerkstätte von dem Hauptbetriebe des Eisenbahnunternehmens nicht getrennt werden könne. Der Strafsenat schloss sich dieser Ausführung an und verwarf die von der Staatsanwaltschaft eingelegte Revision.

Bücherschau.

— Kursbuch für den Viehverkehr im Deutschen Reiche. Gültig vom 1. Mai 1902 an. Im amtlichen Auftrage auf Grund des von den Eisenbahnverwaltungen gelieferten Materials bearbeitet von Otto Schmidt, kaiserlichem Rechnungsrath im Reichseisenbahnamt. Berlin 1903. E. S. Mittler & Sohn. Preis 1,30 *M*. Probeausgabe.

Seit Jahren haben die preussischen Landwirthschaftskammern und eine grosse Anzahl von Handelskammern beim Reichseisenbahnamt auf die Herausgabe eines Kursbuches für den Viehverkehr hingewirkt. Dem in dieser Beziehung bestehenden Bedürfnisse wird vom 1. Oktober d. J. an durch die Herausgabe eines zum 1. Mai und 1. Oktober jeden Jahres erscheinenden Kursbuches entsprochen werden, welches der oben genannte Verfasser im amtlichen Auftrage herausgeben wird. Das Buch liegt uns zur Zeit in einer Probeausgabe vor, die für den öffentlichen Gebrauch nicht bestimmt ist, jedoch nach Form und Inhalt den zukünftigen Ausgaben entspricht. Demgemäss enthält es auf 30 Druckbogen die Fahrpläne aller Vieh- und Eilgüterzüge, der gemischten Züge, der für den Viehfernverkehr in Betracht kommenden Güterzüge und der zur Viehbeförderung freigegebenen Personenzüge auf den Haupteisenbahnen, ferner eine Zusammenstellung der wichtigeren Bestimmungen für den Viehverkehr, nämlich einen Auszug aus der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen, die allgemeinen Tarifvorschriften, einen Auszug aus den Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen, Beförderungsvorschriften der Eisenbahnen, die Verkehrsbeschränkungen infolge veterinärpolizeilicher Anordnungen und die Beförderungspreise der Staatseisenbahnen; endlich ein Verzeichniss der wichtigeren zwischen den Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Zugverbindungen für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen, ein Verzeichniss sämmtlicher Nebenbahnen, ein alphabetisches Stationsverzeichniss und eine Uebersichtskarte der deutschen Eisenbahnen. Bei den grossen Schwierigkeiten, welche bislang den Betheiligten bei der Ermittelung der besten für ihre Zwecke geeigneten Zugverbindungen erwuchsen, wird dem Unternehmen voraussichtlich in weiten Kreisen ein lebhaftes Interesse entgegengebracht werden.

— Die Elektrizität, ihre Erzeugung, praktische Verwendung und Messung. Für Jedermann verständlich dargestellt von Direktor Dr. Wiesengrund und Prof. Dr. Russner. 5. Auflage (14. bis 16. Tausend). 57 Abbildungen. Preis 1 *M*. Verlag von H. Bechhold, Frankfurt a/M.

Eine Schrift, von der in wenigen Jahren 13 000 Abzüge verkauft wurden, hat einen Fürsprecher kaum mehr nöthig. Von den für einen grösseren Leserkreis geschriebenen gemeinverständlichen Schriften über die Elektrizität gehört die vorliegende zu denjenigen, die sich durch Klarheit und leicht fassliche Behandlung auszeichnen. Die Schrift enthält das, was jeder von der Elektrizität wissen muss.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Eröffnung der Personenhaltestelle „Markt Schmiedeberg“.

Am 1. August 1902 wird in Km. 22,5 der Strecke Krima-Neudorf-Weipert die zwischen den Stationen Kupferberg und Schmiedeberg errichtete Personenhaltestelle „Markt Schmiedeberg“ für den Personenverkehr eröffnet werden.

Von diesem Tage angefangen werden sämmtliche im Fahrplan vom 1. Mai 1902 enthaltenen gemischten Züge der Linie Komotau-Krima-Neudorf-Weipert in dieser Personenhaltestelle anhalten.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt auf dieser Haltestelle im Wächterhause Nr. 300.

Gepäckabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Ueber Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Juli 1902 Z. 25.156/20 gelten im Verkehre zwischen der Haltestelle „Markt Schmiedeberg“ und den übrigen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn (exkl. Schmiedeberg) dieselben Entfernungen und Taxen wie im Verkehre zwischen der Station Schmiedeberg und den korrespondirenden übrigen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Für den Verkehr zwischen der Station Schmiedeberg und der Haltestelle „Markt Schmiedeberg“ kommen die bezüglichen geringsten Gebühren zur Einhebung.

Prag, am 13. Juli 1902. (1859)

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Am 1. August d. J. wird die Neubaustrecke Bocholt-Borken in Betrieb genommen. Der Fahrplan derselben ist bei den Stationen zu erfragen.

Vom gleichen Tage ab wird ein neues Zugpaar zwischen Empel und Bocholt verkehren: Nr. 2 Bocholt Abf. 5.10, Empel Ank. 5.51 V. zum Anschluss an Zug 222 nach Oberhausen-Cöln; Nr. 13 im Anschluss an Schnellzug 165 von Duisburg usw. Empel Abf. 9.05, Bocholt Ank. 9.48 zum Anschluss an Zug 814 nach Wesel.

Zug 1 (Emmerich Abf. 5.20, Empel Ank. 5.42 V.), Zug 8 (Werktags, Empel Abf. 8.38, Emmerich Ank. 9.00 N.) sowie Zug 10 (Sonntags, Isselburg-Anholt Abf. 9.38, Empel 10.10, Emmerich Ank. 10.32 N.) fallen vom selben Tage ab aus.

Die Züge Nr. 3, 2 und 8 erhalten eine spätere Lage, wie folgt: Nr. 3 Empel Abf. 6.05 V. im Anschluss an Zug 222 von Emmerich, Bocholt Ank. 6.46 V.; Nr. 2 Bocholt Abf. 6.46 V., Empel Ank. 7.27 V.; Nr. 8 Bocholt Abf. 8.00 N., Empel Ank. 8.50 N.

Essen, den 11. Juli 1902. (1860)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen.

Am 1. August d. J. tritt zum Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen (VII) vom 1. Juli 1899 der Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Rhede und Rhedebrügge, sowie geänderte Entfernungen für einige Stationen des Direktionsbezirks Essen. Die Entfernungen für Rhede und Rhedebrügge sowie die geänderten Entfernungen treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Bocholt-Borken i/W. in Kraft.

Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Elberfeld, den 13. Juli 1902. (1861)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September 1902 treten die im süd-ostpreussischen Gütertarif bestehenden Entfernungen und Frachtsätze für den direkten Verkehr zwischen Königsberg i/Pr. ostpreussische Südbahn (linkes Pregelufer) und Königsberg i/Pr. ostpreussische Südbahn (Lizentbahnhof) einerseits und Angerburg, Benkheim, Bokellen, Buddern, Georgenfelde, Gerdauen, Kl. Gnie, Nordenburg, Perlswalde, Pröck, Wandlacken andererseits ausser Kraft.

Königsberg i/Pr., den 14. Juli 1902. (1862)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. J. tritt im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande, Verkehr mit Ungarn, der Nachtrag I zum Tarifheft 6 in Kraft, durch welchen die Tarifhefte 5 und 6 des sächsisch-westösterreichisch-ungarischen Verbandes vom 1. Juni 1892 nebst Nachträgen aufgehoben werden. Mit dem Nachtrage sind Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen verbunden, die vom 1. September d. J. an wirksam werden. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 0,30 ℳ = 0,35 Kr. für das Stück erhältlich.

Dresden, den 18. Juli 1902. (1863)
K. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August 1902 tritt im sächsisch-österr.-ungarischen Eisenbahnverbande der Nachtrag VII zum Tarifheft 5 in Kraft, der neue und geänderte Frachtsätze für Holzsendungen und eine neue Fassung der Pos. 7 des Waarenverzeichnisses (Grubenholz usw.) enthält. Abdrücke des Nachtrages können von den betheiligten Endverwaltungen und durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, am 15. Juli 1902. (1864)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 20. Juli 1902 gelten die im Tarifheft 2 des sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbandes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 23 (Düngemittel) zwischen Zeitz (S. St. B.) und den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen sowie den Stationen Bilin, Brüx, Dux, Deutsch-Gabel — früher Gabel —, Niemes Stadt — früher Niemes —, Teplitz, Udwitz-Görkau und Wurzmes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn unter Zuschlag von 1 ₰ für 100 kg auch für Zeitz (D. B. Erfurt), soweit nicht bereits direkte Frachtsätze vorhanden sind.

Dresden, den 17. Juli 1902. (1865)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1902 wird unter Ziffer 4 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) in der ersten Klammer das Wort „Sorten“ in „Arten“ abgeändert. (1866)

St. Johann-Saarbrücken, 15. Juli 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1902 wird unter Ziffer 4 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) in der ersten Klammer das Wort „Sorten“ in „Arten“ abgeändert. (1867)

St. Johann-Saarbrücken, 15. Juli 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1902 wird die Station Eisenbach des Direktionsbezirkes Frankfurt a/M. in den vorgenannten Tarif einbezogen.

Die Entfernungen sind zu bilden durch Anstoss von 7 km an die Entfernungszahlen für Lauterburg (Oberhessen) alt. Abfertigung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

München, den 15. Juli 1902. (1868)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1902 werden Frachtsätze für Cement (auch hydraulischen Kalk) für den Versand von Lobositz A. T. E./St. E. G. nach Hof, Bamberg und Nürnberg C. B./R. B. eingeführt.

München, den 15. Juli 1902. (1869)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli d. J. ab werden die Stationen Strassburg Centralbahnhof, Strassburg-Neudorf und Strassburg (Rheinhafen) in den im Tarifheft 3 bestehenden Ausnahmetarif 20 für Garne aller Art und Baumwollgewebe etc. einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 14. Juli 1902. (1870)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 und 3.
Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1 und 2.

Vom 1. August d. J. ab wird die neben der staatlichen Umschlagstelle Breslau Oderhafen gelegene Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung Breslau Stadthafen in demselben Umfange als Tarifstation in die obenbezeichneten Verbände einbezogen, in welchem für Breslau Oderhafen Frachtsätze bestehen.

Die neue Tarifstation dient nur dem Verkehr von Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Breslau. Die Fracht wird zu den für Breslau Oderhafen vorgesehenen Frachtsätzen berechnet, ohne dass daran die Bedingung des Umschlages für die nach dem Hafen gehenden und von ihm austretenden Wagenladungen geknüpft wird.

Für die Behandlung der Sendungen in der städtischen Hafenanlage ist der von dem Magistrat der Stadt Breslau herausgegebene Gebührentarif maassgebend.

Breslau, den 15. Juli 1902. (1871)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Culmsee-Melno einerseits und der preussisch-hessischen Staatsbahnen andererseits für die Artikel: Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitzel und Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts, Torf, Torfstreu und Torfmull, sowie für Wegebaumaterialien in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze der Staatsbahn widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Danzig, den 12. Juli 1902. (1872)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August 1902 wird im böhmisch-sächsischen Kohlenverkehre der Tarifnachtrag III eingeführt. Er enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen und neue Frachtsätze für die sächsischen Verkehrsstellen Auerswalde, Furth b. Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura und Unterwittgensdorf. Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, was für den Verkehr von Karlsbad, Centralbhf., nach einer Anzahl von sächsisch-westlichen Stationen zutrifft, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende August 1902 in Kraft. Abzüge des Nachtrags können durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 14. Juli 1902. (1873)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August d. J. wird der Nachtrag II zum böhmisch-norddeutschen Kohlentarife eingeführt. Er enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen u. a. auch neue Frachtsätze für die zum Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt gehörigen Stationen der ehemaligen Werrabahn, ferner für einige Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Halle und Magdeburg und der niederlausitzer Eisenbahn, sowie für die Station Rosenthal-Graupen der k. k. österr. Staatsbahnen. Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende August d. J. in Kraft. Durch die für den Verkehr mit den ehemaligen Werrabahnstationen geltenden neuen Frachtsätze wird der Tarif für den böhmisch-thüringischen Kohlenverkehr über Lichtenfels und Stockheim i. Oberfr. vom 1. April 1901 nebst Nachtrag I aufgehoben. Nur für den Verkehr von den Stationen Radnitz, Rokitzan, Stankau und Tremoschna der k. k. österr. Staatsbahnen nach den Stationen der ehemaligen Werrabahn werden die Frachtsätze nicht wieder ersetzt, da noch keine Sendungen nach diesen Stationen vorgekommen sind; die bisherigen Frachtsätze bleiben aber noch bis Ende August d. J. in Geltung. In Zukunft werden etwa vorkommende Sendungen indirekt abgefertigt. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 16. Juli 1902. (1874)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Am 1. August d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag IX, welcher u. a. neue Frachtsätze nach den Stationen Rhede und Rhedebrügge, sowie von Station Rellinghausen Nord des Direktionsbezirks Essen enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 14. Juli 1902. (1875)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Ausgabe der Nachträge I zu dem vom 1. Januar 1902 gültigen Tarif Theil II, Heft 1 und zu dem vom 1. Mai 1901 gültigen Tarif Theil II, Heft 2.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902, für Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen vom 1. September 1902 treten die Nachträge I zu den in rubro bezeichneten Verbandsgütertarifen in Kraft.

Der Nachtrag I zum Tarifheft 1 enthält die Aufnahme der Station Wien-Hauptzollamt in den Tarif, eine Erweiterung der Klassenguttarife, sowie der Ausnahmetarife 1 B, 2, 7, 16 C, 18 A II und III, 18 B II und III, 24 A, 25, 29, 31 A, 39 B, 41 und 42 durch Einbeziehung neuer Stationen, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 C, die mangels eines Verkehrsbedürfnisses ohne Ersatz erfolgende Aufhebung der im Ausnahmetarif 5 für den Verkehr mit den Stationen Hullein, Kwassitz-Tlumatschau und Pohl vorgesehenen Frachtsätze, an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife 8 und 22 anderweitige, theilweise geänderte und ergänzte Ausnahmetarife für Möbel aus gebogenem Holze bezw. für Papier, anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifes 23 für den Verkehr mit der Station Raudnitz, eine Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 27 A, die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife 39 A und 39 B, sowie eine theilweise Aenderung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen dieser beiden Ausnahmetarife, zwei neue Ausnahmetarife, u. z. 44 (für kondensirte Milch) und 45 (für frische Fische als Schnellzugsgut), eine Aenderung der „Besonderen Bestimmungen zum Tarif Theil I, Abthlg. A“, eine Ergänzung der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“, Stationsnamenänderungen, sowie sonstige Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag I zum Tarifheft 2 enthält eine Aenderung des „Vorwortes“, der „Besonderen Bestimmungen zum Tarif Theil I, Abthlg. A“, der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“, sowie Stationsnamenänderungen, die Aufnahme der Station Wien-Hauptzollamt in den Tarif, eine Aenderung der Tarifsätze für den Verkehr mit Altona und Hamburg-Sternschanze, die Ergänzung der Nomenklaturen der Ausnahmetarife 1 b und 4, eine Erweiterung der Ausnahmetarife 7 und 11 durch Aufnahme neuer Stationen, theilweise geänderte und neue Sätze des Ausnahmetarifes 12, eine theilweise Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 b, eine Erweiterung des Ausnahmetarifes 16 und die Wiedereinführung von Rückvergütungssätzen dieses Ausnahmetarifes, sowie andere Aenderungen und Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge werden bei den betheiligten Endverwaltungen und bei den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 15. Juli 1902. (1876)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 1, 2 und 3. Ostdeutsch-österreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 3. Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1 und 2.
(Einbeziehung der Station „Breslau Stadthafen“ in die Tarife.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 wird die neben der staatlichen Umschlagstelle Breslau Oderhafen gelegene Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung „Breslau Stadthafen“ in demselben Umfange als Tarifstation in die Tarife der obenbezeichneten Verkehre einbezogen, in welchem für Breslau Oderhafen Frachtsätze bestehen.

Die Tarifstation dient nur dem Verkehr von Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Breslau. Die Fracht wird zu den für Breslau Oderhafen vorgesehenen Frachtsätzen berechnet, ohne dass daran die Bedingung des Umschlages für die nach dem Hafen gehenden und von ihm austretenden Wagenladungen geknüpft wird. Für die Behandlung der Sendungen in der städtischen Hafenanlage ist der von dem Magistrat der Stadt Breslau herausgegebene Gebührentarif maassgebend.

Wien, am 15. Juli 1902. (1877)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Direkte Kartirungsfrachtsätze für den Verkehr mit Flensburg, Kiel, Rostock und Wismar.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 gelangen direkte Kartirungsfrachtsätze für den Transport von diversen Artikeln, als: Bier, Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder Ausrüstung von See- und Flussschiffen, Kaolin, Malz, Pflaumen, gedörrte, Steinen des Spezialtarifes III und Thon, auch Schieferthon, sämmtlich in vollen Wagenladungen, im Verkehre zwischen den deutschen Hafenstationen Flensburg, Kiel, Rostock (F. F., Centralbahnhof und Hafen) und Wismar einerseits und österreichischen und ungarischen Stationen andererseits zur Einführung.

Die Zusammenstellung dieser Kartirungssätze ist bei den betheiligten Endverwaltungen, sowie bei den betheiligten Stationen erhältlich.

Hierdurch werden mit dem gleichen Tage die direkten Kartirungssätze für den Verkehr mit Wismar und Flensburg

vom 1. Juni 1901 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 14. Juli 1902. (1878)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 6 B/b für Thon.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Thon, roh, in Säcken, beziehungsweise gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken, bei Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 6 B/b des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifheftes nach der Station Donrath (k. E.-Direktion Elberfeld) folgende Frachtsätze zur Einführung:

ab Altkladno	1,70 M.	pro 100 kg.
„ Buschtêhrad	1,70 „	
„ Duby	1,70 „	
„ Kladno	1,67 „	
„ Rakonitz B. E. B. u. k. k. österr. Staatsb.	1,57 „	
„ Smecna-Sternberg	1,66 „	
„ Strebichowitz-Winaritz	1,75 „	

Wien, am 15. Juli 1902. (1879)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2, 3 und 4. Schliessung bezw. Beschränkung des Verkehres mit der Station Broich.

Am 15. August 1902 wird die Station Broich der königl. E.-D. Essen wegen Umbaues für den gesammten Güterverkehr bis auf weiteres geschlossen. Zugelassen bleiben jedoch Sendungen in Wagenladungen des an diese Station angeschlossenen Steinbruches Weyand.

Demgemäss haben die in den Tarifheften 2—4 für die Station Broich vorgesehenen Frachtsätze für Eilgut und Stückgut mit dem gedachten Zeitpunkte ausser Gültigkeit zu treten, während die Frachtsätze für Wagenladungen, insoweit es sich um Sendungen für den Anschluss Weyand handelt, bestehen bleiben.

Wien, am 12. Juli 1902. (1880)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Einführung des Nachtrages I zum „Gemeinschaftlichen Hefte“ vom 1. März 1900.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag in Wirksamkeit. Derselbe enthält ausser der Aenderung des Titelblattes des Haupttarifes, des Vorwortes und des Kilometerzeigers auch Ergänzungen des letzteren, sowie die Darstellung über den Geltungsbereich des Gemeinschaftlichen Heftes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 11. Juli 1902. (1881)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.

Von sofort ab erfolgt für den Verkehr zwischen Tamsel und Dieckow sowie zwischen Soldin und Elbing direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 14. Juli 1902. (1882)

Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Verdingungen.

Die Herstellung der flusseisernen Eingangshalle nebst 2 Seitenhallen und der Quersteighalle auf Bahnhof Cassel O., zus. rd. 170 t Flusseisen und 30 t Wellblech, soll im ganzen oder getheilt vorbehaltlich der Genehmigung durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vergeben werden.

Die Verdingsunterlagen sind im Bahnhofsgebäude Cassel O., rechter Flügel, Zimmer Nr. 3 — Hochbauabtheilung — einzusehen oder können gegen kostenfreie Einsendung von 5 M. für das Heft nebst Zeichnungen von dem Eisenbahnsekretär Blase dort bezogen werden. Zur Eröffnung der Angebote wird Termin angesetzt auf Dienstag, den 5. August d. J., Vorm. 11 Uhr. Die Angebote sind bis dahin versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an uns einzusenden oder bei obengenannter Stelle abzugeben. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 10. Juli 1902. (1883)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Den Bedarf an Kleineisenzeug für das Jahr 1903 (etwa 360 t) beabsichtigen wir mit Anlieferung zum 1. April n. J. zu vergeben. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 25. Juli d. J. an unser Materialienbüro hier, Karlstrasse Nr. 8 einzusenden, wo die Eröffnung derselben um 11 Uhr Vormittags erfolgen wird.

Lieferungsverzeichnisse, Bedingungen und Zeichnungen sind von der vorgenannten Dienststelle gegen portofreie Einsendung von 1 M. zu beziehen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Oldenburg, den 8. Juli 1902. (1884)

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 3 Stück Drahtzugschranken für die Strecke Gotha-Bebra soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Das Verdingungsheft nebst Lageplänen ist gegen portofreie Einsendung von 0,90 M. (nicht in Briefmarken) von hier zu beziehen. Die Eröffnung der mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von 3 Stück Drahtzugschranken“ versehenen Offerten findet am

Sonnabend, den 26. Juli 1902,
Vormittags 11 Uhr

statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Gotha, den 10. Juli 1902. (1885)

Kgl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:

300 t = beil. 17 100 Stück Laschen mit Lochung für Keilbefestigung,
50 000 Stück Laschenschrauben,
11 000 „ = beil. 3 t Unterlagsplatten.

Zeichnungen und Bedingungen werden auf portofreie Anfrage und gegen Einsendung von 20 ₰ in Briefmarken portofrei von uns abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, mit entsprechender Aufschrift bis spätestens 30. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, zu welcher Zeit deren Eröffnung stattfindet, bei uns einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt spätestens bis zum 27. August d. J.

Karlsruhe, den 8. Juli 1902. (1886)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung der Lieferung von 9 100 kg Leinöl, 58 600 kg Leinölfirniss, 39 120 kg Terpentinöl, 10 070 kg Bleimennige, 90 250 kg Bleiweiss und 1 010 kg Zinkweiss für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, hierselbst (Zimmer 27, Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Leinöl usw.“ versehen bis zum 5. August 1902, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 19. August 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 12. Juli 1902. (1887)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 3 000 000 kg Portlandcement am Montag, den 28. Juli 1902, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 25. August 1902. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (ohne Bestellgeld und nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hier, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 11. Juli 1902. (1888)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Oberbau angesammelten Altmaterialien ist auf den 31. d. Mts., Vormittags 11 Uhr — im Geschäftszimmer 51 des Direktionsgebäudes — Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer 7, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 M. in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 28. August d. J.

Kattowitz, im Juli 1902. (1889)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 57. 23. Juli 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblicke auf eine dreissigjährige Eisenbahnentwickelung in Japan.

Am 12. Juni d. J. waren 30 Jahre verflossen, seit die erste Eisenbahn im Lande der aufgehenden Sonne, von der Reichshauptstadt Tokio nach dem damaligen Vertragshafen Yokohama, durch den Kaiser von Japan mit grossem Zeremoniell unter Entfaltung orientalischer Pracht eröffnet wurde. Heute hat das japanische Inselreich mit Formosa und Hokkaido zusammen rund 6 400 km Bahnen im Betriebe, während für weitere 3 400 km die Mittel bewilligt und die Bauausführungen theils begonnen, theils in der Vorbereitung begriffen sind. Japan verfügt jetzt über ein im grossen und ganzen zweckmässig angelegtes Eisenbahnnetz, auf dem sich namentlich der Personenverkehr fast überall ausserordentlich lebhaft entwickelt hat und dessen Betriebsergebnisse im allgemeinen als günstige bezeichnet werden dürfen.

Die diesjährige Hauptversammlung des kaiserlich japanischen Eisenbahnvereins am 24. Mai d. J. in Tokio bot Gelegenheit zu lehrreichen geschichtlichen Rückblicken auf die Anfänge des Eisenbahnzeitalters von Japan. Die beiden grossen Staatsmänner des Landes, Marquis Ito und Graf Okuma, beide Ehrenmitglieder des Eisenbahnvereins und eifrigste Förderer des Eisenbahnwesens von Anbeginn an, beehrten die Hauptversammlung mit längeren Ansprachen, in denen sie interessante Mittheilungen gaben über ihre damaligen Erlebnisse und die grossen Schwierigkeiten, die sich ihren Bestrebungen, nach der Restauration im Jahre 1867 die Eisenbahnen in Japan einzuführen, entgegenstellten. Bei dem Interesse, das die Eisenbahnentwickelung in Japan auch für uns bietet, ist ein näheres Eingehen auf die Ausführungen der beiden berühmten Staatsmänner den Lesern dieser Zeitung vielleicht nicht unwillkommen.

Graf Okuma war damals, vor 32 Jahren, ein sehr jugendlicher Unterstaatssekretär im Finanzministerium und hatte den Bau von Eisenbahnen mit Hilfe einer auswärtigen Anleihe in Vorschlag gebracht. Die ersten Anregungen zur Einführung von Eisenbahnen hatte der englische Gesandte, der sehr energische Sir Harry Parkes gegeben, mit dem Erfolge, dass Ito und Okuma, beide damals hohe Beamte, den Auftrag erhielten, die Angelegenheit in die Hand zu nehmen und vorzubereiten. Die Gegnerschaft und das Misstrauen gegen die Bahnen waren damals nicht nur bei der gesammten Bevölkerung, sondern auch bei dem hohen Beamtenthum Japans ganz allgemein; besonders die Vertreter des Kriegs- und Marineministeriums zeichneten sich durch lebhaften Widerspruch aus. Ein damaliges Mitglied des Kriegsministeriums, nachmals und noch heute Präsident der grössten Privateisenbahngesellschaft Japans, gestattete um keinen Preis auch nur die vorläufigen Vermessungen auf seinen bei Shinagawa, südlich von Tokio gelegenen Grundstücken zum Zwecke der Vorbereitung des Baues der geplanten Linie von Tokio nach Yokohama.

Marquis Ito verlas aus seinem Tagebuche den Wortlaut einer Eingabe eines japanischen Arztes damaliger Zeit — sein Name Tani Yokei verdiente wenigstens in Japan der Vergessenheit entrissen zu werden —, der sich bei seinen Landsleuten um das Zustandekommen der Eisenbahnen dadurch ein wesentliches Verdienst erwarb, dass er der öffentlichen Meinung zum Trotz und ungeachtet der allgemeinen Erregung den Bau von Bahnen in wiederholten Vorstellungen bei der Regierung aufs wärmste empfahl und ihre Segnungen und Nothwendigkeit in den eindringlichsten Worten schilderte. Yokei forderte die Regierung damals auf, dem allgemeinen Widerspruche gegen die Bahnen keine Beachtung zu schenken, vielmehr den Bahnbau unter allen Umständen wenigstens versuchsweise in Angriff zu nehmen, da die Civilisation des Landes von der Entwickelung seiner mechanischen Hilfsmittel und seiner Verkehrswege abhinge. Er war für die damalige Zeit jedenfalls ein äusserst „fortgeschrittener" Japaner; über seine Persönlichkeit und seine ferneren Schicksale ist in seinem eigenen Vaterlande heute nichts bekannt.

Besonders gross waren damals die politischen Bedenken fast aller maassgebenden Persönlichkeiten gegen die Aufnahme einer Anleihe im Auslande, wie sie bei der derzeitigen ungünstigen Finanzlage für die Beschaffung der Mittel zum Bahnbau unumgänglich war; man befürchtete allgemein, man gebe damit die politische Freiheit und Selbständigkeit zugleich preis und mache die Gläubiger ohne weiteres zu Herren über das Land. Wer für die Aufnahme einer ausländischen Anleihe eintrat, zog sich nicht nur allgemeine Gegnerschaft und Anfeindung zu, sondern setzte sich geradezu dem Verdachte des Landesverrathes

aus. Es bedurfte des vollen Muthes der eigenen Meinung, des energischen Zusammenwirkens einflussreicher Männer wie Okuma und Ito, um unter diesen Umständen bei dem damals sehr jugendlichen Kaiser die Zustimmung zum Bahnbau durchzusetzen und so schliesslich sein Zustandekommen zu verwirklichen. Die auswärtige Anleihe wurde durch Vermittelung des Engländers Nelson Lay in London untergebracht; die Engländer forderten 9 % Zinsen und die liebenswürdigen Vermittler beanspruchten (nur) weitere 3 % für ihre Dienste; die englische Freundschaft mit Japan war damals noch nicht so dick wie heute. Diese hohe Forderung führte in der Folge zu Verhandlungen in London, die das Ergebniss hatten, dass man sich in England schliesslich mit 9 % begnügte.

Der erste fremde Eisenbahntechniker, der zur Einleitung des Bahnbaues in japanische Dienste trat, war ein Engländer Namens Edward Morrell, der bis dahin bei den australischen Eisenbahnen thätig gewesen war. Ihm folgten bald mehr, so dass in den ersten Jahren des Eisenbahnbaues zeitweise an 200 ausländische Ingeniöre, meist Engländer, beschäftigt waren. Im Jahre 1882 war aber ihre Zahl bereits auf 21, im Jahre 1895 auf sechs zusammengeschmolzen. Mit der Zeit wies man den fremden, zuerst selbständigen Bau- oder Betriebsleitern die Rolle unverantwortlicher Rathgeber zu, deren Rath man allmählich immer weniger in Anspruch nahm, bis man sie schliesslich ganz entliess. Morrell brachte von Australien die ihm von dort her gewohnte schmale Spurweite von 3,5 Fuss engl. oder 1,067 m mit, mit der seitdem die japanischen Bahnen, wohl für alle Zeit, sehr zum Nachtheil ihrer ganzen Entwickelung, beglückt worden sind. Man hat zeitweise, besonders u. a. auf dringende Vorstellungen der damals in japanischen Diensten stehenden deutschen Militärs, die nachträgliche Umänderung der Schmalspur in die europäische Vollspur (die sich z. B. bei der Strassenbahn von Tokio angewandt findet) ernstlich erwogen; damals, anfangs und Mitte der 90er Jahre, wäre es vielleicht noch nicht zu spät gewesen, die Maassregel durchzuführen; es blieb aber bei den üblichen Ausschusssitzungen und Erwägungen. Heute, bei dem inzwischen wesentlich vergrösserten Eisenbahnnetz des Landes, erscheint es wohl für alle Zeiten ausgeschlossen, dass man jemals sich noch dazu aufraffen wird, diesen Fehler zu beseitigen; man fürchtet in Japan besonders die Schwierigkeiten während der Zeit des Umbaues und will die erheblichen Mittel, die hierfür erforderlich sein würden, lieber zum Bau neuer Bahnen verwenden. Gleichwohl hielt Marquis Ito für nöthig, hervorzuheben, dass seine Landsleute Herrn Morrell als erstem Eisenbahningeniör in Japan zu ganz besonderem Danke verpflichtet seien; jedenfalls hat man ihm die Schmalspur zu verdanken.

Graf Okuma führte in seiner Ansprache weiter aus, wie nach Ueberwindung der anfänglichen Widerstände und Schwierigkeiten der Eisenbahnbau bald erfreuliche Fortschritte machte. Der Versuch des ersten Bahnbaues und Betriebes glückte vollständig; alle Klassen der Bevölkerung hatten ihre Freude an der vollendeten Bahn von Tokio nach Yokohama und benutzten sie andauernd aufs eifrigste. Die Strecke wurde ursprünglich mit 10 Lokomotiven, 58 Personen- und 75 Güterwagen betrieben und warf am Ende des ersten Betriebsjahres einen Ueberschuss von 61 466 Yen ab, das ist nach dem damaligen Werthe des Yen ungefähr 8 500 ℳ für 1 km. Die Tokaido-Staatsbahn von Tokio nach Kobe, deren Anfangsstrecke die Linie Tokio-Yokohama bildete, ist auch heute noch das Rückgrat des japanischen Staatsbahnbesitzes und die Hauptquelle seiner Einnahmen. Der ersten Betriebseröffnung vom 12. Juni 1872 folgten am 11. Mai 1874 die Vollendung der Strecke Osaka-Kobe und im Februar 1877 die der Strecke von Osaka nach Kioto. In der nun folgenden Zeit politischer Wirren, der Aufstände von Saga und Satsuma, die das Reich nochmals in seinen Grundfesten erschütterten, trat vorübergehend fast völliger Stillstand im Eisenbahnbau ein; innerhalb der nächsten drei Jahre, bis zum 15. Juli 1880, gelangte überhaupt nur eine einzige — 18 km lange — Neubaustrecke von Kioto nach Otsu am Biwasee zur Vollendung, so dass also in den ersten zehn Jahren des Eisenbahnbaues seit 1870 im ganzen nur 118 km Bahn und zwar ausschliesslich Staatsbahnen fertiggestellt wurden. Nach Rückkehr geordneter Zustände begann eine flottere Folge in der Eisenbahnbauthätigkeit, und Japan erreichte bis zum Jahre 1888 das erste Tausend englischer Meilen (1 609 km) an Bahnlänge. Heute ist das vierte Tausend in der Länge der dem Betriebe übergebenen Bahnstrecken (in englischen Meilen) überschritten.

Graf Okuma ging dann dazu über, einige bezeichnende Züge der bisherigen japanischen Eisenbahnpolitik — wenn man von einer solchen füglich sprechen darf — näher zu beleuchten. Bei dem grossen Ansehen, das der Redner bei seinen Landsleuten geniesst, ist zu hoffen, dass seine Worte nicht ganz nutzlos verhallen. Er führte zunächst aus, wie die Regierung begann, anfangs der 80er Jahre auch Privatunternehmer zum Eisenbahnbau heranzuziehen. Zu dem Zwecke wurde ein entsprechender Vertrag mit der Millionärfirma Mitsui & Ono abgeschlossen; das Unternehmen scheiterte indessen infolge des Bankbruches dieser Geschäftsleute. Die Regierung entschied sich nun dahin, die Eisenbahnunternehmungen in die Hände der Standesherren, der Mitglieder des heutigen Oberhauses, zu geben, um diesen die Sicherung ihres Grundbesitzes und die Wahrung ihrer Interessen zu ermöglichen. Dies führte zu der Gründung der ersten japanischen Privateisenbahngesellschaft, der noch heute bestehenden Nippon Tetsudo Kwaisha (d. h. japanische Eisenbahngesellschaft), deren Aktien sich thatsächlich auch gegenwärtig noch zum überwiegenden Theile in den Händen der hohen Aristokratie japanischer Standesherren und Grossgrundbesitzer befinden. Welche eigenthümlichen, den Staatssäckel auf lange Jahre schwer belastenden Vorrechte dieser Gesellschaft zugestanden wurden, damals vielleicht zugestanden werden mussten, ist bekannt. Weiterhin sei die Regierung durch Gewährung zu vieler Genehmigungen an Privatgesellschaften, besonders für solche Linien, die von vornherein sicheren Gewinn in Aussicht stellten, schliesslich in die Nothlage gedrängt worden, alle die Bahnen, für die sich kein Bewerber findet, also die Nothstandsbahnen, die zur Erschliessung der ärmeren Bezirke des Landes nothwendig seien, mit erheblichen Geldopfern nunmehr selbst bauen zu müssen. Die meisten Privatgesellschaften sähen und wirthschafteten nur auf fette Dividenden und kümmerten sich wenig um die Wünsche und Bedürfnisse des reisenden Publikums. Der mittlerweile nach dem Kriege mit China, 1896, einsetzenden förmlichen Eisenbahnbauwuth und dem Gründungsfieber sei die Regierung nicht energisch genug entgegengetreten; infolge dessen sei damals das flüssige Kapital in zu weitem Umfange für Eisenbahnzwecke festgelegt worden, was zu einer bedenklichen Versteifung des Geldmarktes in Japan geführt habe. Die Folge sei schliesslich gewesen, dass sich ein allgemeiner Nothschrei nach der Verstaatlichung der Privatbahnen erhob. Die Behandlung der Frage des staatsseitigen Ankaufs der Privatbahnen in der öffentlichen Meinung sei jetzt zu einer Art wirthschaftlichen Barometers geworden: in schlechten Zeiten wünscht man, der Staat solle die Privatbahnen übernehmen und die Aktionäre von ihrem Besitz zweifelhaften Werths befreien; wenn die Zeiten wieder besser werden, fordert man dagegen vom Staate, er solle seine gut rentirenden Bahnen verkaufen, damit das Privatpublikum das gute Geschäft machen könne, das jetzt dem Staate zufällt. (Glücklicherweise ist die Staatsregierung diesen sonderbaren Gelüsten gegenüber bis jetzt noch immer standhaft geblieben.)*) Auch das System, nach dem man bei der Verleihung der Eisenbahngenehmigungen verfahre, habe mancherlei Missstände gezeitigt; ein grelles

*) Die Behandlung dieser Frage in der öffentlichen Meinung Japans ist leider bezeichnend für die Auffassung über die Forderungen, die man an den Staat zu stellen wagt und wie man ihn, wenn es nur eben auf feine Weise zu ermöglichen ist, für persönliche Zwecke auszubeuten versucht; auch die neuerdings in grosser Zahl vorkommenden Gerichtsverhandlungen gegen Staats- und Gemeindebeamte wegen Bestechung und Unterschleif reden in dieser Beziehung eine deutliche Sprache.

Beispiel in dieser Richtung führte Okuma an; der Staat musste im vergangenen Jahre aus Mangel an Mitteln die Arbeiten auf seinen eigenen Neubaulinien zum Theil einstellen, gleichwohl bewilligte man eine finanzielle Staatsunterstützung an eine Privatgesellschaft zum Bau einer äusserst kostspieligen Linie auf der Insel Shi-Koku, deren Dringlichkeit keineswegs erwiesen sei. Graf Okuma redete der weitgehendsten Verschmelzung der so zahlreichen ganz kleinen, kapitalschwachen und hilflosen Eisenbahnunternehmungen das Wort, an denen das Land noch immer leidet, und schloss seine Ausführungen mit der eindringlichen Mahnung an die japanischen Eisenbahnverwaltungen, baldigst auf durchgehende Verbesserung ihrer Bahnen und des Verkehrsdienstes bedacht zu sein; dann würde auch das goldene Zeitalter für Handel und Industrie bald anbrechen, auf das man in Japan noch immer vergeblich wartet.

Soweit die Mittheilungen in der Hauptversammlung des japanischen Eisenbahnvereins. Wenn wir zum Schlusse noch ein Gesammturtheil über die heutigen japanischen Eisenbahnen aussprechen sollen, so möchten wir es dahin zusammenfassen, dass man, abgesehen von einzelnen, im vorstehenden zum Theil zur Sprache gebrachten Missgriffen und Fehlern, im allgemeinen anerkennen muss, wie das Eisenbahnwesen Japans sich in den verflossenen 30 Jahren immerhin zu einer Achtung gebietenden Höhe entwickelt hat; man muss freilich bei seiner Beurtheilung nicht gerade einen mitteleuropäischen Maassstab anlegen und darf nicht vergessen, dass man es hier mit einem Lande zu thun hat, dem moderne abendländische Technik und Industrie vor 35 Jahren fast völlig fremd waren. Man darf auch den Durchschnitt der japanischen Bahnen nicht etwa mit der gut ausgerüsteten und betriebenen Tokaido-Staatsbahn auf gleiche Stufe stellen; viele Privatbahnen und Bähnchen stehen erheblich unter deren Höhe. Die baulichen Anlagen vieler Bahnen sind keineswegs vollkommen, ihre Unterhaltung ist oft recht dürftig, die Betriebsmittel und die Stationsgebäude und ihre Ausstattung lassen manche berechtigte Wünsche insbesondere des verwöhnteren Europäers unerfüllt, die Schnelligkeit und Pünktlichkeit des Dienstes und das Verhalten des Beamtenpersonals entspricht häufig nicht unseren abendländischen Anschauungen. Indessen haben die Bahnen in Japan ihrer Kulturaufgabe im grossen und ganzen bisher doch ziemlich vollständig entsprochen; sie haben zur Erschliessung des Landes, zur Hebung der Steuerkraft und des allgemeinen Wohlstandes, zur Entwickelung von Industrie und Handel, zur Stärkung der inneren und äusseren Macht des Reiches aufs wesentlichste beigetragen, sie haben mit einem Worte erfolgreich dazu mitgewirkt, Japan heute zu einem civilisirten Lande in europäischem Sinne zu machen. Das Land kann sich Glück dazu wünschen, dass es die beiden hohen Staatsmänner noch jetzt zu den Lebenden zählt, die sich um das Zustandekommen seiner ersten Eisenbahnen so erfolgreich bemühten.

Wenn, wie zu hoffen, dem Reiche die innere politische Ruhe und der Friede nach aussen erhalten bleiben, so darf ohne Zweifel in den nächsten 30 Jahren eine gedeihliche Weiterentwickelung seines Eisenbahnwesens auf dem bisher betretenen Pfade und der weitere Ausbau des Bahnnetzes zum Segen des Landes erwartet werden. Dann wird unter anderem voraussichtlich auch die Vollendung der Hochbahn von Tokio nicht mehr zu der Zahl der frommen Wünsche gehören! Vielleicht findet sich dann auch in Japan noch ein zweiter „Maybach", der es versteht, die Verstaatlichung der Bahnen mit Geschick und ohne zu grosse Opfer für den Staatssäckel durchzuführen.

F. B.

Verwendung von Kohlenresten aus den Rauchkammern und Aschkasten von Lokomotiven.

In Ergänzung der Zuschrift des Herrn Geheimen Baurath Klopsch in Nr. 49 S. 784 sei noch erwähnt, dass ausser den Rückständen im Aschkasten besonders die Kohlenreste aus der Rauchkammer, die sogenannte Kohlenlösche, ein werthvolles Brennmaterial bilden, welches aber **nur** in besonders dazu eingerichteten Feuerungsanlagen nutzbringend Verwerthung finden kann.

Enge Roste, geringe Schichthöhe des Brennmaterials und künstlicher Zug (Unterwind) sind die Haupterfordernisse derartiger Anlagen. Die Rauchlosigkeit der Feuerung und die Billigkeit des Brennmaterials sind die wesentlichen Vortheile.

Eine solche Feuerung braucht etwa doppelt soviel Lösche, wie Steinkohle. Ich nehme also für Feuerungszwecke 1 Centner Kohle mit 2 Centnern Lösche gleichwerthig an.

Rechnet man bei der Staatsbahn den Centner Kohle mit Fracht nur zu 1 ℳ, den Centner Lösche aber zu 20—30 ₰, ein Preis, der schon jetzt von Privatleuten bezahlt wird, so ergibt sich eine Ersparniss an Kosten für Feuerungsmaterial von 50 % schon für jeden Privatmann, der seine Kessel mit Kohlenlösche anstatt mit Steinkohlen heizt. Die Staatsbahn würde durch den Verkauf ihrer ganzen Lösche an Private, vorausgesetzt, dass die nöthige Nachfrage da ist und die Tonne nur mit 5 ℳ berechnet wird, mindestens 5 × 340 000 = 1 700 000 ℳ verdienen. Die Menge der jährlichen Kohlenrückstände dürfte sich aber in Wirklichkeit noch bedeutend höher stellen.

Bei Verwerthung der Lösche im eigenen Betriebe der Staatsbahnen als Kessel- und Ofenfeuerungsmaterial für Wasserstationen, Werkstätten usw. würde die Verwaltung 50 % des Werthes der sonst für diese Zwecke verwendeten Kohlen rein ersparen können. Dies würde bei einer jährlichen Löschemenge von mindestens 340 000 t einer Kohlenmenge von 170 000 t entsprechen, welche einen Werth von 20 ℳ für die Tonne einschliesslich Fracht, also von insgesammt 3 400 000 ℳ darstellt.

Allerdings wird die meisten Freunde der Verwerthung von Kohlenlösche bei der ersten Ueberlegung der Umbau der Feuerungsanlagen zurückschrecken. Wie schon erwähnt, muss der Kessel besondere Roste und künstlichen Zug erhalten. Die Kosten dieser Umänderungen sind aber sehr gering. Sie betragen z. B. bei einem Kessel von 80—90 qm Heizfläche 500 bis 600 ℳ und werden durch Kohlenersparniss schon in einem bis zwei Monaten gedeckt.

Ein solcher Kessel von 80—90 qm Heizfläche hat etwa einen stündlichen Kohlenverbrauch von 3—4 Centnern, d. i. einen täglichen Kohlenverbrauch von 30—40 Centnern, würde also bei Verwendung von Kohlenlösche täglich 20 ℳ ersparen. Ebenso ist die Kohlenlösche in besonders dazu gebauten Oefen für Heizung von Lokomotivschuppen und Werkstätten nutzbringend zu verwerthen. Jedoch spielt der Zug dabei eine sehr grosse Rolle; man wird nur bei künstlichem Wind oder sehr hohen Schornsteinen günstige Ergebnisse erzielen.

Nach allem verlohnt sich aber wohl, der Anregung, welche der Aufsatz in Nr. 47 S. 749 d. Ztg. gibt, einen Werth beizulegen und der Frage der Verwerthung von Kohlenrückständen aus Lokomotivfeuerungen mit mehr Interesse näher zu treten, als es bisher geschehen ist.

X.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur weiteren Durchführung der Sicherung gegen vorzeitiges Weichenumstellen auf Hauptbahnen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen unter Hinweis auf den entsprechenden Erlass vom 11. Januar 1898 beauftragt, Vorschläge unter Beifügung von Kostenanschlägen binnen zwei Monaten zu machen. Hierbei ist davon auszugehen, dass wesentliche Aenderungen oder gar Erneuerungen vorhandener Stellwerke nicht vorgesehen werden sollen. Es sollen daher in den Fällen, wo eine elektrische Fahrstrassenfestlegung aus dem vorstehenden Grunde nicht in Aus-

sicht genommen werden kann, zunächst an den wichtigeren fernbedienten Weichen Einzelsicherungen durch Sperrschienen oder Zeitverschlüsse in Betracht gezogen werden. Zeitverschlüsse sollen indess für Weichen, die zu Verschubzwecken häufiger umgestellt werden müssen, nicht angewendet werden.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat J u n i d. J. ergibt für 76 Bahnen, die schon im Juni 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 45 148,47 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Juni d. J.					
aus dem Personenverkehre	47 105 151	— 377 214	1 065	— 34	— 3,09
aus dem Güterverkehre . .	89 534 003	+ 870 933	1 990	— 25	— 1,24
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Juni d. J.					
aus dem Personenverkehre	115 353 279	— 4 429 273	3 054	— 198	— 6,09
aus dem Güterverkehre . .	240 547 528	+ 2 687 762	6 260	— 76	— 1,20
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni d. J.					
aus dem Personenverkehre	36 030 310	+ 226 447	5 600	— 109	— 1,91
aus dem Güterverkehre . .	66 314 030	— 76 059	10 141	— 277	— 2,66

— **Vermeidung von Gegenkrümmungen in Hauptpersonengleisen.** Vielfach wird bei Aufstellung der Entwürfe zu neuen Stationen und zu Bahnhofserweiterungen sowie bei der Ausführung solcher Bauten der möglichst weitgehenden Vermeidung von Gegenkrümmungen in den Hauptpersonengleisen noch nicht die Aufmerksamkeit geschenkt, die dieser für die ruhige Fahrt der Züge äusserst wichtigen Frage zukommt. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten macht es den Direktionen daher unter Hinweis auf den Erlass vom 17. Dezember 1901 wiederholt zur Pflicht, mit Sorgfalt darüber zu wachen, dass schon beim Entwerfen, besonders aber bei der Ausführung jede nicht unbedingt nöthige Gegenkrümmung vermieden wird. Wenn an die Station Krümmungen anschliessen, wird sich der innerhalb des Bahnhofs erforderliche grössere Gleisabstand in der Regel ohne jede Gegenkrümmung erreichen lassen, und wo dies nicht angängig ist, muss es jedenfalls vermieden werden, die Vergrösserung des Gleisabstandes der freien Strecke zu dem bei gewöhnlichen Zwischenbahnsteigen erforderlichen Abstand von 6 m in zwei Absätzen, nämlich zuerst auf 4,5 m und dann erst auf 6 m, herzustellen, vielmehr muss der grössere Abstand mit einer e i n m a l i g e n Gleisverschwenkung zu erreichen versucht werden.

Wie schon in § 4 der Anweisung für das Entwerfen von Eisenbahnstationen bestimmt ist, soll bei eingleisigen Bahnen in der Regel das eine Hauptgleis durch beide Endweichen der Station in der geraden Richtung durchführen. Im allgemeinen wird hierzu das vom Hauptbahnsteig ab gesehene zweite Gleis zu wählen sein, damit ein im geraden Gleis durchfahrender Zug h i n t e r dem am Hauptbahnsteig stehenden, kreuzenden oder zu überholenden Zug vorbeifahren kann.

Ferner hat der Minister die Direktionen angewiesen, in allen Bahnhofsgleisen, die von Personenzügen mit nicht oder wenig verminderter Geschwindigkeit durchfahren werden, für eine ausreichende, der höchsten vorkommenden Geschwindigkeit entsprechende Ueberhöhung Sorge zu tragen und sich darüber zu äussern, ob und in welchem Umfange etwa eine Vergrösserung der jetzt angewandten Ueberhöhungen auch auf freier Strecke mit Rücksicht auf die vielfach erhöhte Fahrgeschwindigkeit im Interesse ruhigen Fahrens geboten erscheint. Wo die vorhandenen Anlagen den vorentwickelten Gesichtspunkten nicht entsprechen, ihre Aenderung aber ohne Schwierigkeit und mit den zur Verfügung stehenden Mitteln möglich ist, soll diese baldigst durchgeführt werden. Für die Fälle, bei denen es zu solcher Verbesserung besonderer nicht bereitstehender Aufwendungen bedarf, sollen Zeichnungen und Kostenberechnungen vorgelegt werden.

— **Güterbeförderungsdienst.** Die Zerlegung der Vorschriften für den Güterbeförderungsdienst in Vorschriften für die Verladung und Beförderung und in Vorschriften für die Benutzung und Zusammenstellung der Züge ist insofern nicht zweckmässig, als sich das Material für den eigentlichen Beförderungsdienst, das von den Abfertigungsstellen und Stationen zu beachten ist, nicht an einer Stelle und einheitlich zusammengefasst vorfindet. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten empfiehlt daher, unter Aussonderung der Vorschriften für den Verladedienst sowie des Kurswagenverzeichnisses, die in einem besonderen Heft oder als Anhang herausgegeben werden können, sämmtliche von den Abfertigungsstellen und Stationen zu beachtenden Vorschriften über die eigentliche Beförderung zu vereinigen. In diesen Beförderungsvorschriften, die von dem Beförderungsdezernenten unter Mitwirkung der Personen- und Güterzugfahrplan-Dezernenten aufzustellen sind, sollen Aufnahme finden: die für den preussischen Staatsbahnbereich geltenden allgemeinen und für den Bezirk in Betracht kommenden besonderen Beförderungsvorschriften; die Eintheilung und Aufgaben der Güterzüge im allgemeinen sowie die Benennung, Aufgabe und Zusammensetzung der einzelnen Züge; die Angabe, welche Anschlüsse aufzunehmen und wie die Frachten von den Anschluss- und Endstationen weiter zu befördern sind; die geeigneten Zugverbindungen für die Beförderung geschlossener Stückgutwagen; die Uebersicht über die zur Beförderung von Schnellzuggut und von Leichen freigegebenen Schnellzüge; die Uebersicht über die zur Beförderung von Eilgut und von Vieh — mit und ohne Frachtzuschlag — zugelassenen Personenzüge; die in bestimmten Verkehrsbeziehungen bestehenden regelmässigen Beförderungsgelegenheiten für einzelne Güterarten (wie Lebensmittel und andere leicht verderbliche Güter, Seeausfuhrgüter, feuergefährliche Güter, Sprengstoffe).

Die königlichen Eisenbahndirektionen sollen diesen Grundsätzen entsprechende Beförderungsvorschriften bei dem nächsten Neudruck, spätestens aber zum 1. Mai 1903 zur Einführung bringen. Insbesondere soll dabei das Verzeichniss der für die Beförderung geschlossener Stückgutwagen bestehenden wichtigeren Verkehrsverbindungen nach Vereinbarung mit den Anschlussverwaltungen so vervollständigt werden, dass die Züge für den ganzen Beförderungsweg innerhalb der preussischen Staatsbahnen festgelegt werden.

— **Ausbildung der Begleitmannschaften für die Hilfszüge usw. im Samariterdienst.** Die zur Begleitung der Hilfszüge und Hilfs-Geräthschaftswagen bestimmten Beamten und Arbeiter der preussischen Staatsbahnverwaltung sind nunmehr ausgewählt und ein Verzeichniss derselben auf allen Stationen, auf welchen Hilfszüge usw. aufgestellt sind, im Büro des Dienststellenvorstehers ausgehängt worden, damit sie im Bedarfsfalle schleunigst durch Fernsprecher herbeigerufen werden können. Jetzt handelt es sich noch um die Ausbildung dieser Begleitmannschaften im Samariterdienst, soweit sie ihn nicht schon kennen. Die Staatsbahnverwaltung hat daher die Maschinen-, Betriebs-, Werkstätten- usw. Inspektionen auffordern lassen, sich sofort mit den zuständigen Bahnärzten in Verbindung zu setzen und dafür Sorge zu tragen, dass mit dem Samariterunterricht sobald als möglich begonnen und die Ausbildung der Beamten usw. derart gefördert werde, dass sie hinsichtlich der nöthigen Handreichungen und Hilfeleistungen bis zum 1. Oktober d. J. vollständig vertraut sind. Die Bahnärzte sind zur Ertheilung des Samariterunterrichtes an Eisenbahnbeamte vertraglich verpflichtet und erhalten deshalb keine besondere Vergütung für die ihnen jetzt erwachsende Mehrarbeit. Ein Theil davon wird ihnen übrigens durch die bestehenden Samaritervereine und ähnlichen Verbände, soweit diese Kurse für die erste Hilfe bei Unglücksfällen eingerichtet haben, abgenommen; denn nach dem Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. Februar d. J. ist die Theilnahme an den Unterrichtsstunden derartiger Vereine den Eisenbahnbeamten gestattet worden. Für den Fall, dass dieser Unterricht in die planmässige Dienstzeit fällt, soll den Theilnehmern kein Abzug am Lohn gemacht werden. Das nöthige Verbandmaterial, welches in den Unterrichtsstunden gebraucht wird, soll den Lehrärzten von Verwaltungswegen geliefert werden.

— **Eröffnung von Strecken.** Am 20. d. Mts. ist im Bezirk der Eisenbahndirektion Danzig die 6,43 km lange Reststrecke A l t h a u s e n - K u l m der 19,45 km langen vollspurigen Nebeneisenbahn Unislaw-Kulm für den Gesammtverkehr und die für den Güterverkehr bereits im Betriebe befindliche Theilstrecke U n i s l a w - A l t h a u s e n für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

— **Zur Schnellzugverbindung Berlin-Wien über Cottbus-Görlitz-Mittelwalde,** die bekanntlich mit dem 1. Oktober d. J. eingerichtet werden sollte (vergl. Nr. 53 S. 840 d. Ztg.), schreibt das „Dresdner Journal“: „In den letzten Tagen sind in der Presse mehrfache Meldungen über eine neue Schnellzugverbindung von Berlin über Cottbus, Görlitz, Hirschberg und Mittelwalde nach Wien erschienen und daran Betrachtungen über den oft behaupteten preussisch-sächsischen Eisenbahnkrieg geknüpft worden. Wie wir zuverlässig erfahren, hat die preus-

sische Eisenbahnverwaltung beschlossen, von der Herstellung dieser Verbindung abzusehen. Wenn letztere aber geplant war, so würde es sich dabei nicht um einen unfreundlichen Akt der preussischen gegen die sächsische Eisenbahnverwaltung gehandelt haben; denn der Zug würde nicht in erster Linie dem direkten Verkehr zwischen Berlin und Wien zu dienen gehabt haben, sondern dazu bestimmt gewesen sein, die Verbindungen des westlichen Theils von Schlesien mit diesen Städten zu verbessern. Ein Recht des Widerspruchs hiergegen würde sich für Sachsen weder aus Verträgen, noch gar aus der Reichsverfassung haben herleiten lassen. Die von einigen Blättern erhobenen Vorwürfe gegen die sächsische wie gegen die preussische Regierung müssen wir als durchaus unberechtigt bezeichnen."

— **Ausstellung von Blankofahrkarten für bayerische Bahnstrecken.** Durch die Aufhebung der I. Wagenklasse in den Zügen verschiedener Strecken der bayerischen Staatsbahnen ist es den Reisenden I. Klasse unmöglich gemacht, im Verkehr zwischen Stationen solcher Strecken und Stationen anderer Strecken direkte Fahrkarten zu lösen. Um nun das Aufsuchen des Fahrkartenschalters an den Uebergangsstationen behufs Lösung neuer Fahrkarten zu vermeiden, hat die Generaldirektion angeordnet, dass künftighin auf Wunsch der Reisenden schon auf der Zugangsstation eine Blankofahrkarte I. oder II. Klasse von der Uebergangsstation bis zur Bestimmungsstation auszustellen ist, und zwar gilt dies für den Verkehr in beiden Richtungen. Die Preisberechnung hat nach dem Kilometerzeiger und dem allgemeinen Tarife zu erfolgen, und es ist die Ausfertigung der Blankofahrkarten für einfache und Hin- und Rückfahrt zulässig.

— **Eröffnung der Lokalbahn von Falls-Gefrees nach Gefrees.** Nachdem unterm 5. d. Mts. ein Ausschuss der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen unter Führung seines Vorstandes durch die vorgenommene technische Prüfung dieser Lokalbahn deren Betriebsfähigkeit festgestellt hatte, wurde mit Allerhöchster Entschliessung die Generaldirektion nunmehr ermächtigt, die Bahn am 15. d. Mts. in Betrieb zu setzen. Diese Lokalbahn ist die erste fertiggestellte von den 34 Lokalbahnen, welche mit Gesetz vom 30. Juni 1900 zur Erbauung und Ausführung im Gesammtbetrage von 46 000 000 ℳ. genehmigt worden sind. Sie zweigt im Norden der Station Falls-Gefrees von der Hauptbahn ab und wendet sich nach Ueberschreitung der Geländeeintiefung bei Höflas in östliche Richtung, in welcher sie sich anfänglich mit mässigem Gefälle, dann aber mit 25 ‰ gegen Neubau hinabsenkt. Von hier aus fällt sie nun in das tiefeingeschnittene Oelschnitzthal, welches sie auf einem 11 m hohen Damme überschreitet und alsdann, in östlicher Richtung weiterführend, nach einem Anstiege mit 25 ‰ die Höhe von Gefrees als Endstation erreicht. Infolge des ungünstigen Steigungsverhältnisses von 25 ‰ in beiden Fahrrichtungen betrugen die Baukosten dieser nur 5,48 km langen Lokalbahn 500 000 ℳ. oder für das Kilometer Bahnlänge ungefähr 85 000 ℳ.

— **Monatsbezüge der Aspiranten des mittleren technischen bayerischen Staatseisenbahndienstes.** Auf Antrag der Generaldirektion wurden vom zuständigen Staatsministerium den genannten Aspiranten nachstehende Monatsbezüge genehmigt: im ersten Dienstjahre 85 ℳ., im zweiten 100 ℳ., im dritten 110 ℳ. und vom vierten Dienstjahre an bis zur Anstellung 120 ℳ.; diese Monatsbezüge sind jedoch bedingt durch die Würdigkeit der Betheiligten und werden am Ende jeden Monats für den abgelaufenen Monat ausbezahlt. Der erstmalige Monatsbezug von 85 ℳ. beginnt vom Tage des Dienstantrittes an, die Vorrückungen treten immer am 1. des auf die Vollendung je eines Dienstjahres folgenden Monates ein; zur Anweisung dieser Bezüge sind die Eisenbahn-Betriebsdirektionen für die ihnen unterstellten technischen Aspiranten zuständig, für die bei den übrigen Staatsbahnbehörden befindlichen die Generaldirektion.

— **Reisegepäck der bayerischen Landtagsabgeordneten.** Nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen berechtigte die Freifahrkarte der bayerischen Landtagsabgeordneten zur freien Beförderung von 25 kg Reisegepäck. Mit Allerhöchster Verfügung vom 3. d. Mts. wurde diese Verordnung dahin abgeändert, dass nunmehr 50 kg Reisegepäck zur Freibeförderung zugelassen werden.

— **Einführung von Motorwagen in Sachsen.** Nach einer in der letzten Sitzung des sächsischen Eisenbahnrathes erfolgten Mittheilung der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen sollen demnächst bei dieser Verwaltung drei vollspurige Motorwagen in Betrieb gestellt werden, und zwar ein Akkumulatorwagen, ein Daimler'scher Benzinwagen und ein Dampfwagen nach Serpollet's Bauweise. Die Motorwagen sollen in der Hauptsache nur auf kürzeren Strecken als Zwischenfahrten (Lückenbüsserfahrten) verkehren, sie sollen auch im Vorortverkehre zur Beförderung von Schulkindern und Arbeitern dienen. Nebenbei wird beabsichtigt, auch auf verkehrsärmeren Nebenbahnen, für die entweder durchgängig oder doch zu gewissen Tageszeiten Motorwagen ausreichen, solche Fahrten einzuführen. Falls sich die neue Einrichtung bewährt, wird ihre Ausdehnung auch auf schmalspurige Linien in Aussicht genommen. Die Motorwagen enthalten nur einen Raum für etwa 50 bis 70 Personen sowie geräumige Plattformen, wohin die Raucher zu verweisen sein würden. Es soll nur die Mitnahme von Handgepäck gestattet werden. Durch Einführung des Motorwagenbetriebes nach dem Muster der pfälzischen und württembergischen Bahnen hofft man insofern Ersparnisse zu erzielen, als bei geringerer Inanspuchnahme der Bahnhofsanlagen (infolge Wegfall des Umsetzens des Lokomotiven) nur eine kleine Zahl von Bediensteten und überdies neben dem geringeren Anschaffungswerthe der Wagen ein wesentlich verminderter Aufwand an Heizmaterial erforderlich sein wird.

Oesterreich.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Mai d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 15 669 907 Personen und 8 406 238 t Güter befördert. Die hierfür erzielte Gesammteinnahme betrug 50 962 539 Kr., das ist für das Kilometer 2 577 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 16 474 076 Personen und 8 722 096 t Güter 52 836 962 Kr. oder für das Kilometer 2 718 Kr., daher ergibt sich für den Monat Mai d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 5,2 %.

In den ersten fünf Monaten d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 63 370 919 Personen und 40 926 806 t Güter gegen 60 951 934 Personen und 41 728 492 t Güter im Vorjahre befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 233 399 052 Kr., im Vorjahre auf 233 349 253 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 739 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 419 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der erwähnten Betriebszeit des laufenden Jahres auf 11 824 Kr. gegen 12 017 Kr. im Vorjahre, das ist um 193 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1902 auf 28 378 Kr. gegen 28 841 Kr. im Vorjahre, das ist um 463 Kr., mithin um 1,6 % ungünstiger.

Ausser den Staatsbahnen weisen die meisten Bahnen eine Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres auf. Der Ausfall beträgt bei der

Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	1,4 %
süd-norddeutschen Verbindungsbahn	4,3 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	4,6 „
österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft (östliche Linien)	4,7 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4,9 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Strecke)	5,6 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. A.	6,6 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	8,2 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. B.	10,6 „

— **Der Umbau des Reichenberger Bahnhofes.** Wie die „Reichenberger Ztg." von verlässlicher Seite erfährt, erging kürzlich vom Eisenbahnministerium an die süd-norddeutsche Verbindungsbahn die Einladung, mit dem vorläufigen Umbau des Hauptbahnhofes behufs Einfahrt der Züge der Aussig-Teplitzer Bahn unverzüglich zu beginnen. Die süd-norddeutsche Verbindungsbahn erhielt aus diesem Anlasse vom Finanzminister die Bewilligung zur Aufnahme einer schwebenden Schuld. Gleichzeitig wurde die Aussig-Teplitzer Bahn zur Zahlung ihrer ersten Beitragsrate zum Umbau des Reichenberger Bahnhofes aufgefordert.

— **Prioritäten der Südbahn.** Kürzlich fand wieder eine Berathung des Prioritätenkurators mit den Vertrauens- und Ersatzmännern statt, die letzte vor der sommerlichen Unterbrechung dieser Verhandlungen. Die Berathungen werden Ende August oder anfangs September d. J. wieder aufgenommen. Vor Fassung grundsätzlicher Beschlüsse werden die Vertrauensmänner sich nochmals mit dem schweizerischen, Pariser und Stuttgarter Ausschuss ins Einvernehmen setzen. Nach Einigung über die grundsätzlichen Fragen wird dann an die Feststellung der Einzelheiten des Abkommens geschritten werden. Diese Berathungen dürften wohl mehrere Wochen beanspruchen. Nach dem Stande der Angelegenheit wird ein vorläufiges Abkommen

in dem Sinne kaum zu vermeiden sein, dass die für den 1. Dezember d. J. fällige nächste Verloosung der dreiprozentigen Prioritäten verschoben und der zur Einlösung der zu tilgenden Prioritäten erforderliche Betrag von der Gesellschaft bis auf weiteres zurückgelegt wird.

— **Der elektrische Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Am 12. d. Mts. fanden neuerdings Probefahrten mit dem elektrisch betriebenen, aus zehn Wagen bestehenden Stadtbahnzuge statt. Der Bau des Versuchszuges erfolgte nach dem Multiple - Unitsystem. Der Zehnwagenzug lässt sich ohne Schwierigkeit in zwei Züge zu fünf Wagen trennen. An jedem Ende des Fünfwagenzuges befindet sich ein kleines Abtheil für den Motorführer, so dass der Zug in beiden Richtungen in Betrieb gesetzt werden kann. Der erste, zweite, vierte und fünfte Wagen sind mit je einem Elektromotor ausgerüstet. Die zweite Achse der mit Motoren ausgerüsteten Wagen trägt einen Stromabnehmerschuh, der auf der den elektrischen Strom zuführenden Mittelschiene schleift. Der dritte, mittlere Wagen des Fünfwagenzuges entbehrt jeglicher elektrischen Ausrüstung und ist lediglich als Beiwagen zu betrachten. Zur Steuerung der Bewegung eines Fünfwagenzuges dienen zwei Automaten, welche nach Belieben durch die vom Anfange oder am Ende des Zuges angebrachten Handkurbeln (Fahrschalter) gesteuert werden können. Falls man zwei solcher Züge von fünf Wagen zu einem einzigen Zehnwagenzug vereinigt, werden sämmtliche vier Automaten von der Fahrschalterkurbel an einem oder am anderen Ende des Zuges zur Bethätigung gebracht.

Als Elektromotoren dienen sogen. Nebenschlussmotoren, welche eine sehr empfindliche Regelung des Magnetfeldes gestatten und überdies ermöglichen, dass bei Fahrten im Gefälle durch die lebendige Kraft der thalabrollenden Wagen elektrische Kraft erzeugt und unter gleichzeitiger Bremsung des Zuges in die Leitung zurückgestaut wird; abgesehen von der hierdurch erzielten Ersparung an elektrischer Kraft entfällt bei diesem Verfahren die Abnutzung der Bremsklötze, welche nur zum Zwecke des vollständigen Anhaltens des Zuges in Thätigkeit treten. Das Anhalten des Zuges erfolgt je nach Wahl mit Druckluft-, elektrischen oder mechanischen Bremseinrichtungen.

Die Staatsbahnverwaltung liess seit Jahren Studien über den elektrischen Betrieb der Stadtbahn anstellen. Zur Erlangung eines brauchbaren Systems erfolgte eine öffentliche Ausschreibung. Unter den eingelaufenen Vorschlägen erschien der der Siemens & Halske - Aktiengesellschaft als der geeignetste. Es bedurfte jedoch noch mehrjähriger Studien durch das elektrotechnische Departement des Eisenbahnministeriums und die genannte Firma, um das vorgeschlagene System allen Anforderungen anzupassen. Die Kosten dieser Versuche wurden zum geringeren Theile durch die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen, zum weitaus grösseren Theile durch die Firma gedeckt. Behufs Vereinfachung, Vervollkommnung und Verbilligung der Einrichtung sind noch weitere Studien in Aussicht genommen.

Bezüglich der Gefährlichkeit eines solchen Betriebes wird auf die bereits bei anderen elektrischen Bahnen mit freiliegender Stromleitung in Schienenhöhe (Liverpool, London, Paris, Berlin) gemachten günstigen Erfahrungen hingewiesen. Bei der allgemein üblichen Spannung von 500 Volt und bei trockenem Wetter (also trockenen Stiefeln) kann man, wie erklärt wird, gefahrlos mit einem Fusse auf der Stromschiene und mit dem anderen auf der Fahrschiene stehen. Bei allen unter ungünstigeren Verhältnissen erfolgten Stromschlägen hat sich noch nie ein Todesfall ereignet. Demgegenüber kommen aber die ausserordentlichen Vorsichtsmaassregeln in Betracht, welche allenthalben eingeführt wurden, um überhaupt jeden Stromschlag unmöglich zu machen.

— **Zollabfertigung des Reisegepäcks.** Seit einem Jahre wird bei dem Nachtschnellzuge von Wien nach Berlin über Oderberg das nach Breslau und deutschen Stationen über Breslau direkt abgefertigte Reisegepäck zur Bequemlichkeit der Reisenden nicht in Oderberg, sondern auf dem oberschlesischen Bahnhofe in Breslau oder in Berlin Friedrichstrasse zollamtlich behandelt. Um nun zu ermöglichen, dass auch bei den in der Gegenrichtung verkehrenden Nachtschnellzügen die Zollabfertigung des Reisegepäcks ohne Störung der Nachtruhe der Reisenden durchgeführt werde, wurden acht Gepäckwagen mit verschliessbarem Zollraume gebaut. Diese neuen Wagen wurden anfangs Juni d. J. in Dienst gestellt. Seit dieser Zeit wird bei dem Nachtschnellzuge von Berlin über Oderberg nach Wien das nach Wien direkt abgefertigte Reisegepäck nicht mehr in Oderberg, sondern erst nach der Ankunft in Wien Nordbahnhof zollamtlich behandelt.

— **Ergebnisse des Schlafwagenbetriebes.** Nach dem veröffentlichten Jahresabschluss der Internationalen Schlafwagengesellschaft vom 31. Dezember 1901 wird kein Gewinn ausgewiesen, vielmehr decken sich im Gewinn- und Verlustkonto Einnahmen und Ausgaben vollständig, wobei für Abschreibungen der Betrag von 2 470 000 Kr. eingestellt wurde. Interessant sind die Einzelheiten des Geschäftsbetriebes in Oesterreich und Ungarn. Aus ihnen geht hervor, dass der Schlafwagenbetrieb in einer Anzahl von Zügen keinen Ertrag liefert. Dies gilt für die Züge Wien - Budapest über Marchegg und Bruck. Wien - Basel, Wien - Mainz, Wien - Krakau, Wien-Warschau, Wien-Bodenbach, Wien - Prag - Dresden, Wien - Prag-Eger, für die Züge nach Ala, Fiume, Ischl und Rom, für die Züge nach Krakau - Czernowitz, Budapest - Venedig, München-Wien und München - Verona. Günstige Ergebnisse liefern dagegen die internationalen Expresszüge, nämlich Petersburg-Wien - Cannes, der Nord - Süd - Express über den Brenner, der Orient-Express und der Zug Paris - Karlsbad. Auch die Ergebnisse des Betriebes der Speisewagen sind wenig zufriedenstellend.

— **Kaiser Franz Josefs-Jubiläums-Kinderasyl der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Nach den in der diesjährigen Generalversammlung von der Verwaltung gemachten Mittheilungen ist das Kinderasyl, dessen Errichtung anlässlich des Regierungsjubiläums des Kaisers (1898) von der Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Kinder von Nordbahnbediensten beschlossen worden ist, in der Stadt Feldsberg in Niederösterreich errichtet worden, weil die sehr eingehenden Vorerhebungen zu dem Ergebnisse führten, dass daselbst alle natürlichen Bedingungen vorhanden sind, welche eine gedeihliche Entwickelung der Anlage sichern. Auf einem sehr günstig gelegenen Grundstück von rund 5,5 ha Bodenfläche wurden drei Hauptgebäude errichtet, von denen das mittlere die Unterrichts- und Speiseräume, Bäder, Krankenzimmer, Wohnung und Kanzlei des Direktors usw. enthält, während die beiden anderen die nach Geschlechtern getrennten Schlafsäle und Arbeitsstätten in sich fassen. Diese drei Häuser haben zusammen eine verbaute Grundfläche von etwa 2 300 qm. Die ausgedehnte Gartenanlage dient für Nutzzwecke und zur Herstellung von Spiel- und Uebungsplätzen. Die Beleuchtung erfolgt mit Acetylen, die Beheizung durch Dampf und Heissluft.

Bei dem Bau und der Einrichtung wurde allen Forderungen der Gesundheitspflege sowie den Grundsätzen des Schul- und Erziehungswesens Rechnung getragen, dabei aber immer diejenige Einfachheit im Auge behalten, welche durch den Zweck der Anstalt bedingt ist. Da die Wahl des Anlageortes und des Bauplatzes sowie die Verfassung der Pläne längere Zeit in Anspruch nahmen, konnten die Bauarbeiten erst im Frühjahre 1900 begonnen, dann aber so gefördert werden, dass es möglich war, das Asyl im Dezember 1901 seiner Bestimmung zuzuführen. Zu seiner Leitung wurde ein tüchtiger Fachmann berufen, welcher auch bei Feststellung des Arbeitsplanes für den Bau und die Einrichtung mitgewirkt hat; ihm sind die nöthigen Lehrkräfte und Aufsichtspersonen beigegeben. Zur Förderung der mit der Einrichtung des Asyls verbundenen Ziele wurde ein Ueberwachungsausschuss gebildet, welcher aus höheren Beamten der Direktion und aus Frauen von solchen besteht. Die Aufnahme der Kinder hat allmählich stattgefunden, und binnen kurzem wird die Anstalt, welche bekanntlich Raum für 100 Knaben und 100 Mädchen bietet, ganz besetzt sein.

Ungarn.

— **Ein ungarisches Eisenbahnministerium.** Aus Anlass der letzten Besetzung des Postens eines ungarischen Handelsministers tauchte neuerdings die Idee auf, ob es nicht begründet wäre, die Eisenbahn- und Verkehrsangelegenheiten aus dem Wirkungskreise des Handelsministeriums auszuscheiden und für sie ein besonderes, selbständiges Eisenbahnministerium zu schaffen, wie ein solches in Oesterreich seit dem Jahre 1896 besteht. Diese Idee fand in politischen Kreisen und auch im Kreise der Fachmänner lebhaften Widerhall, ja neueren Mittheilungen zufolge soll die Errichtung eines Eisenbahnministeriums schon eine der in naher Zukunft zu verwirklichenden Regierungsaufgaben bilden.

— **Elektrische Eisenbahn Mattuglie - Lovrana.** Die Schwierigkeiten, die sich der Erbauung einer elektrischen Eisenbahn zwischen Mattuglie-Volosca-Abbazia-Lovrana entgegenstellten, sind nun endlich beseitigt und der Bau der erwähnten Eisenbahn erscheint gesichert. Die Baukosten sind auf 2 650 000 Kr. veranschlagt, von welchem Betrage 1 000 000 Kr. durch Ausgabe von 4 prozentigen Obligationen beschafft werden sollen. Ausserdem haben gezeichnet: 1 200 000 Kr. die Münchener

Elektrizitätsgesellschaft, die den Bau der Eisenbahn übernommen hat, 450 000 Kr. die Quarnero-Aktiengesellschaft und 200 000 Kr. die Sanitätskommission in Abbazia. Wie verlautet, soll die Eisenbahn später auch mit Fiume verbunden werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Rickenbahn.** Nach Berichten aus St. Gallen ist mit den Absteckungsarbeiten für die Rickenbahn schon vor einigen Wochen begonnen worden, die eigentlichen Bauarbeiten würden aber voraussichtlich vor Neujahr 1903 nicht beginnen.

— **Unterbringung der Reisenden auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Infolge von Klagen über Platzmangel in den Zügen und ungenügende Mitwirkung des Personals bei der Unterbringung der Reisenden hat die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen grundsätzliche Weisungen an die Kreisdirektionen erlassen, wonach überall „nach Möglichkeit“ Vorsorge zu treffen ist, dass in den Zügen genügend Sitzplätze der vorgeschriebenen Wagenklasse vorhanden sind, und das Stations- und Zugpersonal der Unterbringung der Reisenden alle Aufmerksamkeit zuzuwenden hat und sich sonst behilflich erweisen soll.

— **Arbeitszeit auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat den ihr vom Ständerath zur Berichterstattung überwiesenen eidgenössischen Gesetzentwurf über die Arbeitszeit beim Betriebe der Transportanstalten durchberathen und erklärte sich mit der Verminderung der täglichen Arbeitszeit von 12 auf 11 Stunden einverstanden, ebenso mit der Bewilligung eines jährlichen Urlaubes von 8 Tagen ausser den gesetzlichen 52 Ruhetagen für das Personal der fünf Hauptbahnen. Die jährlichen Mehrkosten werden auf 2 350 000 Fr. berechnet, während der Bundesrath nur 1 360 000 Fr. veranschlagt hat.

— **Vergnügungszüge in der Schweiz.** Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat beschlossen, der Ausführung von Vergnügungs-Sonderzügen an Sonn- und Feiertagen zu den veröffentlichten und normalen Tarifsätzen nicht entgegenzutreten, jedoch auf die Veranstaltung von Vergnügungszügen zu ermässigten Tarifsätzen an Sonn- und Festtagen grundsätzlich nicht einzugehen.

— **Geschäftsbericht der schweizerischen Bundesbahnen.** Der erste Geschäftsbericht liegt jetzt vor. Der Verwaltungsrath wurde im Oktober 1900 eingesetzt, am 1. Juli 1901 übernahm die Generaldirektion ihr Amt. Der nun für die Bundesversammlung erstattete erste Bericht des Verwaltungsrathes umfasst das zweite Halbjahr 1901, daneben derjenige der Generaldirektion an den Verwaltungsrath das erste Vierteljahr 1902. Beide geben auf 82 Seiten ein interessantes Bild der vielseitigen Thätigkeit, besonders zur ersten Einrichtung. Es werden u. a. die Uebergangsbestimmungen betreffs Anspruch der Beamten auf die gesetzliche Gehaltserhöhung und die Bestimmungen betreffs Ausschreibung der für die Bundesbahnverwaltung zu besetzenden Stellen besprochen; die Generaldirektion hat beschlossen, dass die Stellen der Dienstabtheilungsvorstände und deren Stellvertreter jedenfalls zu veröffentlichen seien. Einer besonderen Prüfung wurde die Frage der „Initialen“ der Bundesbahnen unterstellt und für das deutsche und italienische Sprachgebiet die Anfangsbuchstaben S. B. B., für das französische Sprachgebiet S. F. F. bestimmt. An den Personen- und Gepäckwagen wird noch als besonderes Abzeichen das weisse Kreuz in rothem Felde angebracht. Zufolge einer Anregung der französischen Ostbahn auf Vereinheitlichung der Fahrkartensorten im internationalen Verkehr hat der schweizerische Eisenbahnverband beschlossen, für den internationalen und den inneren schweizerischen Verkehr zu den im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingeführten Fahrkartenfarben (I. Klasse gelb, II. Klasse grün, III. Klasse braun) überzugehen. Die von den schweizerischen Bundesbahnen zum 1. Mai 1903 auszugebenden neuen Fahrkarten werden in diesen Farben gedruckt. Auf Eingaben betreffs Monopolisirung des Schlaf- und Speisewagenbetriebes wurde geantwortet, dass die Bundesbahnen noch auf längere Zeit durch die Verträge der verstaatlichten Bahnen mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft gebunden seien, dass man aber auch nach Ablauf dieser Verträge nicht gesonnen sei, für diesen Dienst auf den Bundesbahnen ein Monopol zu schaffen, weder zu Gunsten von inländischen, noch zu Gunsten von ausländischen Gesellschaften. Den in der Schweiz bestehenden Eisenbahnschulen wurde einstweilen das Besuchen der Bahnhöfe zu Lehrzwecken gestattet, die grundsätzliche Frage der künftigen Stellungnahme der Bundesbahnen gegenüber diesen Schulen ist aber weiterer Untersuchung vorbehalten.

— **Brand des Bahnhofs Bern.** Im Bahnhof Bern, der erst im Jahre 1897 theilweise abgebrannt ist, brach in der Nacht vom 10. auf den 11. d. Mts. Feuer aus, und zwar in einer Dachkammer des Dienstwohngebäudes zwischen dem Kuppelthurm und der Eingangshalle. Sehr gut sollen sich die nach dem 1897 er Brande aufgeführten Brandmauern bewährt haben, so dass das Feuer auf seinen Herd beschränkt werden konnte. Ein Theil der Glashalle musste abgerissen und der Fahrkartenschalter ausser Gebrauch gesetzt werden. Der Bahnhofsbetrieb erlitt sonst keine wesentliche Störung. Wartesäle und Bahnhofswirthschaft, deren Fussböden vom Wasser überschwemmt waren, konnten theilweise schon am 12. d. Mts. wieder in Betrieb gesetzt werden.

— **Eisenbahn Sondrio-Tirano.** Am 29. Juni d. J. ist nach längerer Verzögerung der Fertigstellung die Bahn von Sondrio nach Tirano im Veltlin, welche auch für das schweizerische Puschlav bedeutendes Interesse hat, unter reger Betheiligung schweizerischer- und italienischerseits feierlich eröffnet worden. Bei den Festreden äusserte man, vielleicht etwas sanguinisch, dass die Zukunft der Berninabahn nunmehr gesichert sei.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Das am 30. Juni zu Ende gegangene Betriebsjahr muss, was die Verkehrsentwickelung betrifft, wiederum als ein günstiges für die Gesellschaft bezeichnet werden, denn die Gesammteinnahmen stellten sich bei dem Hauptnetz auf 148 449 757 (+ 4 848 228) L. und bei dem Nebennetz auf 5 799 313 (+ 194 333) L., das sind zusammen 154 249 070 L. oder 5 037 591 L. mehr als im Jahre 1900/01. Zu diesem erfreulichen Aufschwung haben alle Zweige des Unternehmens gleichmässig beigetragen. Dementsprechend hat sich auch das Erträgniss auf das Kilometer gehoben; dasselbe beziffert sich für das Hauptnetz auf 31 186 (+ 820) L. und für das Nebennetz auf 5 696 (+ 250) L. Dabei ist die Länge der betriebenen Linien fast unverändert geblieben. Leider lässt dieser Ausweis keine auch nur annähernde Schätzung über die Höhe des erzielten Reingewinnes zu. Denn wie immer fehlt der andere Hauptpunkt, der Betrag der Betriebsausgaben. Waren letztere immer der schwache Punkt der Verwaltung, so diesmal jedenfalls noch weit mehr. Möglich, dass die Gesellschaft im zweiten Halbjahre aus den rückgängigen Kohlenpreisen bereits Nutzen gezogen hat; sicher aber haben die Gehälter für das Personal — der Lohnstreit mit den Angestellten vor einigen Monaten ist noch in Aller Gedächtniss — bedeutend höhere Summen verschlungen als im Vorjahre. Ausserdem bleibt zu berücksichtigen, dass die erzielten Mehreinnahmen nicht den Aktieninhabern allein zu Gute kommen, sondern dass vertragsmässig ein ansehnlicher Prozentsatz davon auf den Staat entfällt. Das ist eben der Grundfehler der Betriebsverträge, dass der Staat an den höheren Erträgnissen, nicht aber an den steigenden Lasten theilnimmt. Nachdem bereits am 1. Januar abschläglich 7,50 L. auf die Aktien zur Vertheilung gelangt sind, wurden am 1. d. Mts weitere 7,50 L. gezahlt; also im ganzen 15 L. = 3 %. Zu den zweiten 7,50 L. hat sich der Aufsichtsrath erst im letzten Augenblick entschlossen; wohl hauptsächlich unter dem ungünstigen Eindruck des mit ziemlicher Bestimmtheit aufgetretenen Gerüchts, der betreffende Dividendenschein werde zum ersten Male seit Bestehen der Gesellschaft überhaupt nicht eingelöst werden.

Fremde Welttheile.

— **Vollendung des alten Hudsonflusstunnels.** In Verfolg unserer Mittheilungen in Nr. 12 und 29 d. Ztg. vermerken wir eine Nachricht der „Eng. News“ (Nr. 18), wonach die „Newyork & New-Jersey Railway Co.“, welche den alten Hudsonflusstunnel vollenden soll, die Arbeit begonnen hat. Sie hat ein Darlehn von 29 400 000 ℳ. 5 prozentiger Goldbonds auf 30 Jahre von der „Guaranty Trust Co.“ von Newyork erhalten und kauft schon neue Maschinen und Geräthe, setzt auch den New-Jerseyer Schacht am unteren Ende der 15. Strasse in Stand. Die Oberleitung für den Tunnelausbau liegt in den Händen des Oberingeniörs Charles M. Jacobs.

Allgemeines.

— **Der Ausstellungsbahnhof Düsseldorf und seine Sicherungsanlagen.** Unter diesem Titel bringt das „Centralbl. d. Bauverw." in Nr. 50 eine aus der Feder des Regierungs- und Bauraths Zachariae in Elberfeld herrührende ausführliche und sachgemässe Darstellung des fraglichen Bahnhofes und insbesondere des daselbst errichteten elektrischen Stellwerks. Wir möchten unsere Leser auf jene Veröffentlichung aufmerksam machen und bemerken, dass sich hier eine günstige Gelegenheit bieten wird, die Modelle sowohl als die ausgeführte Anlage unmittelbar nebeneinander studiren zu können, letztere unter Führung von Eisenbahnbeamten. Die Ausführung rührt von der Firma Jüdel & Co. in Braunschweig her.

Rechtsprechung.

— **Unter der Ueberschrift „Postzwang und Eisenbahnverkehr"** berichteten wir in Nr. 30 S. 493 d. Ztg. über eine Entscheidung der II. Strafkammer des Landgerichts zu Lübeck, durch welche gegen den Versender des „Lübecker General-Anzeigers" auf eine Geldstrafe erkannt war, weil er Zeitungspackete nach Eutin, Neustadt i. Holstein und Mölln durch expresse Zeitungsboten hatte besorgen lassen, welche diese Sendungen auf der Eisenbahn theils als Handgepäck mitnahmen, theils als „Reisegepäck" abfertigen liessen. In dem betr. Urtheil war nicht nur die letztere, sondern auch die erstere Art der Beförderung als gegen den reichsgesetzlichen Postzwang verstossend für strafbar erklärt, auf erhobene Revision aber ist dies Erkenntniss vom Reichsgericht unter dem 1. Mai d. J. aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht Lübeck zurückverwiesen worden. Dabei hat das Reichsgericht zugleich ausgesprochen, dass es gegen die betr. Bestimmungen des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871 verstosse, wenn ein mit der Beförderung von Zeitungspacketen betrauter Bote diese bei seinen Reisen nach auswärtigen Stationen als „Gepäck" abfertigen lasse. In solchen Fällen „verbleibe der Bote nicht räumlich und zeitlich zu den beförderten Gegenständen in einem Verhältniss, vermöge dessen sie während der ganzen Beförderungsdauer seiner fortgesetzten Aufsicht und Obhut unterstellt sind", vielmehr „übernehme hier die Eisenbahn einen wesentlichen Theil der Obliegenheit des Boten, und dadurch verliere dieser die Eigenschaft eines Expressen im Sinne des Gesetzes, er höre eben auf, ‚Beförderungsmittel' zu sein". Wenn jedoch hiernach die Beförderung von Zeitungspacketen als Reisegepäck straffällig erscheine, so lasse sich doch nicht das Gleiche sagen, wenn die Zeitungspackete von dem Expressboten als Handgepäck mit in sein Wagenabtheil genommen würden. Die Ansicht des Vorderrichters, dass der Reisende auch die Beförderung des Handgepäcks der Eisenbahn übertrage und mit ihr ausser über die Beförderung seiner P e r s o n zugleich über die Beförderung seines Handgepäcks einen besonderen F r a c h t vertrag abschliesse, lasse sich nicht aufrecht erhalten. Denn das Recht und die Pflicht zur Mitführung des Handgepäcks folgten ohne weiteres aus dem abgeschlossenen Personentransportvertrage in Verbindung mit dem § 28 der Verkehrsordnung und stellten sich als ein Ausfluss dieses Vertrages dar, welchen man insofern als einen erweiterten Personentransportvertrag bezeichnen könne. Hiernach sei davon auszugehen, dass der Reisende durch Mitnahme seines Handgepäcks in den Personenwagen dieses unter seiner eigenen Obhut und Beaufsichtigung selbst mit sich führe, die unmittelbare Aufsicht darüber selbst behalte, dass er mithin solches auch selbst befördere und eine von seiner Beförderung getrennte g e s o n d e r t e Beförderung des Handgepäcks durch die Eisenbahn nicht stattfinde. Treffe dies aber zu, so verliere ein expresser Bote seine Eigenschaft als solcher nicht dadurch, dass er die von ihm zu befördernden postzwangspflichtigen Gegenstände als Handgepäck mit in den Personenwagen nimmt. „Auch dann bleibt er Beförderungsmittel und macht sich eines strafbaren Eingriffs in die Rechte der Post nicht schuldig. Ob sich freilich das Gleiche auch von dem durch den Angeklagten neuerdings angewendeten, aber keinen Gegenstand der Anklage bildenden Verfahren sagen lässt, nach welchem er jeweilig zwei Personenfahrkarten löst, aber nur den einen der beiden Personenfahrplätze, auf welche er hiernach ein vertragsmässiges Recht hat, mit einer Person besetzt, während er auf dem für den zweiten Platz bestimmten Raum das Handgepäck, soweit für dasselbe der über und unter seinem eigenen Platz befindliche Raum nicht ausreicht, unterbringt, muss zunächst ganz dahingestellt bleiben."

Die nordtirolische Eisenbahnfrage

wird in der „Zeitschrift des österr. Ingeniör- und Architektenvereins" vom Ingeniör Viktor Witasek in einem ausführlichen Aufsatz besprochen. Wir haben die Frage einer Ueberschienung des Scharnitzpasses und der Herstellung von Zufahrtslinien in der Richtung nach Partenkirchen, Kochel oder Wolfratshausen in Nr. 3, 7, 9 und 15 d. Ztg. wiederholt erörtert und namentlich auch darauf hingewiesen, dass eine Bahn München-Innsbruck über den Scharnitzpass nur eine verhältnissmässig geringe Abkürzung gegenüber der Linie München-Rosenheim-Kufstein-Innsbruck herbeiführen und daher auch für den Durchgangsverkehr von nicht allzu hoher Bedeutung sein würde. Dieser Umstand wird auch von Witasek betont und zu Gunsten der Herstellung einer Bahn über den westlicher belegenen Fernpass geltend gemacht, über welchen jetzt bereits eine kunstvolle Reichsstrasse von Telfs im Innthale nach Reutte am Lech führt. Nach diesem letzteren Orte würden die jetzt in Pfronten und Füssen endenden bayerischen Bahnen ohne grössere Schwierigkeiten und Kosten fortgesetzt werden können. Ausserdem aber arbeite man in Italien bereits für Herstellung von Verbindungslinien von Bassano nach Tezze zum Anschluss an die Valsuganabahn und von Bassano nach Mestre. Die aus diesen Bauplänen sich ergebenden Abkürzungen für die Verbindungen Süddeutschlands nach den Mittelmeerhäfen macht er durch die nachstehende Entfernungstafel anschaulich:

	Triest über		Venedig (über den Brenner) über									Genua
			Kufstein			Innsbruck-Scharnitz			Fernbahn			
	die gegenwärtigen Linien	die Tauernbahn usw.	über Verona	über Tezze-Bassano	über Tezze-Bassano-Mestre	über Verona	über Tezze-Bassano	über Tezze-Bassano-Mestre	über Verona	über Tezze-Bassano	über Tezze-Bassano-Mestre	über den Gotthard
München	743	529	573	540	515	566	533	508	632²)	599	574	745¹)
Augsburg .	799	585	629	596	571	582	549	524	614²)	581	556	773
Ulm . .	884	670	714	681	656	667	634	609	625³)	592	567	688
Stuttgart .	978	764	808	775	750	761	728	703	719³)	686	661	726
Karlsruhe .	1067	853	897	864	839	850	817	792	808³)	775	750	766

Hieran werden dann folgende Betrachtungen geknüpft:

In ihrer weiteren, bereits bestehenden Fortsetzung weist die Fernbahn über Pfronten und Kempten nach Ulm, Stuttgart, Frankfurt und gegen das Rheinland. Die obige Tabelle der Entfernungen beweist, dass die Kürzungen, welche die Fernbahn im Verkehre mit Venedig bewirkt, hauptsächlich für die westlich von der Linie Ulm-Kempten gelegenen Orte von Belang sind, das ist für jenen Theil des Deutschen Reiches, dessen nächsten Mittelmeerhafen derzeit Genua bildet. Sie erschliesst daher mit ihrer südlichen Fortsetzung über den Brenner eine neue Verkehrsrichtung, durch welche keiner bestehenden österreichischen Bahn Wettbewerb gemacht wird. Hierin liegt der wesentlichste Vorzug der Fernbahn vor der Innsbruck-Scharnitzer Bahn. Die Fernbahn ist demnach auch geeignet, den Brennerverkehr um Frachtmengen zu bereichern, die gegenwärtig der Gotthardbahn zukommen, ein Verhältniss, welches sich durch den Ausbau der oberitalienischen Bahnen zu Gunsten der Brennerbahn dahin ändert, dass diese selbst in Baden und im Rheinlande mit der Gotthardbahn, sofern hierbei die betriebskilometrischen Entfernungen ausschlaggebend sind, in Wettbewerb treten kann.

Wir möchten demgegenüber nur nochmals darauf hinweisen, dass die bisherigen grossen Alpenbahnen — die Brennerbahn, die Gotthardbahn und demnächst auch die Simplonbahn — nur eine einzige Wasserscheide überschreiten. Die Fernbahn aber würde über mindestens zwei weitere Wasserscheiden führen; wie nachtheilig dies auf die Verwendbarkeit für den internationalen Schnellzug- und Güterverkehr einwirken müsste, liegt auf der Hand.

¹) Ueber den Brenner; durch die Bahn Innsbruck-Scharnitz gekürzt auf 736 km.
²) Ueber Füssen.
³) Ueber Kempten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden: 1. die in Ostrowo an die Linie Posen-Kreuzburg O/S. anschliessende 16,53 km lange vollspurige Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce, welche am 1. d. Mts. in den Besitz des preussischen Staates und in die Verwaltung der königlichen Eisenbahndirektion Posen übergegangen ist; 2. die am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene 6,9 km lange Strecke Tannwald=Schumburg-Grünthal der im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Die 19 km lange Strecke Bocholt-Borken i/W., welche am 1. August d. J. von der königlichen Eisenbahndirektion Essen in Betrieb genommen werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. August d. J. wird auf dem Bahnhofe in Oderberg von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn eine besondere Güterabfertigungsstelle errichtet werden, infolge dessen können vom genannten Zeitpunkte ab Frachtgutsendungen unter Beigabe internationaler Frachtbriefe nach der Station Oderberg Ks. Odb. E. zur Beförderung angenommen werden. Die Abfertigung und Verrechnung derartiger Sendungen erfolgt wie bisher nach Oderberg Pr. St. B.; von hier aus wird die Zuführung nach dem Bahnhof der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf Grund eines besonderen Ueberfuhrgebührentarifs bewirkt. Ein gleiches Verfahren gilt auch in umgekehrter Richtung für die in Oderberg Ks. Odb. E. aufgelieferten, nach deutschen Stationen bestimmten Frachtgutsendungen. Eine Ueberführung von Eilgütern zwischen den genannten beiden Bahnhöfen findet nicht statt.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Mai d. J. ist an der Linie Glavska-Zelenika — in Kilometer 311,1 — der im Betriebe der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen stehenden süddalmatinischen Staatsbahnen und zwar zwischen der Station Gruda und der Haltestelle Nagumanac die Haltestelle Plocice für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die Station Blankenstein a/Ruhr ist am 15. Juli d. J. für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen geschlossen worden.

Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Infolge Beseitigung der Kopframpe in Jaderberg können auf dieser Station fernerhin Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus stattfinden muss, nicht abgefertigt werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die an der Nebenbahnstrecke Koberwitz-Gnadenfrei zwischen Stein und Jordansmühl gelegene Haltestelle Wilschkowitz ist am 15. Juli d. J. auch für den Personenverkehr eröffnet worden. Gepäckabfertigung findet daselbst nicht statt. Die Entfernung beträgt von Wilschkowitz nach Stein 1,76 km, nach Jordansmühl 3,16 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die Station Herbede ist am 15. Juli d. J. für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Verkehr von ganzen Wagenladungen eingerichtete Station Mogiła der Lokalbahn Czyzyny-Mogiła ist am 10. Juli d. J. auch für die Aufgabe von Stückgütern eröffnet und die an der Strecke Cerčan-Wran liegende bisherige Personenhaltestelle Steinüberfuhr am 15. Juli d. J. in eine Personenhalte- und Verladestelle umgewandelt worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Almás=Fürzitö-Kenyérmezö der Budapest-Esztergom-Fürzitöer Lokalbahn zwischen den Stationen Almás=Fürzitö und Neszmély gelegene Haltestelle Duna=Almás, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr diente, ist am 5. April d. J. in der Eigenschaft einer Halte- und Verladestelle auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Lieferfristen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Aus Anlass der am 8. Juni d. J. erfolgten Wiedereröffnung der Güternebenstelle Veldes ist im Verkehr mit dieser Güternebenstelle für die Zeit vom 1. Januar bis 14. Juni und vom 1. Oktober bis 31. Dezember jeden Jahres eine 24 stündige Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für solche Güter eingeführt worden, welche in der Station Lees Veldes für den Rollbezirk Veldes nach 12 Uhr Mittags eintreffen.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 300 vom 10. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 12. Juli d. J.).

Nr. I 340 vom 10. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Berichtigung der Uebersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 12. Juli d. J.).

Nr. I 342 vom 10. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschussbericht zu Nr. XII der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 12. Juli d. J.).

Nr. II 236 vom 30. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das neue Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände usw. (abgesandt vom 4.—16. Juli d. J.).

Nr. II 248 vom 11. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Feststellung von Bestimmungen über die Vornahme von Versuchen mit selbstthätigen Kuppelungen, betreffend das Protokoll Nr. 3 über die in Coburg am 12./13. Juni d. J. abgehaltene Sitzung (abgesandt am 10. Juli d. J.).

Nr. III 752 vom 9. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschussberichte zu Nr. II, XXVII, XXIX und XXXII der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. August l. J. werden von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Bütow-Lauenburg i. Pom. die weiteren Theilstrecken Pomeiske-Jerskewitz und Lauenburg-Helenenhof mit der
Haltestelle Neukrug,
Ladestelle Jerskewitz,
Haltestelle Helenenhof,
„ Zewitz und
„ Finkenbruch,
jedoch sämmtlich zunächst nur für den Wagenladungsgüterverkehr, eröffnet.

Vom 1. September d. J. ab werden die Abfertigungsbefugnisse dieser Stationen auf den Gesammtverkehr erweitert. Mit letzterem Zeitpunkte erfolgt ausserdem die Inbetriebnahme der Reststrecke Jerskewitz-Helenenhof mit der Haltestelle Damerkow Kreis Stolp.

Die Verkehrsbeschränkungen sind folgende:

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen aus-

geschlossen, desgleichen von schwerwiegenden Gegenständen, sowie von Fahrzeugen, für welche eine Kopframpe erforderlich ist. Die Ladestelle Jerskewitz dient auch vom 1. September d. J. ab nur dem Wagenladungsgüterverkehr. Für den Viehverkehr ist nur die Haltestelle Finkenbruch ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-Stettiner Gütertarif und den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 15. Juli 1902. (1890)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 15. August d. J. wird die an der Strecke Gerdauen-Goldap zwischen Grabowen und Goldap gelegene neue Haltestelle Jeblonsken für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet. Schwere Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite erfolgen kann, und Sprengstoffe werden in Jeblonsken nicht abgefertigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., 14. Juli 1902. (1891)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August 1902 wird der an der Bahnstrecke Rogasen-Dratzigmühle zwischen Krutsch und Rosko — u. z. 4,3 km von Krutsch und 3,2 km von Rosko — neu eingerichtete Personenhaltepunkt Gultsch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Gepäckstücke werden von Gultsch unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hierfür auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aus dem am 1. Mai d. J. in Kraft getretenen Fahrplan zu ersehen.

Bromberg, den 16. Juli 1902. (1892)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Am 1. August d. J. wird die Neubaustrecke Bocholt-Borken in Betrieb genommen. Der Fahrplan derselben ist bei den Stationen zu erfragen.

Vom gleichen Tage ab wird ein neues Zugpaar zwischen Empel und Bocholt verkehren: Nr. 2 Bocholt Abf. 5.10, Empel Ank. 5.51 V. zum Anschluss an Zug 222 nach Oberhausen-Cöln; Nr. 13 im Anschluss an Schnellzug 165 von Duisburg usw. Empel Abf. 9.05, Bocholt Ank. 9.48 zum Anschluss an Zug 814 nach Wesel.

Zug 1 (Emmerich Abf. 5.20, Empel Ank. 5.42 V.), Zug 8 (Werktags, Empel Abf. 8.38, Emmerich Ank. 9.00 N.) sowie Zug 10 (Sonntags, Isselburg-Anholt Abf. 9.38, Empel 10.10, Emmerich Ank. 10.32 N.) fallen vom selben Tage ab aus.

Die Züge Nr. 3, 2 und 8 erhalten eine spätere Lage, wie folgt: Nr. 3 Empel Abf. 6.05 V. im Anschluss an Zug 222 von Emmerich, Bocholt Ank. 6.46 V.; Nr. 2 Bocholt Abf. 6.46 V., Empel Ank. 7.27 V.; Nr. 8 Bocholt Abf. 8.00 N., Empel Ank. 8.50 N.

Essen, den 11. Juli 1902. (1893)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 kommt der Nachtrag I zu obigem Gütertarif zur Einführung.

München, den 18. Juli 1902. (1894)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Getreide- etc. Ausnahmetarif Theil III, Heft 3 und 4 vom 1. Februar 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1902 sind die in Ziffer 2 der „Tarifbestimmungen über die Einlagerung (Reexpedition)" auf Seite 168 des Heftes 3 unter 9c bezw. auf Seite 20 des Heftes 4 unter 16c bei der Einlagerungsstation München aufgeführten „Städtischen Lagerhäuser am Südbahnhof" zu streichen.

München, den 17. Juli 1902. (1895)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Im norddeutsch-sächsischen Güterverkehr wird vom 1. August 1902 an für Eilgüter von Neubukow (Station der meckl. Fr. Frz.-Eisenbahn) nach Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt, deren Beförderung über Neustrelitz vom Absender im Frachtbriefe vorgeschrieben ist, der Frachtberechnung die Entfernung von 437 km zu Grunde gelegt. Für die ohne Bahnwegvorschrift aufgegebenen Eilgutsendungen nach Dresden erfolgt die Frachtberechnung wie bisher nach der im Tarife angegebenen Entfernung von 431 km und die Leitung über Meyenburg.

Dresden, am 21. Juli 1902. (1896)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-schweizerischer Güterverkehr.

Auf 1 August d. J. gelangt für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten im Verkehr ab württembergischen Stationen:

a) nach Stationen der schweizerischen Bundesbahnen (ehem. Nordostbahn) und der Sihlthalbahn,
b) nach Stationen der schweizerischen Bundesbahnen (ehem. Centralbahn usw.),

der schweiz. Seethalbahn, der Emmenthalbahn, der Burgdorf-Thunbahn, der Oensingen-Balsthalbahn und der Jura-Simplonbahn

je ein besonderer Ausnahmetarif zur Ausgabe, durch den die seitherigen Tarife aufgehoben werden.

Soweit durch die neuen Tarife Ausnahmefrachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. September d. J. in Kraft.

Stuttgart, den 18. Juli 1902. (1897)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Auf 1. August d. J. tritt zum Theil II, 1. Heft des württ.-schweizer. Gütertarifes (Verkehr mit dem ehem. Netz der schweiz. Nordostbahn usw.) der Nachtrag IV in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 31. Oktober d. J. in Geltung.

Stuttgart, den 18. Juli 1902. (1898)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Unter Aufhebung des seitherigen Gütertarifs vom 1. Januar 1896 nebst Nachträgen I bis XI tritt am 1. August d. J. ein neuer Gütertarif in Kraft. Er enthält, neben besonderen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, der Breslau-Warschauer, der Liegnitz-Rawitscher, der Neustadt-Gogoliner und Lausitzer Eisenbahn (Nebenbahn Hansdorf-Priebus, Rauscha-Freiwaldau, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld), sowie der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel einerseits und Stationen der königlich sächsischen Staats- und der von ihr mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, sowie den Stationen Friedland i. Böhmen, Raspenau und Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn andererseits. Durch den neuen Tarif wird eine Anzahl von Stationen in den direkten Verkehr einbezogen, auch werden durch denselben Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Frachterhöhungen herbeigeführt; letztere erlangen erst am 16. September d. J. Gültigkeit.

Die im bisherigen Gütertarife enthaltenen Ausnahmetarife 6 und 8 für Eisenerze usw. von sächsischen Stationen nach den oberschlesischen Hüttenstationen bezw. für Magneteisensteine von Berggiesshübel nach den oberschlesischen Hüttenstationen treten am 16. September d. J. als entbehrlich ausser Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifs sind vom 1. August d. J. ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen zum Preise von 1,35 ℳ käuflich zu haben. Inzwischen ertheilt unser Verkehrsbüreau auf Erfordern über die Höhe der neuen Frachtsätze nähere Auskunft.

Breslau, den 9. Juli 1902. (1899)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab werden die Stationen Eger und Ujfehértó der königlich ungarischen Staatsbahnen unter Einrechnung deutscher regelrechter Antheile in den Ausnahmetarif C (a und b) für Rinde einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die bekannten Dienststellen.

Ferner wird vom 1. August d. J. ab die neben der staatlichen Umschlagstelle Breslau Oderhafen gelegene Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung Breslau Stadthafen in demselben Umfange als Tarifstation in den oben bezeichneten Verband einbezogen, in welchem für Breslau Oderhafen Frachtsätze bestehen. Die neue Tarifstation dient nur dem Verkehr von Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Breslau. Die Fracht wird zu den für Breslau Oderhafen vorgesehenen Frachtsätzen berechnet, ohne dass daran die Bedingung des Umschlags für die nach dem Hafen gehenden bezw. von ihm austretenden Wagenladungen geknüpft wird. Für die Behandlung der Sendungen in der städtischen Hafenanlage ist der vom Magistrate der Stadt Breslau herausgegebene Gebührentarif maassgebend.

Breslau, den 18. Juli 1902. (1900)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Tarif (Theil II, Abth. A) vom 1. Februar 1898.

An Stelle der auf Seite 52 des III. Nachtrags vom 1. Februar 1900 enthaltenen Schnittsätze Regensburg - Pino/Chiasso des Ausnahmetarifs Nr. 15, gültig für raffinirtes Petroleum und Petroleumnaphta nach Italien, gelangen mit Gültigkeit vom 1. August l. J. folgende Schnittsätze zur Einführung:

	Franken für 100 kg
Regensburg-Pino	2,60
Regensburg-Chiasso	2,79

Der bisherige Schnittsatz Regensburg-Peri (2,16 Fr. für 100 kg) bleibt unverändert.

München, den 18. Juli 1902. (1901)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Der Theil I, Abth. B der deutsch-schweizerischen Gütertarife — die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation enthaltend — wird auf 1. August 1902 neu ausgegeben. Durch die Neuausgabe wird der Tarif vom 1. April 1899 nebst Nachträgen I und II aufgehoben und ersetzt. Der Verkaufspreis des neuen Tarifs beträgt 1 ℳ 30 ₰ für das Stück.

Karlsruhe, den 14. Juli 1902. (1902)
Namens der Verbandsverwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900. (Holzverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. August l. J. gelangen für die Beförderung von Holz (Abschnitt I des Tarifes) von Stationen der Strecke Lambach-Haag a. Hausruck nach Kitzingen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 16. Juli 1902. (1903)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Am 1. August d. J. kommt ein neuer Gütertarif für die Gruppe IV (Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster) zur Einführung, durch welchen der Gütertarif vom 1. April 1895 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält neben zahlreichen geringen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen.

Soweit die in dem neuen Tarif für die Stationen Lenz, Brostedt, Bruhnskoppel, Bujendorf, Eutin, Fahrenkrug, Gremsmühlen, Holsteinische Schweiz, Kastorf, Klettkamp, Klein-Berkenthin, Lütjenburg, Mollhagen, Neustadt i. Holst., Oldesloe, Ratzeburg, Rickling, Rolfshagen, Schmilau, Segeberg, Sirksrade, Treuholz und Wakendorf des Direktionsbezirks Altona, Göhl, Gross-Schlamin, Heiligenhafen, Heringsdorf i. Holst., Lensahn, Neukirchen i. Holst. und Oldenburg in Holstein der Kreis Oldenburger Eisenbahn vorgesehenen Tarifkilometer gegenüber den jetzt bestehenden Tarifkilometern Erhöhungen aufweisen, bleiben die bestehenden niedrigeren Tarifkilometer noch bis zum Tage der Betriebseröffnung auf der neuen Güterbahn Hamburg L. B. - Wandsbek, jedenfalls aber bis zum 15. September d. J. in Kraft.

Soweit im übrigen durch den neuen Tarif Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Sätzen herbeigeführt werden — insbesondere durch Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen —, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. September d. J. in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Druckstücke des Tarifs sind zum Preise von 4,50 ℳ für das Stück von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Hannover, den 14. Juli 1902. (1904)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangen für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut (Abtheilung I des Tarifes) von Gattája nach München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 17. Juli 1902. (1905)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. August 1902 werden Frachtsätze für Eisenwaaren der Pos. E 6 und für gebrauchte Emballagen zwischen Neschwitz und Kufstein eingeführt.

München, den 17. Juli 1902. (1906)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Verbands-Gütertarif.
Theil II, Heft 4, Klassengüterverkehr Galizien-Bayern.

In Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 71 für Petroleum etc. kommen mit Gültigkeit vom 1. August 1902 folgende Frachtsätze zur Einführung:

	Abtheilung a Petroleum raffinirt Pfennige für 100 kg
von Zagórzany nach Gunzenhausen . . .	279
von Zagórzany nach Neuötting	178

München, den 17. Juli 1902. (1907)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband.

Die Stationen Strassburg (Centralbahnhof), Strassburg-Neudorf, Strassburg (Rheinhafen) und Königshofen werden mit Wirkung vom 1. August 1902 ab als Versandstationen in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen der Hefte 1 und 4 des Verbandsgütertarifs aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Strassburg, den 12. Juli 1902. (1908)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. treten folgende Tarifmaassnahmen in Kraft:

1. Im Verkehr mit Station Liegnitz Nebenbahnhof der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn kommt der zu Gunsten vorgenannter Bahn eingerechnete Frachtzuschlag von 0,02 ℳ für 100 kg in Wegfall.

2. Direkte Frachtsätze:
a) zwischen Station Rüdersdorf (Direktionsbezirk Berlin) und der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn;
b) zwischen Station Schreiberhau (Dir.-Bez. Breslau) und der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau;
c) direkte Ausnahme-Frachtsätze für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See von Alt-Libbehne (Stargard-Cüstriner Eisenbahn) nach Stettin, Centralgüterbahnhof.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 17. Juli 1902. (1909)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz), linksrheinisch-hessischer und rechtsrheinisch-hessischer Verkehr.

Mit Geltung vom 1. August d. J. kommt der nachstehende Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Kirchhain-Nieder-Ofleiden (Ohmthalbahn).

1. Dieser Ausnahmetarif gilt unter Beachtung der für die ungekürzten Frachtsätze (siehe nachstehend unter 2) geltenden Anwendungsbedingungen:
a) für Düngemittel;
b) „ Thon des Sp.-Tarifs III;
c) „ Holz des Sp.-Tarifs II und III;
d) „ Wegebaustoffe, wie im Ausnahmetarif 5 genannt;
e) „ Brennstoffe (Steinkohlen usw.), wie in den Ausnahmetarifen 2, 6 und 6 a genannt, sowie
f) „ Steine des Sp.-Tarifs III.

2. Bei der Beförderung der vorstehend genannten Güter nach oder von den Uebergangsstationen Kirchhain oder Nieder-Ofleiden werden die Frachtsätze dieser Stationen um 2 ₰ für 100 kg gekürzt.

Frankfurt a/M., 16. Juli 1902. (1910)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. August 1902 treten im obengenannten Tarifhefte für Schwefelsäure zur Ausfuhr nach Oesterreich unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 41 folgende direkte Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

Nach	von Morgenroth	von Rosdzin	von Scharley
Drösing K. F. N. B.	122	121	124

Breslau, den 17. Juli 1902. (1911)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil III, Heft 2 vom 1. April 1902.

Die städtischen Lagerhäuser in München Südbhf. werden mit 1. Oktober 1902 aufgelassen.

Seite 206 des Tarifes ist bei Ziffer 21 die unter c vorgetragene Reexpeditionsstelle „städtische Lagerhäuser am Südbahnhof“ zu streichen.
München, den 17. Juli 1902. (1912)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
Verkehr über Elsass-Lothringen.
Am 1. August d. J. treten für die Beförderung von rohem Thon (nur lose oder in Säcken) von Obernburg (bayeriche Staatsbahn) nach Frankreich Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Die Station Obernburg ertheilt weitere Auskunft.
Strassburg, den 16. Juli 1902. (1913)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 wird zum ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif (Gruppe I/II/V) der Nachtrag 6 herausgegeben. Er enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit durch den Nachtrag 6 Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 16. September 1902 ab. Druckstücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.
Magdeburg, den 19. Juli 1902. (1914)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.
Vom 20. Juli d. J. ab wird die an der Strecke Graudenz-Laskowitz gelegene Haltestelle Jeschewo des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 16. Juli 1902. (1915)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Neuauflage der „Statistischen und tarifarischen Daten pro 1901“.
Die „Statistischen und tarifarischen Daten über die im Betriebe der k. k. Staatsbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen pro 1901“ sind erschienen.
Exemplare derselben sind im Tariferstellungs- und Abrechnungsbüreau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium zum Preise von 1 Kr. erhältlich.
Wien, am 16. Juli 1902. (1916)

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.
Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 7.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 und, insofern Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. September 1902 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 7, enthaltend Frachtsätze für Viehsalz (Salz, denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet) in Säcken verpackt von Wieliczka nach Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), k. k. priv. österr. Nordwestbahn und k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien) zur Einführung.
Mit dem Tage der Einführung des neuen Tarifes tritt das vom 1. Juni 1899 gültige Tarifheft 7 des obengenannten Verbandes ausser Kraft.
Exemplare des Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.
Wien, am 18. Juli 1902. (1917)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Für Maschinentheile, auch zerlegte Maschinen etc. des Ausn.-Tarifes Nr. 12 im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Böhm.-Skalitz . .	113 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Böhm.-Skalitz . .	108 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Böhm.-Skalitz . .	149 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Wien, am 18. Juli 1902. (1918)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II für den Eisenbahndirektionsbezirk Stettin.
In der Zusatzbestimmung zu § 11 Abs. (1) der Verk.-Ordn. Seite 4 des obengenannten Tarifs ist zu streichen:
„Ziffer 4 Cummerow . . . . Stralsund-Rostock“,
die Ziffern 5 bis 7 sind in 4 bis 6 abzuändern.
Als Ziffer 7 ist nachzutragen:
„7. Rövershagen Krug . . . . . Stralsund-Rostock.“
Hinter Tangersdorf ist als Ziffer 12 nachzutragen:
„12. Thiesorter Mühle . . . . Templin-Prenzlau.“
Die Abänderung der zusätzlichen Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.
Stettin, den 18. Juli 1902. (1919)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I in den Zusatzbestimmungen zu § 11 unter V A bis D angegebenen Fahrpreisermässigungen zu milden Zwecken sind innerhalb des Gebiets des Berliner Vorortverkehrs auf die Personenzug- und Rückfahrkarten des Fernverkehrs, soweit solche Karten für Verbindungen des Vorortgebiets bestehen, beschränkt. Diese Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen.
Berlin, den 21. Juli 1902. (1920)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, zur Deckung des Bedarfes für die österr. Linien für die Zeitperiode August l. J. bis Ende Juli 1903 die Lieferung von
4500 dz Rüb-Brennöl und
1000 „ Rüb-Schmieröl
mit Option zum Bezuge von 20 % mehr im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.
Die Lieferung hat auf Grund der bezüglichen, bei der Materialverwaltung, Südbhf. Administrationsgebäude, Parterre, IV. Stiege Nr. 27, zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 annähernd gleichen Monatsraten zu erfolgen und ist die erste (August-) Rate Mitte August l. J. zu bringen.
Die mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehenen Offerte sind mit dem Vadium-Erlagsscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen, sowie der zugehörigen Schiedsgerichtsordnung, beide mit je einer Stempelmarke à 1 Kr., gesiegelt und überschrieben mit „Offert auf Rüböl“ längstens bis 28. Juli l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung einzureichen. Gleichzeitig mit dem Offerte sind der Materialverwaltung Handmuster der offerirten Oele, u. zw. von jeder Gattung je 2 gesiegelte Flaschen von 0,5 l Inhalt, zur Verfügung zu stellen.
Die Preise sind franko einer Südbahnstation, eventuell nach Konvenienz des Offerenten, ab Materialmagazin Wien, X. Luxemburgerstrasse Nr. 4, zu notiren.
Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums Offerte einzubringen, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder im ganzen an einen Offerenten oder getheilt an mehrere zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihrem Offerte bis 10. August l. J. in Wort zu bleiben.
Offerte, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und denen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.
Wien, im Juli 1902. (1921)
Die Materialverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 58. | 26. Juli 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 21 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Eisenbahnbeamten und die Alkoholfrage.

Vom Eisenbahndirektor **de Terra.**

Je eingehender man sich in Eisenbahnfachkreisen mit der überaus wichtigen Alkoholfrage beschäftigt, desto mehr wird sich jedem, der nicht unter dem Einfluss der Massensuggestion zu Gunsten der alkoholischen Getränke steht, die Ueberzeugung aufdrängen, dass gerade die Eisenbahner, namentlich soweit sie im äusseren Dienste thätig sind, besondere Veranlassung haben, sich vor jeder auch nur vorübergehenden Trübung ihrer Erinnerungs-, Denk-, Urtheils- und Entschlussfähigkeit durch alkoholische Getränke sorgfältig zu hüten. Es handelt sich also nicht nur darum, unmittelbar vor Antritt des Dienstes und innerhalb seiner Dauer jeden Alkoholgenuss zu meiden, sondern auch schon vorher mindestens keine grösseren Mengen alkoholischer Getränke zu geniessen. Nicht die Fälle offensichtlicher Berauschtheit oder Angetrunkenheit bilden für den Eisenbahndienst die schwerste Gefahr, denn dieser Zustand ist einem einigermaassen geübten Auge meistens leicht erkennbar, und seine Gefahren abzuwenden hält somit nicht allzu schwer. Eine sehr viel grössere, weil nahezu unkontrolirbare Gefahr für den Betreffenden selbst, für das Publikum und die Verwaltung liegt in der unmittelbaren Wirkung geringer Mengen alkoholischer Getränke und in den Nachwirkungen mehr oder minder reichlichen Alkoholgenusses, deren Stärke und Dauer natürlich je nach der genossenen Menge sehr verschieden ist. Gerade über die im Gehirn dadurch veranlassten Lähmungserscheinungen und sonstigen Störungen sind in neuerer Zeit sehr genaue wissenschaftliche Untersuchungen angestellt. (Vergl. „Die Thatsachen über den Alkohol“ von Dr. med. Hoppe, Berlin, 2. Auflage, S. 56 ff.) Der bekannte Heidelberger Psychiater Professor Dr. Kraepelin hat nach eigenartigen, sorgfältig ausgearbeiteten Methoden an normalen jungen Männern und an sich selbst den Einfluss des Alkohols auf einfache Bewegungen (Händedruck usw.) und auf geistige Thätigkeiten (Auswendiglernen von Zahlenreihen, Unterscheidungs- und Wahlakte, Zeitschätzen, Addiren, Klang- und Begriffsverbindungen) geprüft. Er fand, dass schon nach einmaligem Genuss von 30—45 g Alkohol, entsprechend ungefähr $^3/_4$ - 1 l Bier, alsbald (hier und da nach einer vorübergehenden kurzen, ganz geringfügigen Erleichterung) eine merkliche Erschwerung oder Schwächung aller dieser Funktionen für einige Zeit, und zwar bei kleineren Gaben für 40—50 Minuten, bei den grössten, die verabreicht wurden (60 g), auf mehrere Stunden eintrat. War die Gabe gering, 7,5—10 g, entsprechend etwa $^1/_5$—$^1/_4$ l Bier, so ging bei den Bewegungsakten der Erschwerung eine vorübergehende, höchstens 20—30 Minuten dauernde Erleichterung voraus, die sich aber auch mehr auf die Geschwindigkeit als auf die Kraft bezog. Bei den Gedankenverbindungen ergab sich die interessante Erscheinung, dass, während die Zeiten der Rückwirkung (Reaktion) kürzer wurden, die Leistung inhaltlich verschlechtert wurde, indem statt innerer Verbindungen (Gedanken) die äusseren vorherrschten und nun Worterinnerungen und Anklänge, Reime und Assonanzen mehr in den Vordergrund traten: „Mehr Worte, aber weniger Inhalt.“ Die Auslösung von Bewegungen wurde nach geringen Alkoholgaben zwar erleichtert, aber es litt ihre Genauigkeit. Wurde z. B. die Versuchsperson aufgefordert, auf verabredete Signale eine von zwei vorher genau bestimmten Bewegungen so schnell als möglich auszuführen, z. B. von zwei niedergedrückten Morsetastern den rechten oder linken loszulassen (Wahlreaktion), so war nach Alkoholgenuss die dazu gebrauchte Zeit zwar kürzer, es wurde aber häufig der falsche Taster losgelassen. Unter dem Einfluss des Alkohols stellt sich nämlich die Neigung ein, sofort bei der Reizgebung die Bewegung zu machen, ehe noch die Ueberlegung möglich ist, welcher der Reize mit der rechten, welcher mit der linken Hand beantwortet werden soll. Die Steigerung der Leistung wurde also auf Kosten der Richtigkeit erreicht, was sich ähnlich auch beim Lesen, Auswendiglernen und Addiren zeigte. Die geistigen Vorgänge aber, die Auffassung und die Verarbeitung der Eindrücke, wurden auch nach den kleinsten Alkoholmengen von Anfang an verlangsamt.

Den Einfluss des Alkohols auf praktische Arbeit hat Professor Aschaffenburg, ein Schüler Kraepelin's, studirt, indem er Versuche mit Schriftsetzern anstellte, die, übrigens wie alle Versuchspersonen, bei den bisher erwähnten Untersuchungen durchaus nicht alkoholenthaltsam waren. Er verglich die Anzahl der gesetzten Lettern unter Alkoholwirkung und ohne solche. Die erste Viertelstunde in jedem Versuch wurde dazu benutzt, um den — auch bei geübten Setzern festzustellenden — Uebungszuwachs zu bestimmen; dann wurden bei den Versuchen mit Alkohol 36 g in Gestalt von $^2/_{10}$ l eines 18proz. griechischen Weines verabreicht und nun die Zahl der in den nächsten 4 Viertelstunden gesetzten Lettern bestimmt. Es ergab sich, dass unter der Einwirkung dieser mässigen Alkoholmengen die Arbeitsleistung ganz bedeutend herunterging, während die Versuchspersonen selbst das Gefühl erhöhter Leistungsfähigkeit hatten. Die Schädigung der Leistungsfähigkeit betrug zwischen 10,6 % und 18,9 %, im Mittel 15,2 % der Leistung, die ohne Ermüdung und ohne Uebungsverlust hätte erwartet werden können, während die Ermüdung allein nur einen Ausfall von 6,5 % zur Folge hatte. Weitere Untersuchungen der Kraepelin'schen Schule beschäftigen sich mit den Fragen: Wie lange dauert die Nachwirkung von einmaligen grösseren, leichten Rausch hervorbringenden Alkokolmengen auf die geistige Leistungsfähigkeit, und wie verhält sich diese bei täglich fortgesetzten mässigen Alkoholgaben? Die erste Frage ist von Professor C. Fürer und Rüdin, die zweite von Dr. A. Smith und E. Kürz untersucht worden. Bei den Rauschversuchen Fürer's, die mit etwa 80 ccm Alkohol (2 l Bier oder $^5/_4$ l Moselwein) angestellt wurden, handelte es sich in jedem Falle nur um einen leichten Rausch, der so gering war, dass er nur dem Untersuchenden bemerkbar war, während andere Personen seiner Umgebung nichts davon wahrnahmen. Jedem Rauschversuch, der im ganzen 3 Tage mit je 4 bis 6 Untersuchungsstunden in Anspruch nahm, entsprach ein ebenso langer Normalversuch. Der Einzelversuch umfasste: Wahlreaktionen, Gedankenverbindungen, Auswendiglernen von Zahlen und Addiren. Die Ergebnisse waren bei allen Versuchspersonen die gleichen. Hinsichtlich der Wahlreaktionen ergab sich, dass zwar sehr kurze Reaktionszeiten vorkommen (darin zeigt sich wieder die erregende Wirkung des Alkohols auf Bewegungsvorgänge), dass aber die Fehlreaktionen gegenüber der Normalversuchsreihe ganz bedeutend (um das 3- und 5 fache) zunehmen. Diese Fehlerzunahme erstreckte sich in derselben Weise noch auf den ganzen nächsten Tag (der Alkohol wurde am ersten Tage Mittags gegeben, die nächsten Tage waren selbstverständlich alkoholfrei) und verschwand erst am dritten Tage allmählich.

Bei allen, auch den mit Addiren und Auswendiglernen unternommenen Versuchen stellte sich heraus, dass ein geringer Rausch die geistige Arbeitsfähigkeit auf längere Zeit (24 bis 36 Stunden) herabsetzt. Ein mässiger Frühschoppen macht sich noch am Abend des folgenden Tages bemerkbar, ebenso wie ein noch unter den Begriff des landläufigen mässigen Genusses fallender Alkoholgenuss am Abend. Die etwas verwickelteren Thätigkeiten gehen sogar noch am Morgen des zweitfolgenden Tages nicht ganz normal von statten. Den Leuten selbst kommt dieser Verlust nicht zum Bewusstsein, da man keine Kontrole über die Leistungsfähigkeit hat, während man arbeitet. Erst wo sich die Leistung quantitativ und qualitativ zahlenmässig feststellen lässt, wie im Versuch, enthüllt sich die schädigende Wirkung des Alkohols. Wie Fürer hervorhebt, hatten gleich den vorerwähnten Schriftsetzern alle Versuchspersonen während der Alkoholwirkung das Gefühl erhöhter Leistungsfähigkeit. Er selbst war noch während der Versuche fest überzeugt, dass nichts wesentliches dabei herauskommen würde, und war dann erstaunt und entsetzt zugleich über den wirklichen Ausfall.

Auch an besonderen Nerven und Verrichtungen lassen sich die lähmenden Eigenschaften des Alkohols nachweisen. So hat Dr. J. Ridge (London) festgestellt, dass schon geringe Mengen Alkohol (4–8 ccm) das Gehör und die Sehschärfe beeinträchtigen.

Alle diese Wirkungen des Alkoholgenusses sind für den Eisenbahndienst, wie ohne weiteres einleuchtet, von der allergrössten Bedeutung. Jede Trübung des Erinnerungsvermögens (an eine klare, beim Eintritt eines aussergewöhnlichen Ereignisses anzuwendende Vorschrift), der Denk-, Urtheils- und Entschlussfähigkeit, aber auch der motorischen Reaktionsfähigkeit im Augenblick einer herannahenden Gefahr, zu deren Abwendung es mitunter auf den Bruchtheil einer Sekunde ankommt, kurz jede auch noch so leichte Lähmung der betheiligten Gehirnnerven kann unter Umständen von den verhängnissvollsten Folgen sein. Wie schon in Nr. 99 Jahrg. 1897 d. Ztg. bemerkt, wäre es von grossem nicht nur statistischem Werth, bei allen Untersuchungen über Eisenbahnunfälle auch danach eingehend zu forschen, ob und inwiefern der Genuss alkoholischer Getränke bei diesen Unfällen unmittelbar oder auch nur mittelbar betheiligt ist.

Ausserordentlich interessant und lehrreich ist, was über die Nachwirkungen des Alkoholgenusses bei einer Versammlung amerikanischer Eisenbahnärzte in Chicago zur Sprache gekommen ist. Es sei u. a. vorgekommen, dass ein Lokomotivführer bei hellem Tage den Zug auf ein Hinderniss laufen liess, das für ihn von weitem sichtbar gewesen sein musste, und das er auch thatsächlich gesehen hatte, ohne jedoch durch seine Wahrnehmung zu den nothwendigen Maassnahmen veranlasst zu werden. Einer der anwesenden Aerzte war der Ansicht, dass unter den Ursachen eines derartigen Versagens der Pflichterfüllung der Alkoholismus die häufigste und wichtigste sei, nicht in dem Sinne, dass Trunkenheit vorläge, sondern derart, dass sich die Folgen einer vor ein oder zwei Tagen durchgemachten Trunkenheit in der beschriebenen Weise zeigten. Das Gehirn befände sich dann in einem automatischen Zustand, in dem es unfähig sei, ungewohnte Wahrnehmungen aufzufassen. Auf solche psychologischen Ursachen lassen sich nach der Meinung der amerikanischen Aerzte wahrscheinlich manche der sonst unerklärlichen Eisenbahnunfälle zurückführen.

Vorstehende Darlegungen lassen deutlich erkennen, dass es unabweisbar geboten ist, dem in allen Berufskreisen immer mehr zur täglichen Gewohnheit gewordenen Genuss alkoholischer Getränke gerade in den Kreisen der Eisenbahnbediensteten (Beamten und Arbeiter) mit grösstem Nachdruck entgegenzuwirken. Hauptsächlich diese Erwägungen haben auch zur Begründung der „Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner" geführt.

Wie den Lesern dieser Zeitung bekannt ist, hat das Ziel dieser Vereinigung: „Aufklärung über die Schädlichkeit und die verderblichen Folgen des Alkoholgenusses und Verbreitung der unseren bisherigen nationalen Gewohnheiten so stark widerstreitenden Enthaltsamkeit von alkoholischen Getränken in den Kreisen der Berufsgenossen", überraschend schnell Anklang und Anerkennung gefunden, namentlich im Nordwesten unseres Vaterlandes, wo der aus Nordamerika über Skandinavien, England und Dänemark zu uns gekommene Guttempler-Orden (Independent Order of Good Templars) seine überaus segensreiche soziale Kulturarbeit mit grossem Eifer und Erfolg entfaltet hat. Aber auch die süddeutschen Fachkreise stehen in gesunder Einsicht und bewährter Pflichttreue hinter den norddeutschen Berufsgenossen nicht zurück. Nachdem die letzte Generalversammlung des bayerischen Eisenbahnerverbandes sich, wie in Nr. 45 d. Ztg. mitgetheilt, einstimmig zu Gunsten der Ziele der vorgenannten Vereinigung ausgesprochen hat, ist neuerdings zur diesjährigen Hauptversammlung des württembergischen Verkehrsbeamtenvereins der Antrag gestellt, zur Förderung und Ausbreitung der Kenntniss über die Schädlichkeit des Alkohols, insbesondere beim Eisenbahnpersonal, der Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner auf drei Jahre je 25 M. zu überweisen.

Im Gegensatz zu diesen erfreulichen Kundgebungen sind die Bestrebungen der mehrerwähnten Vereinigung wohl auch als bedenklich insofern bezeichnet worden, als darin eine Ver-

dächtigung und Herabsetzung des ehrenwerthen Standes der deutschen Eisenbahnbediensteten gefunden werden könne. Wie ungerechtfertigt und verkehrt eine solche Befürchtung ist, bedarf kaum einer näheren Darlegung. Wer dem Leben unserer Zeit auch nur mit einiger Aufmerksamkeit folgt, weiss, dass die Bedeutung der Alkoholfrage für unsere nationale Wohlfahrt in immer weiteren Volkskreisen erkannt und gewürdigt wird. Er weiss, dass fast alle Berufskreise mehr oder minder eifrig am Werke sind, zu ihr Stellung zu nehmen. In der Armee sind Anordnungen, die eine erhebliche Beschränkung des bisher gewohnten und irrigerweise für zuträglich gehaltenen Genusses alkoholischer Getränke bezwecken, einander ziemlich rasch gefolgt. Das Vorgehen und wohl auch das persönliche Beispiel des Kommandörs des XVI. Armeekorps, Generalobersten Grafen Haeseler, der seiner langjährigen völligen Enthaltsamkeit von allen alkoholischen Getränken eine bewundernswerthe körperliche und geistige Frische verdankt, ist dabei offenbar vorbildlich gewesen. In der Marine bestehen ähnliche Anordnungen, und der Abtheilungsvorstand im Marinekabinet Seiner Majestät des Kaisers, Kapitän zur See v. Müller, der im Gefolge Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich an dessen bekannter Amerikareise theilgenommen, hat seine Beobachtungen über die grossen Vorzüge der amerikanischen Enthaltsamkeitsbestrebungen im öffentlichen und privaten Leben (auch im Eisenbahnwesen) in einem sehr lehrreichen Aufsatz in der „Marine-Rundschau“ (1902, Heft 5) niedergelegt, der kaum ohne Nachwirkung auf unsere heimischen Einrichtungen bleiben wird, zumal sicherem Vernehmen nach an maassgebender Stelle den Enthaltsamkeitsbestrebungen lebhaftes Interesse entgegengebracht wird. (Vergl. hierzu auch die in Nr. 25 S. 406 d. Ztg. wiedergegebenen Auslassungen Seiner Majestät des Kaisers.)

In der Geistlichkeit ist, nicht nur innerhalb des der Trinkerrettung dienenden „Blauen Kreuzes“, eine starke Enthaltsamkeitsbewegung im Gange. Ebenso in der Lehrerschaft, die bei uns erst kürzlich angewiesen worden ist, die Schüler über die Schädlichkeit namentlich des gewohnheitsmässigen und reichlichen Genusses alkoholischer Getränke aufzuklären. Der Verein enthaltsamer Lehrer zählt meines Wissens gegenwärtig etwa 500 Mitglieder. Nach mehreren Hunderten zählen ferner die ebenfalls in einem Verein zusammengeschlossenen enthaltsamen Aerzte. Der Verein enthaltsamer Kaufleute erfreut sich schnellen Wachsthums und reger Unterstützung durch hervorragende Geschäftsfirmen. Vereine enthaltsamer Arbeiter und Arbeiterinnen gibt es schon in grosser Zahl, und diese Zahl wächst mit überraschender Schnelligkeit, namentlich seitdem die grösste Arbeiterpartei Deutschlands ihre frühere abweichende Stellung gegenüber der für die Arbeiterkreise, namentlich aus wirthschaftlichen Gründen, ganz besonders wichtigen Alkoholfrage als unhaltbar aufgegeben hat. Und der Eisenbahnerstand sollte trotz seiner besonders verantwortlichen und gefahrvollen Berufsthätigkeit gleichgültig bei Seite stehen, wo sich alles regt, die endlich aus der Tiefe verhängnissvoller Irrthümer und Vorurtheile langsam emporsteigende bessere Einsicht in die That umzusetzen! Wer ihm das zumuthen wollte, wäre ihm ein schlechter Berather und Freund.

Dass der deutsche Beamten- und insbesondere auch der deutsche Eisenbahnerstand es an Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue mit jedem anderen der Welt aufnehmen kann, ist überall zur Genüge bekannt. Und wenn er sich bis jetzt im allgemeinen nicht mehr als alle anderen Berufskreise von den unsere Volkskraft und Gesundheit aufs schwerste schädigenden Trinkgewohnheiten und Trinksitten frei gehalten hat, so kann ihn deswegen ein Vorwurf kaum treffen, so lange es ihm an der nöthigen Aufklärung über die besonderen Gefahren des gewohnheitsmässigen Genusses alkoholischer Getränke für den Eisenbahndienst gefehlt hat.

Eine britische Ueberlandbahn nach Indien.

Unter der Ueberschrift „The Persian Gulf Railway“ brachte „Engineering“ vor einiger Zeit eine eingehende Besprechung der schwebenden Eisenbahnpläne in Kleinasien, Syrien und Mesopotamien und leitete diese Darstellung mit einer Aufzählung derjenigen Projekte ein, welche seit der Beendigung des Krimkrieges von englischen und französischen Gesellschaften der türkischen Regierung unterbreitet worden sind, um Eisenbahnkonzessionen in jenen Gebieten zu erlangen. Seit dem Berliner Frieden vom Jahre 1878 sei dann das Interesse deutscher Kaufleute, Fabrikanten und Geldmänner für den orientalischen Markt rege geworden und habe auf dem noch unberührten Boden des ottomanischen Reiches ein weites, fruchtbares Feld zu seiner Bethätigung gefunden. „Ohne Frage“, so sagt das englische Blatt, „hat die britische Regierung sowohl mittelbar als auch unmittelbar die Fortschritte des deutschen Handels und des deutschen Unternehmungsgeistes in diesen Ländern gefördert, weil es ihr wünschenswerth schien, dass auf diese Weise der russischen Angriffslust gegenüber den britischen Interessen eine Schranke gesetzt werde. Hierdurch wird denn auch die auffallende Geneigtheit erklärlich, mit der man es ohne jeglichen Widerstand hat geschehen lassen, dass eine britische Unternehmung nach der anderen unterdrückt und den Händen unserer gefährlichen Mitbewerber ausgeliefert wurde. Je fester sich Deutschland in Kleinasien und Mesopotamien einnistete, desto mehr trat die Wahrscheinlichkeit zurück, dass Russland seine Stelle einnehmen könnte, und desto mehr schwand die Befürchtung, dass durch eine unfreundlich gesinnte Macht der Herstellung einer britischen Ueberlandbahn nach Indien ein Hinderniss in den Weg gelegt werden könnte.“ Der Aufsatz bespricht dann weiter die jeweilige Finanzlage der anatolischen Bahn und ihrer Aussichten für die Zukunft in günstigem Sinne und schliesst hieran die nachfolgende Ausführung: „Jetzt, wo für die britischen Interessen in Aegypten eine völlig feste Grundlage gewonnen worden ist, kann es keinem Zweifel mehr unterliegen, dass die Ueberlandbahn nach Indien in Alexandrien ihren Ausgangspunkt nehmen muss. Von dort wird sie über Kairo und Ismailia, wo bereits ägyptische Bahnen bestehen, nach El Kantarah gehen, wo jetzt die Karawanenstrasse nach Syrien den Suezkanal kreuzt. Ueber oder unter dem Suezkanal hinweg wird sie durch die Wüste El Till nach El Arisch an der türkischen Grenze führen und sodann annähernd dem Laufe des 31. Breitegrades folgen, bis sie in einer Entfernung von rund 1100 km von El Arisch das Euphratufer bei Naserie erreicht. Von El Arisch aus würde über Gaza leicht ein Anschluss nach dem 160 km entfernten Jaffa und an die Bahn Jaffa-Jerusalem gewonnen werden können. Die Bodensenke, welche sich zwischen dem todten Meere und dem Meerbusen von Akabah erstreckt, würde etwa 160 km östlich von El Arisch überschritten werden; sodann aber würde die Bahn 70 km von dort den Pilgerweg kreuzen, der von Damaskus nach Medinah und Mekka führt. Nachdem die Linie dann den Wadi Sirhan, einen Nebenfluss des Jordan, überschritten, hätte sie die Hochebene von El Hamad zu erreichen, die sich von dort bis zum Euphrat erstreckt. Diese Ebene ist nicht — wie irrthümlich angenommen wird — wasserlos und unbewohnt. Wenn auch die dort hausende Bevölkerung zur Zeit ein Nomadenleben führt, so würde das Land doch durch eine verbesserte Bewässerung auch für den Anbau erschlossen und dem türkischen Reiche dadurch eine neue Provinz gewonnen werden können. Von Naserie würde die Bahn dann dem Laufe des Euphrat und des Schat el Arab folgen und den letzteren Fluss bei Bassorah auf einer Brücke überschreiten. Die Herstellung dieser Brücke sowie die Ueberschreitung der grossen Flüsse, welche östlich von dort aus dem persischen Berglande herabkommen, würde allerdings schwierige und kostspielige Kunstbauten erforderlich machen. Durch Persien und Belutschistan könnte die Linie entweder in der Küstenebene oder vielleicht auch eine kurze Strecke weiter binnenlands geführt werden, dann aber bei Karachi das indisch-englische Gebiet erreichen und an das dortige Eisenbahnnetz Anschluss gewinnen. Die Entfernung von der türkisch-persischen Grenze bis nach Karachi würde etwa 2400 km betragen und der Bau auf dieser Strecke einen Kostenaufwand von 300000000 ℳ erfordern. Dagegen liesse sich die 1600 km lange Strecke vom Suezkanal bis zur türkisch-persischen Grenze voraussichtlich für 100000000 ℳ herstellen, so dass die Gesammtkosten den Betrag von 400000000 ℳ nicht über-

schreiten würden. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde könnte dann die Reise von Alexandria nach Karachi in etwa $3\frac{1}{2}$ Tagen bewerkstelligt werden, während die Seereise von England nach Alexandria jetzt $6\frac{1}{2}$ Tage in Anspruch nimmt. Nach Fertigstellung einer solchen Ueberlandbahn würden daher Truppen von England aus in 10 Tagen bis an die Grenzen Indiens geschafft werden können und zwar auf einer ‚thatsächlich völlig britischen‘ (!) (practically all - British) Linie. Dagegen dauert jetzt die Seereise von England nach Karachi selbst im günstigsten Falle immer noch 16 Tage, und es wäre also auf diese Weise eine Reisekürzung von 38 % möglich.“ — Das englische Fachblatt geht dann zu einer kurzen Auseinandersetzung betreffs der Möglichkeit einer Finanzirung des gewaltigen Unternehmens über, auf welches Gebiet wir ihm jedoch nicht folgen wollen. Wir können aber nicht unterlassen, mit Genugthuung nochmals die sachliche und wohlwollende Art hervorzuheben, mit welcher der Aufsatz den Fortschritt der deutschen Unternehmungen im fernen Osten bespricht, und begrüssen es zugleich als ein wichtiges Zeichen der Zeit, dass sich auch bereits in England eine gewichtige Stimme vernehmen lässt, die eine Ueberlandverbindung nach Indien nicht mehr in das Reich der frommen Wünsche, sondern auf den Boden geschäftsmässiger Erwägungen verweist. Wenn freilich die Landlinie von Alexandria durch Palästina, die arabische Wüste, Mesopotamien, Persien und Afghanistan nach Karachi als eine „thatsächlich ganz britische“ angesprochen wird, so liegt hierin doch wohl eine gewisse Uebertreibung.

Fest in der Maschinenfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Am 29. Juni d. J. wurde ein bedeutsames Fest in der genannten Maschinenfabrik begangen: die Fertigstellung der 3000. Lokomotive. Die lange, neuerrichtete Bauhalle hatte Festkleid angelegt. Die Stirnwand schmückte das Bild des österreichischen Kaisers. Fahnen in den Reichs- und Landesfarben, Tannenreisig und Reichsadler vereinigten sich zu einem geschmackvollen Gesammtbilde. Hier versammelten sich die Beamten, Arbeiter und Ehrengäste. Am unteren Ende stand die festlich geschmückte Maschine mit der Zahl 3000 an der Stirnseite. Der Präsident des Verwaltungsrathes und der Direktor des österreichischen Netzes der Staatseisenbahngesellschaft empfingen die Gäste. Es waren u. a. der Eisenbahnminister, der Statthalter von Niederösterreich sowie zahlreiche obere Beamte des Eisenbahnministeriums und der Privatbahnen erschienen.

Ein Chor des Eisenbahngesangvereins leitete die Feier ein. Dann ergriff der Direktor der österreichischen Werke und Fabriken der Staatseisenbahngesellschaft das Wort, indem er die an Ehren und Auszeichnungen reiche Geschichte der Fabrik schilderte. Der Fabrikleiter der Wiener Maschinenfabrik hielt hierauf die Festrede. An der Hand von Zahlen entrollte er ein anschauliches und fesselndes Bild der Entwickelung der Maschinenfabrik seit ihrer Gründung. Er führte, ausgehend von der Erbauung der ersten, „Wien“ genannten Lokomotive — zugleich die erste, die in Oesterreich überhaupt erbaut worden ist — aus, dass unter dem ersten Direktor und Schöpfer der Fabrik, dem begabten John Haswell, die hervorragenden Leistungen dieser Fabrik ihr einen hohen Ruf verschafften. Unter anderem ist die erste Achtkupplerlokomotive auf der Pariser Weltausstellung (1855), die nach Haswell's vielfach nachgeahmter Bauart ausgeführte Lokomotive „Franz Joseph“, auf der Wiener Weltausstellung mit der goldenen Medaille ausgezeichnet worden; sie war die 1000. Lokomotive der Fabrik. Im Jahre 1888 wurde die 2000. Lokomotive, eine Eilzugmaschine für Sizilien, hergestellt. Nach 60 jährigem Bestehen schloss die Fabrik das Jahrhundert mit ihrer grössten Jahresleistung von 100 Lokomotiven. Die 3000. ist für die ägyptischen Staatsbahnen bestimmt. Von den seit der Gründung gelieferten 3 000 Lokomotiven entfallen 2 452 auf Oesterreich, 120 auf Russland, 108 auf Rumänien, 95 auf Frankreich, 70 auf Italien, 54 auf Deutschland, 39 auf die Türkei, 20 auf Bulgarien, 20 auf Belgien, 11 auf Spanien, 6 auf die Schweiz, 4 auf Serbien, 1 auf Aegypten (9 weitere sind im Bau).

Der Präsident des Verwaltungsrathes hielt hierauf eine längere Rede, in der er es als einen ganz besonderen und sehr glücklichen Zufall pries, dass die 3000. Lokomotive, deren Vollendung gefeiert werde, gerade für Aegypten bestimmt sei, von dem man wohl sagen könne, dass es einen Theil des grossen englischen Reiches bilde. Aus der zur Feier ausgegebenen Festschrift sei zu ersehen, dass, als dereinst die Fabrik ihre Thätigkeit eröffnete, sie genöthigt war, englische Ingeniöre, englische Arbeiter, englisches Material kommen zu lassen. Wenn sie nun heute in der Lage sei, mit dem Lande, aus dem man früher die Lehrmeister holen musste, in den Wettkampf einzutreten und mit österreichischen Ingeniören, österreichischen Arbeitern, österreichischem Material diesen Kampf siegreich zu bestehen, so veranschauliche dies wohl am treffendsten den Entwickelungsgang der Fabrik; es dürfe aber auch als ein Erfolg der österreichischen Industrie überhaupt gefeiert und als ein Zeichen dafür angesehen werden, was österreichischer Unternehmungsgeist und österreichische Arbeit bei entsprechender Würdigung und Förderung zu erreichen und zu leisten imstande sind. Aber nicht nur die äusseren Erfolge der Fabrik seien geeignet, Befriedigung zu erwecken, auch ihre inneren Verhältnisse gereichen ihr zur hohen Ehre. Es bestehe ein gutes und kameradschaftliches, auf Wohlwollen und Vertrauen beruhendes Einvernehmen zwischen der Fabrikleitung, den Beamten und Arbeitern. In der heutigen Zeit gegenseitiger Verhetzung, leidenschaftlicher Anfeindung und gewissenloser Untreue sei dieses gute Einvernehmen doppelt erfreulich und erquickend, und gern benutze er als Präsident des Verwaltungsrathes die Gelegenheit, allen Angehörigen der Fabrik den Dank der Verwaltung auszusprechen, und er sei glücklich, an diesen Dank die Mittheilung knüpfen zu können, dass Se. Majestät der Kaiser geruht haben, in Anerkennung treuester Arbeit und Pflichterfüllung anlässlich der heutigen Feier dem Unterbeamten Pamper, der seit 1. November 1850, also nahezu 52 Jahre, ununterbrochen dem Verbande der Fabrik angehört, das silberne Verdienstkreuz mit der Krone, und dem seit 29. November 1860, also im 42. Jahre in der Fabrik beschäftigten Schlosser Patzelt das silberne Verdienstkreuz zu verleihen. Der Präsident sprach die Erwartung aus, dass die also Ausgezeichneten sich der kaiserlichen Gnade allezeit würdig erweisen werden, dass sie aber auch für ihre Kollegen und Kameraden ein Ansporn sein werden zur Treue gegen die Gesellschaft, gegen das Vaterland, für dessen Grösse, Ruhm und Gedeihen jeder auf dem Platze, auf den das Schicksal ihn gestellt hat, sein Können einzusetzen die Pflicht habe, vor allem aber zur Treue gegen den erhabenen Monarchen, der auch heute wieder einen beglückenden Beweis seiner väterlichen Huld gegeben, der allen ein leuchtendes Vorbild gewissenhafter und aufopfernder Pflichterfüllung sei, dem jedes österreichische Herz entgegenschlage in begeisterter Liebe, in Ehrfurcht und Dankbarkeit!

Das bei diesem Anlass vom Präsidenten des Verwaltungsrathes ausgebrachte Hoch auf den Kaiser fand begeisterten Wiederhall. Jetzt ergriff der Eisenbahnminister das Wort. Es gereiche ihm zur aufrichtigen Freude, der Feier beiwohnen zu können und Zeuge zu sein des erhebenden Verlaufes, den sie genommen habe. Es sei eine Feier industrieller Arbeit, aber auch eine Feier, die zu dem Eisenbahnwesen in naher Beziehung stehe. Ihre Bedeutung werde auch von der Staatsverwaltung gewürdigt, in deren Namen er der Staatseisenbahngesellschaft den Dank dafür ausspreche, dass durch ihr Wirken eine solche Feier ermöglicht wurde. Von kleinen und bescheidenen Anfängen, zunächst nur eine Hilfswerkstätte der ehemaligen Raaber Bahn, sei die jetzige landesbefugte Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft stets in der ersten Reihe der gleichen Zwecken dienenden Anstalten geschritten. In vielfacher Hinsicht, namentlich auf dem Gebiete des Lokomotivbaues, habe sie tonangebend gewirkt, und es sei zum grössten Theil ihr zu verdanken, wenn man heute sagen könne, dass der österreichische Lokomotivbau jedem anderen ebenbürtig sei und sich auf dem Weltmarkt erfolgreich zu behaupten vermöge. Diese Erfolge seien der Fürsorge der Gesellschaft, welche für die Entwickelung der Anstalt stets umsichtig sorgte, dann aber auch der ausgezeichneten fachlichen Leitung, welche die Anstalt seit jeher geniesst, zu verdanken. Die Namen der Fachmänner, die an der Spitze der Anstalt gewirkt haben, gehören der österreichischen Industriegeschichte an. Ein grosser Theil des Verdienstes an dem errungenen Erfolg gebühre dem wackeren, pflichtgetreuen Personal, den gesammten Bediensteten und Arbeitern. Die kräftige Hand, die den schweren Hammer schwingt und das spröde Material in die Form zwingt, die ihm der Scharfblick des Konstruktörs angewiesen, verdiene ihre Anerkennung. Als Zeichen des erfreulichen Verhältnisses, das zwischen der Leitung der Anstalt und der Arbeiterschaft besteht, sowie der Anhänglichkeit der Arbeiter an die Anstalt sei es zu betrachten, dass nahezu 80 % der Arbeiter mehr als 10 Jahre im Dienste der Anstalt verblieben seien. Der Minister sprach im Namen der Regierung den Wunsch aus, dass dieses schöne, einträchtige und freundliche Zusammenwirken stets erhalten bleibe, dass die Anstalt von Erfolg zu Erfolg schreite, dass sie blühe und

gedeihe wie bisher; in diesem Sinne rief der Minister Allen ein herzliches Glückauf zu.

Es sprach dann noch der Statthalter von Niederösterreich, der aus dem Anlass, dass die jetzt vollendete 3000. Maschine im Wettkampf mit England den Preis davon getragen habe, ein Gefühl des Stolzes hernehme, dass Erzeugnisse der heimischen Industrie im internationalen Wettkampfe mit solchen Ehren bestehen. Er schloss mit einem von der Arbeiterschaft begeistert aufgenommenen Hoch auf die österreichische und Wiener Arbeiterschaft. Ein Arbeiter beglückwünschte hierauf namens seiner Kameraden die Ausgezeichneten und dankte dem Minister und dem Statthalter für ihr Erscheinen.

Bei dem Rundgange, der nun von den Gästen durch die Fabrikräume angetreten wurde, drückten der Minister und der Statthalter ihre Befriedigung aus über die musterhafte Einrichtung der Fabrik und über gewisse Arbeitsweisen, die eine Sonderheit dieser Fabrik bilden. Die 3000. Lokomotive wurde einer eingehenden Besichtigung unterzogen. Es ist eine zweifach gekuppelte Schnellzuglokomotive mit Drehgestell und Schlepptender. Sie weicht von den im Lande üblichen Lokomotiven in ihrer Bauart und äusseren Erscheinung sowie in vielen Einzelheiten wesentlich ab. Nach dem Schluss des Festes wurden von der Staatseisenbahngesellschaft namhafte Geldgeschenke an die Beamten und Arbeiter vertheilt. Für letztere waren ausserdem in den Arbeitsräumen Erfrischungen bereitgestellt. Den Abschluss der Feier bildete ein von der Verwaltung veranstaltetes Festmahl, das in den Räumen des benachbarten Staatsbahnhofes die Beamtenschaft der Fabrik mit einer Abordnung der Arbeiterschaft vereinigte.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Betriebseinnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft** im Monat Juni d. J. ergeben gegen den gleichen Monat des Vorjahres nach der vorläufigen Schätzung beim Personenverkehr eine Mindereinnahme von 271 000 ℳ, dagegen beim Güterverkehr eine Mehreinnahme von 656 000 ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis Ende Juni d. J. sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres um 4 048 000 ℳ zurückgeblieben, während die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 2 194 000 ℳ gestiegen sind. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass im Jahre 1901 das Osterfest in den April fiel, während es in diesem Jahre in den März fiel. Infolge dessen sind den Monaten April bis Juni d. J. gegenüber dem Vorjahre die Einnahmen aus dem Personenverkehr für diese Feiertage entgangen. Wäre dies nicht der Fall gewesen, so würde die Mindereinnahme geringer gewesen sein. Was den Güterverkehr anlangt, so kommen für die Zeit vom 1. April bis Ende Juni d. J. gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres drei Arbeitstage mehr in Betracht. Berücksichtigt man den Betrag, der hierfür hätte mehr aufkommen müssen, so würde sich im Güterverkehr gegen das Vorjahr nicht eine Mehreinnahme, sondern eine erhebliche Mindereinnahme ergeben haben.

— **Verbesserung der Bremsvorrichtungen.** In einem am 9. d. Mts. ergangenen Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird die Eisenbahndirektion Berlin beauftragt, sofort einen Probezug von 75 bis 80 Achsen zusammen zu stellen und durch Fahrversuche zu ermitteln, ob die Vorschläge des „Bremsausschusses“ in Bezug auf die Betriebssicherheit zweckentsprechende Abhilfe schaffen würden, so dass deren allgemeine Einführung geboten erscheine. Es soll dabei insbesondere geprüft werden, ob die vorgeschlagenen Oeffnungen der Nothbremshähne und Ventile zweckmässig sind, in jeder Weise zuverlässig wirken und ohne Bedenken angewendet werden können. Ferner sollen auch Mittel und Wege zur Verbesserung des Funktionsventils für Triebradbremsen der mit der Westinghouse-Bremse ausgerüsteten Lokomotiven gesucht werden. Endlich wünscht der Minister eine Prüfung der elektrischen Auslösung der Bremsen, „durch die voraussichtlich eine durchgreifendere Verbesserung der vorhandenen Bremseinrichtungen erzielt werden kann“. Alle diese Versuche sollen mit der grössten Beschleunigung durchgeführt werden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 13 Arbeitstagen 203 285 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 637 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 208 673 und auf den Arbeitstag 16 052 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 415 und im ganzen 5 388 Doppelwagen oder 2,6 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 28 453 Doppelwagen gegen 30 813, in Oberschlesien 74 515 Doppelwagen gegen 77 443 und in den drei Bezirken zusammen 306 253 Doppelwagen gegen 316 929 und war demnach im Saarbezirk 2 360 Doppelwagen oder 7,7 %, in Oberschlesien 2 928 Doppelwagen oder 3,0 % und in den drei Bezirken zusammen 10 676 Doppelwagen oder 3,4 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 8. bis 15. d. Mts. 19 394 Doppelladungen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 22 sowie für andere Güter 4 Doppelladungen zu 10 t.

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** Unter dem Vorsitze des Generaldirektors v. Ebermayer fand am 22. d. Mts. die 50. Sitzung des Eisenbahnraths statt. Nachdem durch den Vorsitzenden und das Mitglied des Eisenbahnraths Freiherrn v. Soden aus Anlass der 50. Verhandlung ein Rückblick auf die bisherige Thätigkeit des Eisenbahnraths gegeben worden war, wurden die in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife als erster Punkt der Tagesordnung einer Besprechung unterzogen. Die neu eingeführten Ausnahmetarife für Donaumais ab Regensburg und Deggendorf boten Veranlassung zur Erörterung der Frage der von den Regensburger Handelskreisen angestrebten tarifarischen Gleichstellung der Umschlagplätze Regensburg und Passau. Von dem Vertreter der Staatseisenbahnverwaltung wurde hervorgehoben, dass diese Gleichstellung in vielen Beziehungen bereits durchgeführt sei und im übrigen heute schon der Regensburger Umschlagverkehr bedeutend höher sei als der in Passau; eine Gleichstellung bezüglich des Maisumschlagverkehres würde der bayerischen Landwirthschaft einen nur ganz geringen Nutzen, der Staatseisenbahnverwaltung aber einen nennenswerthen Einnahmeausfall bringen; mit Einführung des erwähnten Ausnahmetarifes sei den Wünschen des Platzes Regensburg soweit Rechnung getragen worden, als es die eigenen Interessen der Staatseisenbahnverwaltung gestatten. Hierauf wurde der Entwurf der Winterfahrordnung 1902/03 berathen, wobei der Eisenbahnrath mit grosser Mehrheit dem Wunsche Ausdruck gab, dass die in diesem Sommer neu eingelegten München-holländer Tagesschnellzüge Nr. 93 und 94 auch in der kommenden Winterfahrordnung beibehalten werden möchten.

Aus einer kleinen Denkschrift, welche von der Generaldirektion aus Anlass der 50. Sitzung in gefälliger Form herausgegeben worden war und von welcher jedem der Eisenbahnräthe vor Beginn der Verhandlungen ein Abdruck behändigt wurde, entnehmen wir noch in Kürze nachstehendes: Der bayerische Eisenbahnrath wurde geschaffen unter der Regierung König Ludwigs II. von Bayern durch Allerhöchste Verordnung vom 16. März 1881, gegengezeichnet von dem Staatsminister Freiherr v. Crailsheim. Nach dieser Verordnung bildet der Eisenbahnrath bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung eine regelmässige Vertretung der hauptsächlichsten Gruppen der Verkehrsinteressenten mit der Aufgabe, in wichtigen, den Handel, die Gewerbe oder die Landwirthschaft berührenden Fragen des Eisenbahnbetriebes gutachtliche Aeusserungen, insbesondere auch über wichtige Aenderungen der reglementären Bestimmungen, soweit diese die Verkehrsinteressen berühren, dann der Tarifvorschriften und Tarifsätze sowie über Aenderungen im Fahrplan abzugeben. Der Eisenbahnrath besteht aus 25 je auf die Dauer von 3 Jahren vom König zu ernennenden Mitgliedern, wobei von jeder Handels- und Gewerbekammer rechts des Rheins zwei Mitglieder und von jedem der rechts des Rheins bestehenden Kreiskomitees des landwirthschaftlichen Vereines ein Mitglied gutachtlich in Vorschlag gebracht werden kann. Die Mitglieder üben ihre Thätigkeit als Ehrenamt aus. Der Eisenbahnrath wird nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal jährlich, berufen; den Vorsitz in ihm führt der Generaldirektor der bayerischen Staatseisenbahnen, im Falle der Verhinderung dessen Stellvertreter. Zu den Sitzungen werden nach Bedürfniss Beamte der Generaldirektion oder anderer

Staatsbehörden oder sonstige Sachverständige beigezogen; die Abgabe der Gutachten des Eisenbahnraths geschieht nach Stimmenmehrheit, wobei der Vorsitzende nicht mitzustimmen hat.

Die ersten Ernennungen für den Eisenbahnrath erfolgten durch Allerhöchsten Erlass vom 11. August 1881; die erste Sitzung fand statt am 24./25. Oktober 1881. Von den damals ernannten 25 Eisenbahnräthen befinden sich z. Zt. nur noch sechs und zwar ununterbrochen als Mitglieder des Eisenbahnraths in Thätigkeit; es sind dies: Gutsbesitzer Karl Freiherr v. Cetto zu Schloss Reichertshausen, Professor Otto May, Generalsekretär des bayerischen Landwirthschaftsraths in München, Reichsrath der Krone Bayern Max Freiherr v. Soden-Fraunhofen, Kämmerer und Gutsbesitzer in Neufraunhofen, Kommerzienrath Karl Wagner in Passau, Kommerzienrath Karl Ritter v. Weidert in München und Gutsbesitzer Karl Freiherr v. Welser in Ramhof. Den Vorsitz führten in den 50 Sitzungen die bereits verstorbenen Generaldirektoren Adolf Ritter v. Hocheder und Karl Schnorr v. Carolsfeld sowie als Stellvertreter die gleichfalls verstorbenen: Betriebsdirektor Adolf Ritter v. Schamberger und Regierungsdirektor und Abtheilungsvorstand Otto Ritter v. Böhm, dann der derzeitige Generaldirektor Gustav Ritter v. Ebermayer.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Juni d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5 808 (5 785) km 2 951 828 (3 005 484) Personen und 1 448 896 (1 456 909) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 4 506 141 (4 472 516) ℳ, aus dem Güterverkehr 7 746 254 (7 870 752) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 305 352 (298 668) ℳ und aus dem Thiertransport 297 253 (254 803) ℳ, zusammen 12 855 000 ℳ gegen 12 896 739 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme der ersten Jahreshälfte beziffert sich auf 69 893 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre mehr um 188 531 ℳ.

— **Rechnungsabschluss der sächsischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1901.** Nach dem soeben fertiggestellten Rechnungsabschluss über den Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen betrug die Gesammteinnahme im Jahre 1901: 132 073 938 ℳ (gegen 136 984 763 ℳ im Jahre 1900), und zwar: 39 928 929 ℳ (562 028 ℳ weniger als 1900) aus dem Personen- und Gepäckverkehre, 74 322 753 (— 5 120 131) ℳ aus dem Güterverkehre, 5 878 634 (— 135 347) ℳ für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter, 2 923 664 (— 250 512) ℳ für Ueberlassung von Betriebsmitteln, 6 959 324 ℳ (+ 1 077 442) ℳ Erträge aus Veräusserungen und 2 060 634 (+ 79 751) ℳ verschiedene Einnahmen. Dies ergibt eine Einnahme auf jedes Kilometer Bahnlänge von 43 341 (— 1 958) ℳ, auf jedes Nutzkilometer 3,985 (— 0,057) ℳ und auf jedes Wagenachskilometer 0,120 (+ 0,002) ℳ — Die Gesammtausgabe auf das Jahr 1901 betrug 103 865 203 ℳ (im Jahre 1900: 103 891 273 ℳ), und zwar: für Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse, persönliche Zulagen der Beamten 26 714 403 (+ 1 074 582) ℳ, Bezüge der nicht angestellten Bediensteten und Löhne der Arbeiter 18 814 695 (— 553 146) ℳ, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten und andere Bezüge 3 445 350 (— 153 669) ℳ, für Wohlfahrtszwecke 4 991 963 (+ 325 272) ℳ, für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien 13 474 290 (— 94 408) ℳ, für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 17 619 952 (— 912 599) Mark, für Unterhaltung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen 13 111 334 (+ 1 222 620) ℳ, für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten 1 462 859 (+ 2 294) ℳ, für Benutzung fremder Betriebsmittel 3 069 149 (— 734 409) ℳ und für verschiedene Ausgaben 1 161 207 (— 202 607) ℳ Auf jedes Kilometer Bahnlänge entfiel eine Ausgabe von 34 084 (— 272) ℳ, auf jedes Nutzkilometer 3,134 (+ 0,068) ℳ und auf jedes Wagenachskilometer 0,094 (+ 0,005) ℳ Der Ueberschuss für 1901 beträgt demnach 28 208 734 ℳ (im Jahre 1900: 33 093 489 ℳ), demnach 4 884 755 ℳ weniger als im Jahre 1900. Es ergibt sich daraus eine Verzinsung des mittleren Anlagekapitals (929 577 413 ℳ) von 3,035 %, d. i. 0,667 % weniger als im Jahre 1900.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juni d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 843,28) km befördert 2 893 929 (2 823 576) Personen und 736 873 (716 355) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 833 000 (1 785 000) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 721 000 (2 619 000) ℳ, aus sonstigen Quellen 379 000 (379 000) ℳ, im ganzen 4 933 000 (4 783 000) ℳ, mehr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 150 000 ℳ Vom 1. April bis letzten Juni 1902 betrugen die Einnahmen 14 306 000 Mark, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 14 168 000 Mark mehr 138 000 ℳ

— **Zu Gunsten der Eisenbahngemeinschaften** äussert sich der Münchener „Allg. Ztg.“ zufolge der Bericht Hessens zum Staatsvertrag über die Verwaltung der Main-Neckarbahn, indem er folgendes ausführt:

„Wenn die Nothwendigkeit der Nationalisirung unserer Verkehrsmittel jemals deutlich vor Augen gestellt wurde, so ist dies unter der von Amerika drohenden Gefahr und in der auf uns lastenden Krisis geschehen. Diejenigen, welche heute das Reich anrufen, standen in der vordersten Linie der Gegner zu der Zeit, als Fürst Bismarck die Bahnen für das Reich erwerben wollte. Bismarck wurde durch seine Gegner auf den Weg der Erwerbung für den Staat gedrängt, und nach Lage der Verhältnisse ist infolge dessen der Reichsweg vorläufig verschlossen. Nur auf der Basis der Betriebs- und Finanzgemeinschaft ist das Ziel der Nationalisirung unserer Verkehrswege in absehbarer Zeit zu erreichen.“

— **Neue Schnellzuglokomotiven.** In diesen Tagen wird, wie die Münchener „Allgem. Ztg.“ zu berichten weiss, bei den badischen Staatsbahnen in grösserer Anzahl eine Gattung neuer Schnellzuglokomotiven in Dienst gestellt, die die schwersten in Europa sein werden und die in ihrer Durchführung das Vollkommenste darstellen, was der Lokomotivenbau zur Zeit kennt. Schon durch ihr aussergewöhnliches Aeussere werden diese Maschinen auch die Blicke des Nichtfachmannes auf sich ziehen und wegen ihres Aussehens das allgemeine Staunen erregen. Zur leichteren Ueberwindung des Luftwiderstandes sind nämlich, wie geschrieben wird, die Vorderwände des Führerhauses schiffsförmig zugespitzt, und die Rauchkammerthür ist nach vorn kegelförmig verlängert, so dass die Maschine wie ein gewaltiges Geschoss aussieht. Durch die ausserordentlich hohe Kessellage, die hauptsächlich durch die 2,10 m hohen Treibräder bedingt ist, werden die nach oben gerichteten Theile des Kessels, wie Schornstein, Dampfdom und Sandbüchse, derartig in ihren Höhenmaassen beschränkt, dass z. B. der Schornstein nur etwas über 50 cm hoch werden konnte. Die neue Lokomotive hat fünf Achsen. Sämmtliche Räder können gebremst werden. Der Kessel hat mehr als die doppelte Grösse der jetzigen Schnellzuglokomotiven. 1 600 PS werden entwickelt, gegenüber 600 bis 700 PS der jetzigen Lokomotiven. Bei der Probefahrt musste die neue Lokomotive 120 km in der Stunde leisten. Im Dienst wird die Höchstgeschwindigkeit 100 km sein. Lokomotive und Tender wiegen 250 t. Gebaut werden diese Lokomotiven von der Lokomotivfabrik von J. A. Maffei in München.

Oesterreich.

— **Abschluss der Kohlenlieferungen für die österreichischen Staatsbahnen.** Die Verhandlungen über die Lieferung von Kohlen für das Jahr 1903 sind nunmehr zum Abschluss gelangt. Die Kohlenmenge, um deren Bezug es sich handelt, beträgt einschliesslich aller alten Abschlüsse, die im nächsten Jahre vollständig ablaufen, 2 008 000 t, wovon 804 000 t auf Steinkohle, 866 000 t auf böhmische Braunkohle und 338 000 t auf verschiedene andere Braunkohlensorten entfallen. Die Beschaffungskosten für die zur Bestellung gelangte Gesammtkohlenmenge beziffern sich mit 16 600 000 Kr., wovon auf Steinkohle 9 050 000 Kr., auf böhmische Braunkohle 4 050 000 Kr. und auf verschiedene andere Braunkohlen 3 500 000 Kr. entfallen. Der Minderbedarf gegenüber dem Jahre 1902 in der Höhe von 200 000 t ist darauf zurückzuführen, dass die Staatsbahnverwaltung sich gegenwärtig im Besitze grösserer Vorräthe befindet, die sich aller Voraussicht nach bis zum Ende dieses Jahres nicht erheblich vermindern werden. Dementsprechend sowie mit Rücksicht auf die günstigen Inlandsangebote wurde auch der Bezug von Kohlen aus den preussisch-schlesischen Bezirken gegenüber dem Vorjahre eingeschränkt. Die Dauer der abgeschlossenen Verträge beschränkt sich ausnahmslos auf das Jahr 1903.

Was die Vertheilung der Lieferungszuschläge betrifft, so entfallen auf die Kohle aus dem mährisch-schlesischen und dem ostgalizischen Steinkohlenbecken 409 000 t, aus den verschiedenen böhmischen Steinkohlenbecken 255 500 t, aus dem Rossitzer Steinkohlenbecken 4 000 t, aus dem oberschlesischen Steinkohlenbecken 30 000 t, weiter auf die Kohle aus dem böhmischen Braunkohlenbecken 866 000 t, aus dem Fohnsdorfer Becken 65 000 t, aus dem Wolfsegg-Frauenthaler Becken 74 000 t, aus dem unterkrainer Becken 100 000 t, aus den verschiedenen galizischen Braunkohlenbecken 51 000 t usw. Aus dem Auslande wurde diesmal nur eine ganz geringe Menge solcher Sorten bezogen, welche aus betriebstechnischen Gründen von dort bezogen werden müssen. Das Ergebniss, welches durch die Lieferungsvergebungen erreicht wurde, ist für die Staatsbahnverwaltung ein günstiges; es gilt dies namentlich von der böhmischen Braunkohle, welche, wie bekannt, unmittelbar nach der Beendigung des Kohlenarbeiterausstandes im Jahre 1900 eine sehr

erhebliche Preiserhöhung erfahren hat. Diese hat sich bekanntlich auch noch in den Jahren 1901 und 1902 erhalten; erst bei der gegenwärtigen Vergebung ist wieder ein Preisrückgang zu verzeichnen gewesen. Er ist insofern von Bedeutung, als im allgemeinen wieder der Preis erreicht wurde, welcher vor dem Jahre 1900 gefordert wurde.

— **Bestellungen für die Staatsbahnen.** Um den österreichischen Werkzeugmaschinenfabriken baldigst Beschäftigung zuzuführen, hat das Eisenbahnministerium die Staatsbahndirektionen beauftragt, schon jetzt Bestellungen für Rechnung des Jahres 1903 hinsichtlich von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen der Werkstätten und Heizhäuser durchzuführen. Zu diesem Zwecke ist die Verwendung eines Theilbetrages von 600 000 Kr. des Kredits für das Jahr 1903 in Aussicht genommen.

— **Verstaatlichungsverhandlungen mit der Staatseisenbahngesellschaft.** Wie die „Neue freie Presse" meldet, werden voraussichtlich noch in diesem Monat die Besprechungen zwischen dem Finanzminister und dem Präsidenten des Verwaltungsraths der Staatseisenbahngesellschaft wegen Verstaatlichung dieser Bahn wieder aufgenommen werden. Die „Neue freie Presse" fügt dieser Meldung bei, dass bezüglich der Uebernahme der Wiener Lokomotivfabrik der Staatsbahngesellschaft durch die Staatsverwaltung insofern Bedenken bestehen sollen, als der Betrieb der Fabrik für einen Geschäftsumfang eingerichtet ist, der über die Bedürfnisse der Staatsbahnen hinausgeht, welche ja nur für den eigenen Gebrauch, nicht aber für fremde Rechnung in dieser Fabrik Lokomotiven erbauen würden. Es sei daher noch fraglich, ob diese Bedenken von der Regierung überwunden werden dürften. Dagegen scheine eine gewisse Geneigtheit zum Erwerbe des Kladnoer Kohlenwerkes vorhanden zu sein. Ebenso wolle die Regierung bei entsprechenden Bedingungen auch die böhmischen Kommerzialbahnen und die Eisenbahn Swolenowes-Smecna einlösen.

— **Südbahn.** Der Hamburger Ausschuss der Südbahnaktionäre hat an den Verwaltungsrath der Südbahn eine Eingabe gerichtet, welche die gegenwärtig im Gange befindlichen Verhandlungen zwischen dem Kurator der Prioritätenbesitzer und der Verwaltung der Südbahn bespricht. Diese Eingabe wendet sich gegen die geringen Opfer, welche den Prioritäten zugemuthet werden, und verlangt eine endgültige Regelung der Verhältnisse der Südbahn. Der Verwaltungsrath müsse, wenn nicht genügende Zugeständnisse durch die Prioritätenbesitzer gemacht werden, unbedingt eine Einigung zurückweisen und über alle strittigen Fragen einen Rechtsspruch verlangen. Die Verpflichtung zur Zahlung in Gold sei strittig. Das Versprechen der Nichterhöhung der Abzüge vom Zinsschein müsse als eine schwerwiegende Konzession gegenüber den geringen den Obligationenbesitzern zugemutheten Einbussen betrachtet werden. Davon könne nicht die Rede sein, dass den 3 prozentigen Obligationen Goldzahlung und Nichterhöhung des Kuponabzuges endgültig zugesichert werden, wie es die französischen Besitzer von Obligationen beanspruchen, um dagegen ein vorläufiges Zugeständniss zu erlangen und lediglich über die gegenwärtigen Schwierigkeiten hinwegzukommen. Der Vorschlag empfiehlt endlich, die Verloosung der Obligationen mit 400 Fr. vorzunehmen.

— **Erhöhung der Personentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Verwaltung der vorgenannten Bahn hat bekanntlich vor einiger Zeit an die Regierung das Gesuch um Genehmigung der Erhöhung ihrer Personentarife gerichtet, indem sie geltend machte, dass hauptsächlich infolge der unzulänglichen Höhe der Personentarife das Erträgniss des Hauptnetzes im Jahre 1901 unter 200 Kr. für eine Aktie gesunken sei, dass ihr daher konzessionsmässig das Recht zustehe, eine solche Erhöhung der Personentarife in Anspruch zu nehmen, welche geeignet sei, den Ertragausfall zu decken. Bekanntlich ist auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bisher der sogenannte Kreuzerzonentarif in Geltung; die Sätze betragen einschliesslich Fahrkartenstempel bei Personenzügen III. Klasse 2 h, II. Klasse 4 h, I. Klasse 6 h für 1 km. Die Berechnung der Fahrpreise erfolgt nach Zonen, und zwar ist die Eintheilung folgende:

die ersten	50 km	in 5 Zonen	zu 10 km
„ folgenden	30 „	„ 2 „	„ 15 „
„ „	20 „	„ 1 Zone	„ 20 „
„ „	100 „	„ 4 Zonen	„ 25 „

Die weiteren Entfernungen sind in Zonen zu 50 km eingetheilt.

Wie verlautet, wurde nach eingehenden, auf eine Eingabe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angestellten Erhebungen und auf Grund der vom Eisenbahnministerium mit den Vertretern der Gesellschaft gepflogenen Verhandlungen eine Verständigung dahin erzielt, dass die Regierung gegen eine Erhöhung der Personentarife der Nordbahn auf das Maass der bei den Staatsbahnen bestehenden Personentarife keine Einwendung erhebe. Die Einheitssätze der österreichischen Staatsbahnen betragen bei Personenzügen (ohne Fahrkartenstempel) für 1 km:

bei Entfernungen	III. Kl.	II. Kl.	I. Kl
	Heller		
von 1—150 km	2,5	4,5	7,5
„ 151—300 „	2,3	4,3	7,3
„ 301—600 „	2	4	7
über 600 „	1,6	3,6	6,6

Die Einführung des neuen Personentarifes der Nordbahn ist für den 1. Oktober d. J. in Aussicht genommen. Bezüglich der gleichzeitig nachgesuchten Erhöhung einzelner Gütertarife der Nordbahn durch die Regierung ist noch keine Entscheidung getroffen.

— **Vintschgaubahn.** Dieser Tage hat im Eisenbahnministerium mit den Vertretern des Bauausschusses für die Vintschgaubahn und denen der Bozen-Meraner Bahn eine Besprechung wegen der Genehmigung der Vintschgaubahn stattgefunden. Dabei wurde über die wesentlichen Bestimmungen der Konzession eine Verständigung angebahnt, und es dürfte der Abschluss der Verhandlungen binnen kurzem zu gewärtigen sein. Die Interessenten werden nunmehr zur Bildung der Gesellschaft der Vintschgaubahn schreiten. Die Veröffentlichung der Konzessionsurkunde soll der Errichtung der neuen Aktiengesellschaft sich unmittelbar anschliessen.

— **Eisenbahnanleihe des Landes Niederösterreich.** Der Eisenbahnausschuss des niederösterreichischen Landtages beschloss die Zusammenlegung der Eisenbahnschulden, da es zweckmässig erscheine, die für die einzelnen Lokalbahnbauten gemachten Anleihen zu vereinigen und die Obligationen einheitlich herauszugeben. Es sei auch leichter, diese Papiere auf den Markt zu bringen, wenn sie als gemeinsame Eisenbahnanleihe des Landes Niederösterreich erklärt sind, als wenn sie sich auf Lokalbahnen beziehen, die im grossen Verkehr wenig bekannt seien. Die Gesammtanleihe des Landes für Eisenbahnzwecke würde sich auf den Höchstbetrag von 18 000 000 Kr. erstrecken.

— **Die Lokalbahnfrage in Mähren.** Im mährischen Landtage wurde den Konzessionswerbern der Lokalbahnen Petersdorf-Winkelsdorf und Hannsdorf-Mährisch-Altstadt ein Darlehn von 900 000 Kr. bezw. 650 000 Kr. in 4 prozentigen, innerhalb 70 Jahren rückzahlbaren Eisenbahnschuldverschreibungen der mährischen Landeskulturbank unter gewissen Bedingungen bewilligt. Diesen beiden Lokalbahnen ist in dem vom Reichsrathe beschlossenen Gesetze über die im Jahre 1901 sicherzustellenden Lokalbahnen eine Unterstützung von 400 000 Kr. bezw. 350 000 Kr. gewährt worden. Die Unterstützung der geplanten Lokalbahn Niwnitz-Suchalosa hat der mährische Landtag abgelehnt. Dagegen wurde für die Lokalbahn Kanitz-Eibenschitz-Oslavan eine Beihilfe von 20 000 Kr. für das Kilometer bis zum Höchstbetrage von 200 000 Kr., für die Lokalbahn Zdounek-Netomitz eine Erhöhung der Beihilfe von 300 000 Kr. auf 600 000 Kr., für die Lokalbahn Blansko-Wischau eine Zuwendung bis zum Höchstbetrage von 600 000 Kr. und endlich für die Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz eine solche von 200 000 Kr. genehmigt.

— **Eisenbahn nach Mariazell.** Der Bericht des Eisenbahnausschusses des steiermärkischen Landtages führt bezüglich einer Eisenbahnverbindung mit Mariazell aus, dass die von der Vereinigung „Salza" geplante Schmalspurbahn Terz-Kernhof an dem Widerspruch des Reichs-Kriegsministeriums, welches diese Strecke vollspurig verlangt, scheitern dürfte. Dagegen stehe in Aussicht, dass die Verlängerung der Schmalspurbahn St. Pölten-Kirchberg-Mank nach Mariazell zustande komme.

— **Die österreichische Industrie und die Wiener Stadtbahn.** Es wurde schon wiederholt in dieser Zeitung der Versuchsbetrieb auf der Wiener Stadtbahn besprochen und den elektrischen Einrichtungen eingehende Erörterung gewidmet. Es verdient hervorgehoben zu werden, dass der Bau der Probestrecke ausschliesslich von österreichischen Ingeniören und Technikern geleitet und durchgeführt und alle Einrichtungen von der österreichischen Industrie geschaffen wurden. Das Eisenbahnministerium hat, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, auf die Einleitung und Durchführung des Probebetriebes maassgebenden Einfluss genommen. Es hat seinerzeit die Aufforderung für die Lieferungsstellung ergehen lassen, welch' letztere dann durch die Firma Siemens & Halske in Wien erfolgte und eine vollständige Umarbeitung der von dieser Firma herrührenden Entwürfe veranlasste. Die Wagen wurden von der Simmeringer Wagenfabrik geliefert, die elektrischen Einrichtungen von der Firma Siemens & Halske in Wien hergestellt, die Stahlausrüstung der Motoren von dem Wittkowitzer Werk, die Leitungsschienen von der Prager Eisenindustriegesellschaft ausgeführt.

— **Fernbahnprojekt.** Am 20. d. Mts. versammelten sich in Imst nahe an 500 Interessenten der Bezirke Imst, Reutte usw. in Angelegenheit der Förderung der Fernbahn. Die Einberufung erfolgte durch den Bürgermeister der Stadt Imst und den Obmann des Fernbahnausschusses. Letzterer berichtete über den Stand und den bisherigen Verlauf der Fernbahnbestrebungen, wobei er die bisherigen vergeblichen Bemühungen und Misserfolge des Ausschusses beklagte. Ein Theilnehmer aus Ulm besprach unter allgemeinem Beifall die ehemalige handelspolitische Wichtigkeit der Fernstrasse in ihren Beziehungen zwischen Deutschland, Oesterreich und Italien, wobei er die Nothwendigkeit der Ueberschienung des Fernpasses eingehend erörterte. Ein anderer Redner besprach besonders die Wichtigkeit der Ergänzung der Fernbahn durch den Ausbau der Strecke Mals-Landeck. Der Reichsrathabgeordnete des Bezirks trat für den Ausbau der Strecke Reutte-Imst als Schlussstück des Baues der von ihm als vornehmlich wichtig hingestellten Verbindungslinie Meran-Mals-Landeck mit Reutte-Pfronten ein. Der Vertreter der Bozener Handelskammer drückte die Sympathien für die Projekte der Fernbahn aus. Nachdem noch einige Vorsteher aus verschiedenen Gemeinden zu Worte gekommen waren, wurde ein Beschluss zu Gunsten des Fernbahnbaues angenommen.

— **Reiseverkehr mit Südrussland.** Auf Anregung der österreichischen Regierung dürfte binnen kurzem für den österreichischen Reiseverkehr (über Woloczyska) mit Südrussland eine ganz wesentliche Beschleunigung erzielt werden. Es handelt sich hierbei um einen Vorschlag, wonach die Zugverbindung Oesterreichs mit Südrussland, vor allem mit Kiew, um etwa 10 Stunden abgekürzt werden soll. Eine solche Beschleunigung würde selbstverständlich dem Verkehr Oesterreichs auch über Kiew hinaus wesentlichen Vortheil bringen. Möglicherweise wird auch für eine Verringerung der Fahrzeit auf der Strecke Odessa-Wien gesorgt werden.

Luxemburg.

— **Luxemburgische Wilhelmsbahn.** Der Vertrag wegen des Weiterbetriebes dieser Bahn durch die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Ablauf der Konzession wurde kürzlich unterzeichnet.

Uebrige europäische Länder.

— **Bernische und eidgenössische Eisenbahnpolitik.** Es ist an dieser Stelle wiederholt darauf hingewiesen worden, wie mit der Verstaatlichung der schweizerischen Haupteisenbahnen durch den Bund die Kantone, und besonders der grösste Kanton Bern, durchaus nicht auf ihre eigene Eisenbahnpolitik zu verzichten gedenken. Gerade in letzter Zeit haben verschiedene Kantone neue Gesetze betreffs weiterer kantonaler Unterstützung von Eisenbahnen und Ausbaues des kantonalen Nebenbahnnetzes erlassen. Die „Bundesbahnpolitik“ scheint also auf die „kantonale Eisenbahnpolitik“ geradezu belebend eingewirkt zu haben, wobei beide sich ja nicht entgegenzutreten brauchen, sondern ergänzen können. Nur so grosse Pläne wie die Lötschbergbahn greifen natürlich stark in das gesammte schweizerische Eisenbahnwesen ein. Bezeichnend für diese Verhältnisse ist eine eingehende Darlegung der Geschichte und Entwickelung der bernischen Eisenbahnpolitik in den „Schweizerischen Blättern für Wirthschafts- und Sozialpolitik“, deren Schlussbetrachtungen auch das bedeutendste politische Berner Blatt, der „Bund“, als bemerkenswerth wiedergibt. Es wird darin hervorgehoben, wie der Kanton Bern sich jetzt mit besonderer Kraft auf sein Eisenbahnwesen geworfen hat, und eine förmliche Fusion aller bernischen „Dekretsbahnen“, d. h. der mit Kantonsbetheiligung errichteten, vorgeschlagen, wobei es nicht ausgeschlossen sei, dass diese bernischen Bahnen unbeschadet der Selbständigkeit des Kantons durch die Bundesbahnen betrieben würden. Dazu wird allgemein bemerkt: „Es darf ohne Bedenken gesagt werden, dass das berner Volk eine dem Bunde freundlich gesinnte bernische Eisenbahnpolitik wünscht und für eine dem Bund unfreundliche Eisenbahnpolitik nicht zu haben wäre. Der Berner fühlt sich eben immer noch als Träger des eidgenössischen Staatsgedankens... Also muss die Parole sein: b e r n i s c h e E i s e n b a h n p o l i t i k mit dem Bund, aber nicht gegen den Bund. Die bernischen eisenbahnpolitischen Interessen lassen sich mit denjenigen des Bundes bei gutem Willen wohl vereinigen.“ Bei einem unfreundlichen Wettkampf zwischen dem Kanton Bern und dem Bund müsse Bern doch unterliegen; es werde folgerichtig sein, wenn bei der eifrigen Lösung neuer verkehrspolitischer Fragen nicht nur der bernische, sondern auch der eidgenössische Staatsgedanke maassgebend einwirke.

— **Direkte Eisenbahn Madrid-Bilbao.** Wie aus Madrid berichtet wird, hat die vor einigen Tagen gebildete englisch-spanische Gesellschaft für den Bau einer direkten Eisenbahn von Madrid nach Bilbao 65 000 000 Pesetas in 5 prozentigen Obligationen zur Zeichnung aufgelegt. Davon wurden 41 000 000 Pesetas sofort gezeichnet, während der Rest durch ein Syndikat übernommen wird.

— **Zu den Projekten neuer Londoner Untergrundbahnen** wird dem „Hamb. Korresp.“ aus London folgendes geschrieben: „Die Entwickelung des Londoner Verkehrswesens ist im Begriff, einen sehr bedeutenden Schritt nach vorwärts zu machen — man braucht wohl kaum hinzuzufügen: mit der thatkräftigen Unterstützung amerikanischer Grosskapitalisten. Die Gruppe, die seit einer Reihe von Jahren in den westlichen Vorstädten Londons ein ausgedehntes elektrisches Strassenbahnnetz unter dem Namen ‚London United Electric Tramways‘ schuf, das vorzüglich geleitet ist und mit den besten festländischen und amerikanischen Unternehmungen dieser Art verglichen werden kann, unterbreitete in dieser Tagung dem englischen Parlament Pläne zum Bau einer elektrischen Untergrundbahn, die mehr als 30 km lang sein und den äussersten Nordosten der Stadt mit der City und sodann durch das Westend mit den bestehenden Strassenbahnen verbinden soll. Das Oberhaus hat das Projekt mit einigen ganz unbedeutenden Aenderungen angenommen, und soeben wurde die Vorlage auch im Hause der Gemeinen trotz ziemlich scharfer Opposition der Freunde der keineswegs mehr modernen Distriktuntergrundbahn in zweiter Lesung angenommen. Angesichts der mehr als dreifachen Mehrheit unterliegt es wohl kaum dem geringsten Zweifel, dass mit dem Bau der neuen Verkehrslinien innerhalb kurzer Zeit begonnen werden kann. Das hierbei benöthigte Kapital wird sich auf etwa 200 000 000 *M.* belaufen und von den Londoner Bankhäusern Baring und Morgan, von diesen natürlich mit Unterstützung ihrer Newyorker Häuser, beschafft werden. Die Materiallieferungen sollen, wenigstens den im Parlament abgegebenen Erklärungen zufolge, soweit wie möglich englischen Firmen übertragen werden.“

Fremde Welttheile.

— **Beseitigung der Gleisanlagen der Long-Islandbahn aus den Brooklyner Strassen.** Mit dem Entfernen der Gleise aus der Strassenhöhe hat die genannte Bahn in Brooklyn begonnen. Sie lagen bisher in der Oberfläche der Atlantic avenue und werden nun auf eine Länge von 8,4 km theils unter das Pflaster, theils hoch gelegt. Die Schritte zur Beseitigung der mit dieser Gleislage verbundenen Uebelstände begannen 1897. Es wurde damals auch noch eine Verlängerung der Bahn bis Newyork in Aussicht genommen, indem von dem Brooklyner Endbahnhof der Long-Islandbahn bei Flatbush avenue ein Tunnel unter dem East-river bis zur Manhattaninsel hindurchgetrieben werden sollte. Dieser Plan wurde aber wegen Verzögerung der behördlichen Genehmigung aufgegeben und auch deshalb, weil inzwischen die Newyorker Rapid-Transitbahn mit dem Plane einer Verlängerung i h r e s Tunnels nach Brooklyn, an welchen die Long-Islandbahn später anschliessen könnte, hervorgetreten war. Es handelt sich also jetzt nur um Beseitigung der Strassenkreuzungen in Schienenhöhe durch Verlegung der Streckengleise in der Atlantic avenue in Unterpflastertunnel oder auf Viadukte. Die Senkung der Endstrecke bedingt aber auch die Tieferlegung der Endbahnhöfe, und zwar des Personenbahnhofes bei Flatbush avenue und des Güterbahnhofes bei Carlton avenue. Hierbei werden die vorhandenen Bahnhofsgebäude erhalten, indem sie durch Unterfangung untere Stockwerke für die Erweiterung der Räumlichkeiten gewinnen.

Bei dem — wie schon erwähnt, 8,4 km langen — S t r e c k e n u m b a u kommt (vom Endpunkt der Bahn, bei Flatbush anfangend) zuerst eine Unterpflasterstrecke. Dann folgt Viadukt, hierauf Unterpflastertunnel, endlich wieder Viadukt. Ein kurzes Stück der Bahn bleibt wegen späterer Gleisanschlüsse in Strassenhöhe liegen.

Der zweigleisige Unterpflastertunnel wird einen freien Raum von 7,93 m lichter Weite bei 4,72 m lichter Höhe (von Schienenunterkante) haben. Die Umhüllung wird gebildet durch ein Sohlengewölbe und zwei Seitenwände aus Beton sowie eine Decke aus 1,52 m entfernt gelegten I-Eisen, welche unten gewölbeförmig, oben glatt einbetonirt werden. Eine wasser-

dichte Filzhaut scheint nur auf der Tunneldecke nothwendig zu sein. Diese Decke ist in Abständen von 9,14 m durch Lüftungsbrunnen unterbrochen, welche in der Mittellinie der Atlantic avenue liegen und in Strassenhöhe durch eiserne Gitter abgedeckt sind. Nischen für die Zuflucht der Arbeiter, grössere Nischen für die elektro-pneumatischen Signale sind in geeigneten Abständen vorgesehen. Auch ist für die Leitung elektrischer Drähte in den Seitenwänden entlang sowie für die Möglichkeit bequemer Beaufsichtigung und Unterhaltung dieser Drähte baulich Vorsorge getroffen.

Bei den zwei vorkommenden Viaduktstrecken wird die erste viergleisig, die zweite zweigleisig sein. Der Unterbau zeigt Blechträger auf genieteten, in 9,14 m Abstand gestellten Stützen, welche auf Betonfundamenten ruhen. Die lichte Strassenhöhe unter den Trägern ist 4,27 m.

Zur statischen Berechnung der Viadukte ist ein Zug vorgeschrieben, der zwei Lokomotiven mit Tendern und dahinter eine gleichmässige Last von 5,95 t/m Gleis (4000 Pfund auf den Fuss) enthält. Während diese Last die neue preussische Norm (4,33 t/m) nicht unerheblich überschreitet, ergibt die amerikanische Lokomotive (mit 1 Laufachse von 14000 lbs, 4 Kuppelachsen von je 40000 und 4 Tenderachsen von je 22000 lbs) eine gleichmässig vertheilte Last von 6,84 t/m Gleis, dürfte also mit der Lokomotive der preussischen Norm ziemlich genau übereinstimmen.

Allgemeines.

— **Ueber die Beleuchtung der Schlafwagen neuester Bauart** ist in Nr. 48 S. 766 d. Ztg. die Mittheilung enthalten, dass sich die elektrische Beleuchtung mittelst kleiner Dynamos, welche von der Achse angetrieben werden, nicht bewährt habe. Wir erhalten hierzu eine Mittheilung mit dem Ersuchen um Aufnahme, in der ausgeführt ist, dass die Beleuchtung von der Achse aus in Nr. 48 nicht die gebührende Würdigung erfahren habe. Es heisst in der Zuschrift: „Die für elektrisches Licht eingerichteten Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft sind fast sämmtlich mit Stone'schen Dynamos ausgerüstet und zum Theil schon während mehrerer Jahre im Betriebe. Aus der Thatsache, dass die Gesellschaft noch fortlaufend nicht unerhebliche Bestellungen auf Einrichtungen des genannten Systems gibt, darf gefolgert werden, dass die Erfahrungen mit dem Stone'schen Beleuchtungssystem nicht so ungünstig gewesen sind, wie nach dem obenerwähnten Bericht angenommen werden muss. Die Gesellschaft betreibt jetzt rund 150 Wagen mit elektrischer Beleuchtung nach System Stone und hat erst vor wenigen Wochen einem Herrn von der Firma Stone bei dessen Anwesenheit in Paris ihre volle Befriedigung über die bisherigen Ergebnisse ausgesprochen. Auch sind in den letzten Tagen wieder mehrere Bestellungen auf Neuausrüstung verschiedener Wagen an die Firma Stone & Co. gelangt. Auf keinen Fall kann somit die Bemerkung über ungünstige Erfolge mit elektrischer Beleuchtung nach System Stone verallgemeinert werden, und es dürften wohl in jedem besonderen Falle des Versagens der Beleuchtung Ursachen vorgelegen haben, die ausserhalb des Systems zu suchen sind. Falls noch belangreiche, mit dem Wesen des Eisenbahnbetriebes unvereinbare Mängel dem Systen anhafteten, würde seine in immer rascherer Folge vor sich gehende Einführung besonders auf den englischen Bahnen kaum zu erklären sein. Uebrigens hat die Firma Stone zur Bewältigung des sich mehr und mehr steigernden Bedarfes an Dynamos für Eisenbahnwagenbeleuchtung einen umfangreichen Neubau von Werkstätten ausführen lassen und vor kurzem, mit den neuesten Hilfsmaschinen ausgerüstet, dem Betriebe übergeben."

Soweit der Einsender. Der Leser ist durch eingehende Darlegung des Systems und der damit im Auslande gemachten Erfahrungen, die mehrfach in dieser Zeitung besprochen worden sind, genügend über dasselbe unterrichtet, ohne dass dem neuerdings etwas hinzuzufügen wäre.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Von der 46,382 km langen Strecke Pomeiske-Lauenburg der königlichen Eisenbahndirektion Danzig werden die Theilstrecken Pomeiske-Jerskewitz (13,082 km) und Helenenhof-Lauenburg (23,572 km) am 1. August d. J. für den Wagenladungsverkehr und die Reststrecke Jerskewitz-Helenenhof (9,728 km) am 1. September d. J. — gleichzeitig die ganze Strecke — für den Gesammtverkehr eröffnet werden. Die Theilstrecken sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 15. August d. J. wird die an der Strecke Gerdauen-Goldap zwischen Grabowen und Goldap gelegene neue Haltestelle Jeblonsken für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Schwere Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite erfolgen kann, sowie Sprengstoffe werden in Jeblonsken nicht abgefertigt.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Am 1. August d. J. wird in Kilometer 22½ der Strecke Krima-Neudorf-Weipert die zwischen den Stationen Kupferberg und Schmiedeberg errichtete Personenhaltestelle Markt Schmiedeberg für den Personenverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Am 20. Juli d. J. ist die zwischen den Stationen Habendorf und Einsiedel gelegene Haltestelle Schönborn-Ratschendorf für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 315 vom 14. Juli d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 22. Juli d. J.).

Nr. III 771 vom 11. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll Nr. 58 des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung. Teplitz-Schönau, den 25./26. Juni d. J. (abgesandt am 18. Juli d. J.). (Die nächste Sitzung soll entweder im Winterhalbjahr 1902/03 in Nürnberg oder am Mittwoch, den 17. Juni 1903 in Amsterdam abgehalten werden.)

Nr. IV 150 vom 30. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1900 (abgesandt vom 3.—16. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Hartenrod-Herborn.

Die Eröffnung der vorbezeichneten normalspurigen Nebenbahn für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr findet am 1. August d. J. statt.

An der neuen Strecke liegen folgende Stationen:

Oberndorf bei Herborn, Eisemroth, Uebernthal, Bischoffen, Offenbach (Dillkreis), Bicken, Ballersbach, Herborn-Seelbach, Burg (Dillkreis). In Uebernthal und Burg ist die Beförderung von Fahrzeugen allgemein, in Oberndorf, Eisemroth, Offenbach, Bicken, Ballersbach,

Herborn-Seelbach von Fahrzeugen, deren Verladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, sowie in Uebernthal der Viehverkehr ausgeschlossen. Oberndorf wird ausser für den Personen- und Gepäckverkehr nur für Frachtgut in Wagenladungen eröffnet. Auf sämmtlichen Stationen ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausgeschlossen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Mit dem Tage der Eröffnung werden die neuen Stationen in die Gütertarife der preussisch-hessischen Staatsbahnen einschliesslich derjenigen mit der oldenburgischen Staatsbahn aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 23. Juli 1902. (1922)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom Sonntag, den 17. August d. J. ab verkehrt der Sonn- und Festtagszug 417 F wie folgt:

ab Hermsdorf-Klosterlausnitz	8.30	Nachm.
„ Kraftsdorf	8.40 bis 8.44	„
„ Töppeln	8.51 „ 8.52	„
an Gera	9.02	„

Erfurt, im Juli 1902. (1923)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Lieferfristen.

Kundmachung des k. k. österreichischen Eisenbahnministeriums vom 4. Juli 1902, Zl. 26287, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Aus Anlass der mit 8. Juni 1902 erfolgten Wiedereröffnung der Güternebenstelle Veldes der k. k. österreichischen Staatsbahnen wurde mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Juni 1902, Zl. 23838, im Verkehre mit der genannten Güternebenstelle für die Zeit vom 1. Januar bis 14. Juni und vom 1. Oktober bis 31. Dezember jedes Jahres eine 24 stündige Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für solche Güter eingeführt, welche in der Station Lees Veldes für den Rollbezirk Veldes nach 12 Uhr Mittags anlangen.

Die Nummer 2 des mit Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Dezember 1899, Zl. 55137 (Ztg. d. V. D. E.-V. Nr. 100 vom 30. Dezember 1899, Seite 1633 ff.) publizirten Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist dementsprechend zu berichtigen.

Wien, am 19. Juli 1902. (1923a)

4. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Im Theil II des Verbands-Gütertarifs wird mit Gültigkeit vom 1. August 1902 unter Ziffer 4 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarifs) in der ersten Klammer das Wort „Sorten“ in „Arten“ abgeändert.

Strassburg, den 19. Juli 1902. (1924)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit 1. August 1902 tritt ein Ausnahmetarif 12c für Abfallschwefelsäure, Rückstand aus der Petroleumraffinerie zu Düngezwecken von Eislingen nach Memmingen und Puchheim in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Güterabfertigungsstellen.

München, den 18. Juli 1902. (1924a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. gelangt der Nachtrag II zu Tarifheft Nr. 1 und 2 zur Ausgabe.

München, den 23. Juli 1902. (1925)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).
Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 1. August werden die Stationen der Neubaustrecke Herborn-Hartenrod, und zwar Ballersbach, Bicken, Bischoffen, Burg (Dillkreis), Eisemroth, Herborn-Seelbach, Oberndorf b. Herborn, Offenbach (Dillkreis) und Uebernthal in die Tarife der obengenannten Verkehre aufgenommen. Gleichzeitig treten für die Station Herborn sowie für die Stationen der Strecke Niederwalgern-Hartenrod theilweise Entfernungskürzungen ein.

Die betheiligten Dienststellen geben nähere Auskunft.

Essen, den 15. Juli 1902. (1926)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 werden die für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Rhede und Rhedebrügge in den vorgenannten Tarif aufgenommen. Die Entfernungen werden bis auf weiteres für Rhede durch Anstoss von 7 km an diejenigen für Bocholt oder 12 km an Borken i. W., für Rhedebrügge durch Anstoss von 13 km an Bocholt oder 7 km an Borken i. W. gebildet, je nachdem sich in der einen oder anderen Richtung die niedrigste Gesammtentfernung ergibt. Weitere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Essen, den 16. Juli 1902. (1927)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 werden die Stationen Göllheim-Dreisen und Harxheim-Zell der pfälzischen Eisenbahnen in das Tarifheft 2 vom 1. Mai 1901 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 17. Juli 1902. (1928)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Der bisher im Ausnahmetarif 6 vorgesehene und durch Nachtrag I vom 1. Juli 1902 zum Heft 4 des Verbands-Gütertarifs in den Ausnahmetarif 6a für Steinkohlen usw. übernommene Frachtsatz für den Verkehr von Lauterburg Hafen nach Basel (badische Bahn) transit wird mit Geltung vom 1. September 1902 von 0,40 auf 0,41 ℳ für 100 kg erhöht.

Strassburg, den 17. Juli 1902. (1929)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Preussisch-bayerischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Station Coblenz Rheinb. für die Abfertigung von Pferden, sonstigem Grossvieh und Kleinvieh in Wagenladungen in den direkten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 17. Juli 1902. (1930)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. August d. J. ab werden neue Versandstationen der königlich preussischen und sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901 einbezogen und die im Verkehr von sächsischen Stationen bestehenden Frachtsätze zum Theil abgeändert.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. September d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 16. Juli 1902. (1931)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 25. d. Mts. ab wird die Station Bochum Nord in den Ausnahmetarif 3a für Steinsalz aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 17. Juli 1902. (1932)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 1 (Holztarif).

Soweit in den Gütertarifen der deutschen Eisenbahnen für ihre Binnenverkehre und für die deutschen Wechselverkehre, einschliesslich der Wechselverkehre mit den auf deutschem Gebiete liegenden Stationen niederländischer Eisenbahnen, der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) gilt, wird mit Gültigkeit vom 1. August 1902 unter Ziffer 4 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs in der ersten Klammer das Wort „Sorten“ in „Arten“ abgeändert.

Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten preussisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Militärbahn, im Militärbahn-Staatsbahnverkehr, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-War-

schauer Eisenbahn ist diese Tarifmaassnahme nach unserer Bekanntmachung vom 27. Juni d. J. bereits am 1. Juli d. J. eingeführt worden.

Berlin, den 16. Juli 1902. (1933)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1902 finden die Frachtsätze für Basel transit Westschweiz in den Transittarifen für die Beförderung von besonders benannten, zu Schiff in Mannheim und Ludwigshafen angekommenen Gütern nach südbadischen Stationen, ferner im Ausnahmetarif 27 des badischen Binnengütertarifs ab Karlsruhe Hafen transit, Kehl transit und Rheinau transit sowie im Ausnahmetarif 27 des Tarifs für die Beförderung von Gütern zwischen Basel und Basel=St. Johann, Stationen der schweiz. Bundesbahnen einerseits und den Stationen der badischen Staatsbahnen usw. andererseits vom 1. November 1901 ab Karlsruhe Hafen transit, Kehl transit und Rheinau transit auch Anwendung auf Sendungen nach den Stationen der Spiez-Frutigenbahn, Spiez-Erlenbachbahn, Bern-Neuenburgbahn (direkte Linie) und der Gürbethalbahn.

Karlsruhe, den 18. Juli 1902. (1934)
Generaldirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. August 1902 tritt zum Heft 1 des Verbands-Gütertarifs der Nachtrag 10, zum Heft 2 der Nachtrag 11 und zum Heft 3 der Nachtrag 9 in Kraft. Durch die Nachträge 10 zum Heft 1 und 11 zum Heft 2 werden die Stationen: Amsterdam Y- und Ertskaden der holländischen Eisenbahn und der niederländischen Staatsbahn, Salzdetfurth des Direktionsbezirks Hannover und Gleiwitz des Direktionsbezirks Kattowitz in den Verbandsverkehr einbezogen. Die beiden vorgenannten Nachträge enthalten weiter noch: anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Beckum und Neubeckum des Direktionsbezirks Hannover, Beckum Ost, Diestedde, Ennigerloh, Freckenhorst, Liesborn, Lippstadt Nord, Wadersloh und Westkirchen der westfälischen Landes-Eisenbahn, Blankenburg Harz, Derenburg und Langenstein der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn sowie Aenderungen und Ergänzungen. Durch Nachtrag 9 zum Heft 3 werden die Stationen Amsterdam Y- und Ertskaden der holländischen Eisenbahn und der niederländischen Staatsbahn und Nossen der sächsischen Staatsbahnen in den Verbandsverkehr aufgenommen und das Assimilationsverzeichniss ergänzt. Soweit durch Nachtrag 11 zum Heft 2 Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. September 1902 ab gültig. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 22. Juli 1902. (1935)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. August d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 15. Februar 1897 für die Beförderung von Weizen, Roggen usw. von Stationen der preussischen Staatsbahnen usw. nach den Stationen Aachen, Aachen=Bleyberg Grenze, Aachen T., Dalheim Grenze, Herbesthal und Venlo K. M. zur Weiterbeförderung nach Belgien und Frankreich (über Belgien) der Nachtrag 3 in Kraft.

Er enthält anderweitige Frachtsätze für die Station Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, anderweitige, theilweise erhöhte Frachtsätze für die Station Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Frankfurt a/M.=Sachsenhausen, Frachtsätze für die Stationen Höxter, Neuwegersleben und Schöppenstedt, sowie einige Berichtigungen.

Die in den Sätzen für Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Frankfurt a/M.=Sachsenhausen eintretenden Erhöhungen erlangen erst am 15. September d. J. Wirksamkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 21. Juli 1902. (1936)
Königliche Eisenbahndirektion.

In den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Güterverkehr werden am 1. August 1902 die Stationen Rhede und Rhedebrügge des Direktionsbezirks Essen in das Tarifheft 1 und die Station Furth b. Chemnitz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen (Tarifhefte 1, 2 und 4) einbezogen. Für Rhede gelten die um 12 km und für Rhedebrügge die um 6 km erhöhten Entfernungen der Station Borken i. Westfalen.

Dresden, am 24. Juli 1902. (1937)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1, 2 und 3.

Vom 1. August d. J. ab wird die neben der staatlichen Umschlagstelle Breslau Oderhafen gelegene Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung Breslau Stadthafen in demselben Umfange als Tarifstation in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen, in welchem für Breslau Oderhafen Frachtsätze bestehen. Die neue Tarifstation dient nur dem Verkehr von Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Breslau. Die Fracht wird zu den für Breslau Oderhafen vorgesehenen Frachtsätzen berechnet, ohne dass daran die Bedingung des Umschlags für die nach dem Hafen gehenden und von ihm austretenden Wagenladungen geknüpft wird. Für die Behandlung der Sendungen in der städtischen Hafenanlage ist der von dem Magistrat der Stadt Breslau herausgegebene Gebührentarif maassgebend.

Breslau, den 23. Juli 1902. (1938)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Stationen Barneveld (Dorf), Ede (Dorf) und Lunteren der niederländischen Centralbahn in den Ausnahmetarif A einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dortmund, den 23. Juli 1902. (1939)
Namens der betheiligten Verwaltungen: die Direktion der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.

Am 1. August d. J. tritt für Butter bei Aufgabe in beliebiger Menge als Eilgut von Station Barcs S. B. nach Berlin Anh.-Dresd., Görl. und schlesischer Bahnhof ein unter Einrechnung des regelrechten Antheils der deutschen Bahnen gebildeter Frachtsatz von 1068 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 23. Juli 1902. (1940)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Illowo transito mit Galizien und der Bukowina über Granica-Warschau.

(Abänderung der auf Seite 14 des obigen Tarifes vorgesehenen Frachtsätze für Bohnen von Illowo trans. nach Danzig etc.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 ist die Nachweisung auf Seite 14 des obigen Tarifes zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

Nachweisung

der im Anschlusse an die für Illowo transit vorgesehenen Frachtsätze zur Zeit für die deutschen Strecken in Anwendung kommenden Tarifsätze. (Aenderungen bleiben jederzeit vorbehalten.)

Von Illowo transit nach	für die Beförderung von		
	Getreide etc.	Bohnen*)	Futtermittel**)
	in Wagenladungen von 10 000 kg (610 Pud)		
	werden erhoben pro 100 kg (6,1 Pud) in Pfennigen		
Danzig lege Thor	79	68†)	48
Danzig Olivaer Thor	80	69†)	49
Danzig Weichselbahnhof	82	70†)	50
Neufahrwasser (Zollinland u. Freibezirk)	83	70†)	50
Marienburg	67	—	38

*) Bohnen geniessen nur dann diese ermässigten Sätze, wenn sie über See nach ausserdeutschen Ländern und deutschen Kolonien ausgeführt werden.

**) Zu den „Futtermitteln“ zählen:
Kleie usw. sowie Oelkuchen und Oelkuchenmehl usw., wie auf Seite 12 aufgeführt.

†) Bei den von den Stationen Brody, Czortkow, Dzuryn, Husiatyn, Kalinowczyzna, Kopyczynce und Tarnopol stammenden Sendungen erhöht sich der Satz um 1 Pfennig.

Wien, am 19. Juli 1902. (1941)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für die eilgutmässige Beförderung gewisser Lebensmittel (frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst usw.) zwischen Stationen der badischen Staatseisenbahnen und der Kaiserstuhlbahn einerseits und ostschweizerischen Stationen andererseits ist mit Gültigkeit vom 1. August l. J. der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält u. a Ermässigungen für den Verkehr mit Breisach, Emmendingen, Freiburg i. Br., Ihringen, Riegel Hauptbahn und den Stationen der Kaiserstuhlbahn. Die Abgabe des Nachtrags erfolgt kostenfrei.

Karlsruhe, den 21. Juli 1902. (1942)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Am 15. August d. J. wird die Station Furth bei Chemnitz der sächs. Staatsb. in das Tarifheft 3 für den sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr aufgenommen, und zwar a) in die Kilometertafel II mit den um 6 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Hartmannsdorf bei Limbach und b) in den Ausnahmetarif 8 (Giessereiroheisen) als Empfangsstation unter Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Rohstofftarif).

Dresden, den 23. Juli 1902. (1943)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife Theil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen, Neuauflage, gültig vom 1. Juli 1902.

Mit 1. August 1902 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Reststrecke Buje-Parenzo der Lokalbahn Triest-Parenzo, sowie vom Tage der Betriebseröffnung der Bregenzerwaldbahn (Lokalbahn Bregenz-Bezau) gelangt zum obigen Tarife der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. neuen Tarif der Lokalbahn Triest-Parenzo.
II. Tarif der Bregenzerwaldbahn (Lokalbahn Bregenz-Bezau).
III. Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Hierdurch tritt der in dem in Rede stehenden Tarife enthaltene Tarif für die Theilstrecke Triest-Buje ausser Wirksamkeit.

Wien, am 21. Juli 1902. (1944)

---

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von **Kupfer** für das Etatsjahr 1902 für die königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster i/W.**, und zwar 46 000 kg **Kupferblech**, 105 000 kg **Kupferplatten** für Lokomotiv-Feuerbuchsen, 99 000 kg **Stangenkupfer**, 1 500 kg **Kupferdraht**, 21 700 kg **Kupferröhren.**

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 14. August 1902, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 28. August 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 60 ₰ vom **Rechnungsbüreau M** hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden.

Hannover, den 24. Juli 1902. (1945)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung der Unterführung des Freiburger Bahnhofs in der Personenzugstrecke Gräbschner Chaussee-Mariahöfchen bei Breslau sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 2. August, Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können einschliesslich der zugehörigen Zeichnung gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 23. Juli 1902. (1946)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Für Bahnhof Speldorf soll die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge vergeben werden. Die Ausführung hat nach Maassgabe der für die preuss. Staatsbahnen gültigen Musterzeichnungen Blatt 33 - 41 (Ausgabe 1900) zu erfolgen. Die Verdingungsunterlagen können bei der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von derselben gegen post- und bestellfreie Einsendung von **3 ℳ** einschl. aller Zeichnungen oder von 1 ℳ ohne Zeichnungen bezogen werden.

Angebote sind portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Bahnhof Speldorf" bis zum Eröffnungstermin, am 15. August d. J., Vorm. 11. Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Duisburg, den 24. Juli 1902. (1947)
Kgl. Eisenb.-Maschineninspektion 1.

Für Bahnhof Ruhrort soll die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Ueberladekrahns von 25 000 kg Tragfähigkeit vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können bei der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von derselben gegen post- und bestellfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Anfertigung eines Ueberladekrahns für Ruhrort" bis zum Eröffnungstermin, am 16. August d. J., Vorm. 11 Uhr, portofrei hierher einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Duisburg, den 24. Juli 1902. (1948)
Kgl. Eisenb.-Maschineninspektion 1.

Die Erd-, Maurer- und Steinmetzarbeiten für die Unterführung der Chaussee von Johannisthal nach Niederschöneweide in Km. 7,2 + 40 der Berlin-Görlitzer Bahn sollen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 2. August 1902, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420 einzusehen beziehungsweise, soweit der Vorrath reicht, von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 4,00 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Berlin, den 18. Juli 1902. (1949)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 188 500 kg Leinöl in 3 Loosen, 25 500 kg französischem Terpentinöl und 17 700 kg gewöhnlichem Terpentinöl in je 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. September 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. September 1902.

Berlin, den 22. Juli 1902. (1950)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und Aufbringung von eichenen Schwellen und kiefernen Bohlenbelägen für das neu herzustellende Personengleis Gräbschner Chaussee-Marienhöfchen b. Breslau über den 160 m langen märkischen Viadukt soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 4. August d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 1,00 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Die Detailzeichnungen der Eisenkonstruktion mit den Brücken- u. Bohlenbelägen (11 Stück) werden nur auf besonderen Antrag gegen Einsendung von weiteren 7,50 ℳ in baar abgegeben.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 22. Juli 1902. (1951)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Lieferung von a) 440 000 Stück Klinkerziegeln, b) von 1 100 t Granitbruchsteinen zur Herstellung der Unterführung des Freiburger Bahnhofes unter der Personenzugstrecke Gräbschner Chaussee-Marienhöfchen b. Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 1. August d. J., Vormittags 11 Uhr für die Lieferung der Klinkerziegeln und Vormittags 11½ Uhr für die Lieferung der Bruchsteine stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 20. Juli 1902. (1952)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 21. Berlin, am 26. Juli 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	I	1	Bund	4 Latten —	15	1	Duisburg	K. E.-D. Essen	
2	A C	9847	1	eis. Flasche	leer —	80	2	Mainz	Direktion Mainz	
3	{ Æ }	827	1	Bund	Schraubenschlüssel —	15	3	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
4	{ A K [13033] }	63640	1	Fass	ansch. Glühlampen —	58	4	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
5	A L	337	1	Pack	weisse Düten —	12	5	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
6	A P	5526	1	—	eis. Maschinentheil —	68	6	Bautzen	Sächsische Stsb.	
7	A R B	1942	1	Bierfass	leer —	23	7	Aachen	K. E.-D. Cöln	
8	A S	—	1	Kiste	Tuche —	27	8	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
9	A S A	6406	1	Korbflasche	? —	10	9	Weissenburg	Marienb.-Mlawk. E.	
10	A W	—	1	—	Bindekette —	—	10	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
11	A K	—	1	Sack	Kleider —	29	11	Meseritz	K. E.-D. Posen	
12	B	176, 186	2	Tafeln	Kupferblech —	36	12	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
13	B	{9056/57 1206	2 1	Körbe Kiste }	leer —	10	13	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
14	B	150	1	„	Citronen —	30	14	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
15	B	2155	1	„	Blecheimer —	160	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	B A C F	16479	1	„	Cichorien —	45	16	Pirna	Sächsische Stsb.	
17	B C	—	1	Sack	Gips —	77	17	Wilmersdorf-Fr.	K. E.-D. Berlin	
18	B H	1821	1	Kiste	gefüllt —	24	18	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
19	B K	75/16	1	Ballen	braunes Packpapier —	28	19	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
20	C H	867	1	„	Manufakturw. —	30	20	Wanne	„	
21	C S	3789	1	Fass	Branntwein —	233	21	{ Rastenberg i. Thür. }	{ Weimar-Rastenberger E. }	
22	D G A	6474	1	—	alte Haspel —	4	22	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
23	D H	1—3	3	Bund	Eisenblechproben —	34,5	23	{ Frankfurt a/M. Eilg. }	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	D N	—	1	Stück	Dampfcylinder —	162	24	Lübeck	Lübeck-Büchener	
25	E	6	1	Bund	12 Sägen —	11,5	25	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	{beschr.: Hamburg.
26	E A v C B	734/36	3	{ Korbflaschen }	Schwefelsäure —	228	26	Ettlingen	Badische Stsb.	
27	E B K	2809	1	Fass	leer —	24	27	Karlsruhe H.	„	
28	F	—	1	Pack	Verschlussstücke —	3	28	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
29	F F A	—	1	Sack	Flaschen-Gummiringe	10	29	Herne	K. E.-D. Essen	
30	F F & Co.	579	1	Fass	gefüllt? —	46	30	Bestwig	K. E.-D. Cassel	
31	F S	164	1	Ballen	Tapeten —	24	31	Altendorf Ruhr	K. E.-D. Essen	{für Illum.-
32	F S	—	1	Bund	2 eis. Rohre —	7	32	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	Zwecke.
33	F W F	10	1	Korbflasche	leer —	6	33	Werder	K. E.-D. Berlin	
34	G B	8661	1	Ballen	Düten —	25	34	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
35	G K	12/15	4	Säcke	{ anscheinend Asbest-Isolirmasse }	178	35	Cöln	K. E.-D. Cöln	
36	Gebr. S	3826	1	Kiste	Damenschirme —	46	36	Metz	Reichsbahn	
37	G G K	13273	1	„	leere Papierhülsen —	250	37	Zwickau	Sächsische Stsb.	[1])
38	H	1	1	Sack	{ leere Säcke (ansch. Kartoffelsäcke) }	29	38	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
39	H	1	1	Kiste	Bandwaaren —	49	39	München Centr.	Bayerische Stsb.	
40	{ H A C / ▽ 1208 / N N / 71 }	—	1	Blechkiste	— —	75	40	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	verlöthet.
41	H B	—	1	{ Leinen-Hand-koffer }	gefüllt —	19	41	Mainz	Direktion Mainz	grau.

[1]) Mit Firma: Gera-Greizer Kammgarnspinnerei in Zwötzen b/Gera.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
42	H B	6416	1	Fass	leer —	19	42	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
43	H B C	8935	1	Kiste	Chemisetts und Manchetten	33,5	43	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
44	H & C	8321	1	„	Hafer-Kakao —	9	44	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	H D	—	1	„	altes Papier u. Packstroh	41	45	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
46	H E	1056	1	„	Gaskocher —	22	46	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
47	H M	11110/13	4	Pack	Besen —	60	47	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
48	H W	1632	1	Kiste	Ansichtspostkarten —	45	48	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
49	J C	1592/6	5	Säcke	Holzwaaren —	135	49	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
50	J E D	6118	1	Bund	Bleche —	25	50	Bernau	K. E.-D. Berlin	
51	J H	—	3	Körbe	Obst —	11	51	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
52	J J	11	1	Lattenkiste	leere Flaschen —	214	52	Bojanowo	K. E.-D. Posen	
53	J K	III	1	—	Bindekette (Privatkette)	—	53	Ziegenhain	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
54	J N	1613	1	Kiste	Cigarren —	47	54	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
55	J T	10	1	—	Brett mit eis. Stütze	2	55	„	„	
56	J v H	2	1	Korb	anscheinend Effekten	38	56	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Zollgut.
57	K	26	1	Stück	Eisenschiene —	6	57	Grätz	K. E.-D. Posen	1,20 m lang.
58	K	74	1	Korb	Kleider —	24	58	Posen	„	
59	K & Co	5344	1	Fass	leer —	5	59	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
60	K Geh	—	1	grüner Holzkoffer	gef. —	51	60	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
61	K. P. E. V. B. / E V G / Fabriknummer	129557 / 1899 / 5896	1	Stück	Eisenbahn-Räderpaar	800	61	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
62	L	1317	1	Sack	Dörrgemüse —	12	62	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
63	L H	34721	1	Fass	leer —	6	63	Frankfurt a/M. H. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	L M	86	1	Kiste	leere Kisten —	33	64	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
65	L S L	1750/51	1	—	gusseis. Aborttrichter	20,5	65	Leer	Oldenburgische Stsb.	
66	—	—	1	Bund	eis. Stützen —	1,5	66			
67	M	60 / 623	1	Pack	Lineale —	0,5	67	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
68	M	—	6 / 6	Stück / „	Schachtdeckelrahmen / Deckel	132	68	Pforzheim	Badische Stsb.	
69	M	57	1	—	Petroleumfass, leer —	35	69	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
70	Mstr	90511	1	X-Wagen	Bruchsteine —	?	70	Bassum	K. E.-D. Münster	Dienstgut?
71	„	61136	1	„	Bruchsteine —	?	71			
72	M T	—	1	Korb	Kleider —	17	72	Bamberg	Bayerische Stsb.	
73	O	1587	1	„	2 Kübel Schmiere —	17,5	73	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
74	O B	311	1	Stange	Stahl —	5	74	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
75	O M F	15568/72	5	Milchkannen	leer	40	75	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
76	O S	26259	1	Kiste	Maschinentheile —	10	76	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
77	P	1977/92	16	Kisten	Papier —	2 368	77	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
78	P B	—	1	—	Gitter, 1,50 m br., 2,50 m lg.	—	78	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
79	P H E	3309	1	Fass	leer —	8	79	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
80	P H S	29796/8	3	Kübel	Seife —	405	80	Herne	K. E.-D. Essen	
81	R	6 / 7	1 / 1	Wanne / Korb	Hausgeräthe — / leer —	50 / 3	81	Fürth	Bayerische Stsb.	
82	R	—	1	—	gusseis. Feuertopf*)	22	82	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	*) mit Rost.
83	R A	233	1	Sack	Rippentabak —	27	83	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
84	R D	3393	1	Kiste	gef. —	193	84	Lübeck	Lübeck-Büchener	
85	R K	3590	1	Stange	Gussstahl —	40	85	Gräfrath bei Crefeld	K. E.-D. Cöln	
86	R L	7	1	Koffer	Boxerfahne, Kleider, chines. Sachen	36	86	Cöln-Ger.	„	
87	R M	1030	1	Bund	Sprungfedern —	28	87	Seelow	K. E.-D. Stettin	
88	R T	24118	1	Kiste	? —	11	88	Soest	K. E.-D. Cassel	Haag-Arnheim.
89	S	I	1	„	l. Kisten —	7	89	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
90	S	3191	1	„	leer —	3,5	90	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
91	S	536	1	Ballen	Tapeten —	32	91	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
92	S weiss	—	1	Stück	Herdplatte —	8	92	Rostock F. F.	Grhz. Meckl. Stsb.	
93	[monogram]	4387	1	Kiste	Porzellan —	5	93	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
94	T / 39 / Z G	455	1	Fass	leer —	219	94	Rascha bei Schwarzenberg	Württemberg. Stsb.	
95	T H	—	1 / 5	Pack / —	— / Butterkübel —	20	95	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
96	W	—	1	Fass	leer —	11	96	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
97	W	190	1	Kiste	Selbstöler —	1,5	97	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
98	W G	10	1	graublauer Musterkoffer	— —	40	98	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
99	W N	I	1	—	gusseis. Kasten —	16	99	Soest	K. E.-D. Cassel	z. Abortspülung.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
100	W S	7	2	Pack	blaue Pappdeckelstreifen	50	100	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
101	Z P F	36	1	Harrass	leer —	25	101	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
102	Brennabor	162125	1	—	Fahrrad —	—	102	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
103	Brennabor	99796	1	—	Fahrrad —	15	103	Marne	K. E.-D. Altona	Gepäck.
104	Brennabor	172228	1	—	Fahrrad —	20	104	Metz	Reichsbahn	Gepäck.
105	Buhin Fahrradwerke	—	1	Verschlag	Fahrrad —	23	105	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	alt, ohne Gummireifen.
106	A. Busch	—	1	Fass	leer —	14,5	106	Undenheim	Direktion Mainz	
107	C. Drössler	IIWIIK 336/91	1	Marinesack	— —	35	107	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
108	Dürkopp	545	1	—	Damenfahrrad —	—	108	Hannover	„	Gepäck.
109	Eisenstein	—	1	—	Plan —	76	109	Weimar	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
110	Jean Jaros	—	1	Reisekorb	— —	15	110	Hamm	K. E.-D. Essen	Gepäck.
111	Fürth	1575	1	Fass	leer —	7	111	Fürth	Bayerische Stsb.	
112	Gögelin	—	1	Säckchen	getragene Kleider —	13	112	Singen	Badische Stsb.	
113	Gothaische Kohlens.-Werke	11543	1	Cylinder	leer —	22	113	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
114	Höschener Perle	17	1	—	Herrenfahrrad —	—	114	Dortmund	K. E.-D. Essen	Gepäck.
115	Hübner	6555	1	Fass	leer —	28	115	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
116	K. P. E. V. G. J. Jäger	5 b	2	—	alte Achsunterlager —	27	116	Mochbern	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
117	Jürgens & Prinzen	335	1	Kübel	Goch. Margarine —	35	117	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
118	—	—	1	Reisekorb	— —	45	118	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
119	Königslutter	476	1	Handkoffer			119			
120	J. Lütjohann	—	1	Korb	Kleider —	21	120	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
121	Frau Lütbing	—	1	Sack	Salz —	25	121	Hannover	„	Gepäck.
122	London	78	1	gelbe Handtasche	? —	16	122	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
123	Maschke	—	1	Koffer	leer, mit grauer Leinwand bez.	12	123	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
124	Oderberg	6, 1, 3	3	—	Viehgitter —	—	124	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
125	B. Osterode	I	1	Korb	Selter in Flaschen —	45	125	Osterode	K. E.-D. Königsberg	
126	Pastel, Brody	—	1	Kiste	Korsets —	94	126	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
127	Christ. Rahl	—	1	„	Spiegelscheibe —	24	127	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
128	G. Rockow	—	3	—	Privatketten —	70	128	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
129	Firma: S. M. Scheibaeff	4682	1	Fass	leer —	31	129	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
130	Schmitz & Loh	4649	1	Kübel	Margarine —	16,5	130	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
131	St C F Gebr. Spahn Blaubeuren	—	1 / 3	Bund / „	leere Säcke —	25	131	Neu-Ulm	Bayerische Stsb.	
132	Strauss	—	1	Kiste	ansch. Flaschen —	27	132	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	C. S. 16426.
133	Fabrikmarke Ungvar Möbelfabr. A.-Gesellsch.	—	1	—	brauner Holzstuhl mit Rohrsitz	1	133	Flensburg	K. E.-D. Altona	
134	Gebr. Wiegand	—	1	—	Schaufenstervorhang	5	134	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
135	—	100	1	Korb	Aepfel —	20	135	Eger	Bayerische Stsb.	
136	—	108	1	Schliesskorb	Deckel mit Wachstuch (leer)	6	136	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
137	—	137	1	Stück	in Leinewand (Klappstuhl?)	12	137	Wolgast	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
138	—	375	1	Schliesskorb	leer —	6	138	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
139	—	1235	1	—	Wagenfeder, defekt —	57	139	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
140	—	3142	1	Ballen	Tapeten —	18	140	Berlin H. u. L.	„	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
141	H H (Zeichen)	3463	1	Korb	Flasche mit Lack —	30	141	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
142	S (Zeichen)	25	1	Kiste	leer —	24	142	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
143	6 (Zeichen)	710	1	„	Chokolade —	7,5	143	Bingerbrück	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
144	/// roth	—	1	Bund	verz. Rohre —	39	144	Meschede	K. E.-D. Cassel	
145	×	582	1	„	Stahl —	22,25	145	Detmold	K. E.-D. Hannover	
146	× roth	—	3	Stück	Herdplatten —	52	146	Rostock F. F.	Grossh. Meckl. Stsb.	
147			1	Bund	Herdringe —		147			
148	— blau	—	1	Stange	Stabeisen —	4,5	148	Gronau	K. E.-D. Cassel	
149	— grün	—	1	Bund	7 Gasrohre —	26	149	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
150	—	—	1	Bund	2 Achsen —	75	150	Darching	Bayerische Stsb.	
151	—	—	1	„	Alteisen —	61	151	Crossen a/El.	K. E.-D. Erfurt	
152	—	—	1	Spahnkorb	Aepfel —	19	152	Eil-A. Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
153	—	—	1	Bd.	Arzneigläser —	2,5	153	Allendorf a. d. W.=Sooden	K. E.-D. Cassel	in Stroh.
154	—	—	1	Bund	eiserne Bänder —	3	154	Neu=Ulm	Bayerische Stsb.	
155	—	—	1	Kiste	Bandsäge, Sägeblatt etc.	16	155	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
156	—	—	1	Strohsack	Betten, Kleider —	53	156	Barth	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
157	—	—	1	—	eis. Bettstelle mit Drahtmatratze	35	157	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
158	—	—	2	—	rohe Bettstellenfüsse	3,5	158	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
159	—	—	1	Blechkanne	leer —	2	159	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
160	—	—	4	Blechkannen	leer, je 3 kg —	12	160	„	„	
161	—	—	1	Bund	5 leere Blechkannen	ca. 6	161	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
162	—	—	1	Stück	Blechtafel —	5	162	Karlsruhe	Badische Stsb.	
163	—	—	1	Bund	3 eis. Bogen —	5	163	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	für Vorhänge.
164	—	—	1	Futteral	blaue Brille —	—	164	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
165	—	—	1	—	Buckskinhose —	0,75	165	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	fast neu.
166	—	—	1	Stück	geschmied. Bügel —	4	166	Bonn	K. E.-D. Cöln	mit Schraube.
167	—	—	1	graue leinene Hutschachtel	1 Cylinder, Kragen	5	167	Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
168	—	—	1	—	Decke (Privatdecke)	—	168	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	Dienstgut.
169	—	—	1	—	neue, buchene Diele	26	169	Enzberg	Badische Stsb.	3,5 m lang, Streckenfund.
170	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	28	170	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
171	—	—	1	—	Drahtmatratze —	35	171	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
172	—	—	1	Bund	3 ⊏-Eisen —	5	172	Mengen	Württemberg. Stsb.	
173	—	—	2	Tafeln	Eisenblech —	54	173	Neuzelle	K. E.-D. Berlin	2 m lang.
174	—	—	1	Ring	Eisendraht —	25	174	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
175	—	—	1	Stück	Eisenlöffel —	3	175	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
176	—	—	10	„	Eisenrohre —	215	176	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
177	—	—	1	Bund	Eisenrohr und Welle	81	177	Bamberg	Bayerische Stsb.	
178	—	—	1	„	6 Eisenstäbe —	45	178	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
179	—	—	4	Stück	Eisenstangen m. Ketten	31,5	179	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	ansch. Ladegeräth.
180	—	—	3	—	geschmied. Eisentheile	10,5	180	Laskowitz	K. E.-D. Danzig	
181	—	—	1	Stück	Eisentheil —	6,75	181	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
182	—	—	1	Fass	gefüllt? —	57	182	Meiderich	K. E.-D. Essen	
183	—	—	1	„	leer —	10,5	183	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
184	—	—	2	Fässer	leer —	57	184	Bredstedt	K. E.-D. Altona	
185	—	—	1	Fass	leer —	25	185	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
186	—	—	2	Bund	hölz. Fassreifen —	3	186	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
187	—	—	1	—	unverp. Feldbettstelle	21	187	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
188	—	—	2	Bund	eis. Fensterstangen —	37	188	Diedenhofen	Reichsbahn	
189	—	—	1	Paar	Filzschuhe —	—	189	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	schwarze Halbschuhe.
190	—	—	1	Stange	bearb. Flacheisen —	14	190	Brieg	K. E.-D. Breslau	
191	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	35	191	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
192	—	—	1	„	Fleisch und Würste	15	192	Geltendorf	Bayerische Stsb.	
193	—	—	3	Stück	Gaskörper —	7	193	Aachen	K. E.-D. Cöln	
194	—	—	1	—	eis. Geldschrank —	303	194	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
195	—	—	1	—	hölz. Untersatz —		195			
196	—	—	1	Blechdose	Gelee —	5	196	Warburg	K. E.-D. Cassel	
197	—	—	1	Ring	Gummischläuche —	8	197	Strassburg	Reichsbahn	
198	—	—	1	—	brauner Handkoffer	10,5	198	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
199	—	—	1	Pack	Hasenfelle —	63	199	Cösen	K. E.-D. Erfurt	
200	—	—	1	Korb, neu	neue Handkörbe —	12,5	200	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
201	—	—	1	Bund	3 Herdgallerien —	4	201	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
202	—	—	1	—	viereck. Holzrahmen	7	202	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
203	—	—	2	—	Holzschwellen, 2,44 bezw. 2,35 m l., 9 cm Φ	—	203	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut?
204	—	—	1	—	Holzwalze —	1	204	Schweinfurt Ctr.	Bayerische Stsb.	
205	—	—	1	Ballen	Jutegarn (Bindfaden)	24	205	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
206	—	—	1	Sack	Kaffee —	15	206	Kray Süd	K. E.-D. Essen	
207	—	—	1	„	gebr. Kaffee —	15	207	Forbach	Reichsbahn	
208	—	—	1	Kiste	Kaffee-Essenz —	13	208	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
209	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	13	209	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
210	—	—	1	Pack	4 neue Kehlleisten —	10	210	Chemnitz	Sächsische Stsb.	4,5 m lang.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
211	—	—	1	—	Kindersportwagen —	22	211	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	Inhalt: Wäsche und Kleider.
212	—	—	1	Pack	3 Kindersportwagen -	9	212	Pforzheim	Badische Stsb.	
213	—	—	1	Korb	Kleider —	21	213	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
214	—	—	1	Sack	Kleider u. Wäsche —	10	214	Rheine	K. E.-D. Münster	
215	—	—	1	Korb	Kleider u. Wäsche —	19	215	Birkenfeld Stadt	St. Johann-Saarbr.	
216	—	—	1	Schliesskorb	Kleidung —	37	216	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Gepäck. (Frl. Salpeter.)
217	—	—	1	Karton	— —		217			
218	—	—	1	Pack	Kleidungsstücke —	13	218	Mittweida	Sächsische Stsb.	
219	—	—	1	Korb	leer —	15	219	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
220	—	—	1	„	— —	14	220	Breslau	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
221	—	—	1	—	Kopfpolster —	2	221	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
222	—	—	1	Pack	3 leere Korbblechkannen	5	222	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	1	Körbchen	— —	12	223	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck; mit Schloss.
224	—	—	1	Korbflasche	leer —	5	224	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
225	—	—	1	„	leer —	5	225	Karlsruhe	Badische Stsb.	
226	—	—	7	Pack	Krankentragen —	81	226	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
227	—	—	1	Stück	eis. Kurbel —	3,5	227	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	mit Holzgriff.
228	—	—	1	Bund	Laufnuten —	10	228	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	Rollladeneisen.
229	—	—	1	Ballen	Leder —	34,5	229	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	1 = 10,5 m lang, 1 = 8 m lang.
230	—	—	2	—	alte Leitern —	92	230	Neuss	K. E.-D. Cöln	
231	—	—	1	Pack	4 Stangen Löthzinn —	1	231	Liblar	„	
232	—	—	1	Bund	10 Maschinenschlüssel	4	232	Rheda Westpr.	K. E.-D. Danzig	
233	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	60	233	Breslau Eilg.	K. E.-D. Breslau	
234	—	—	1	—	Maschinentheil —	72	234	München Centr.	Bayerische Stsb.	zusammenlegbar, blau gestreift.
235	—	—	1	—	Matratze —	21,5	235	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
236	—	—	1	Milchkanne	leer —	7	236	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
237	—	—	2	Blechmilchkannen	leer —	8	237	Mosel	Sächsische Stsb.	
238	—	—	1	Pack	Möbelfedern —	3	238	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
239	—	—	1	„	Eisenwaaren —	2	239			
240	—	—	12	Stück	verz. Nägel —	2	240	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
241	—	—	1	„	Ofenrost —	3	241	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	aus polirtem Nussbaumholz.
242	—	—	1	in Papier	Paneelbrett —	4	242	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
243	—	—	1	Sack	9 leere Pflaumensäcke	7,5	243	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	3	—	Privatgatter —	—	244	Soest	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
245	—	—	1	—	Privatviehkäfig —	33	245	Kiel	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
246	—	—	1	Racket	(für Lawn-Tennis) —	—	246	Hamburg	„	Gepäck.
247	—	—	1	—	brauner Reisekoffer —	35	247	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	Gepäck.
248	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	20	248	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
249	—	—	1	„	? —	54,5	249	Blankensee i/M.	K. E.-D. Stettin	
250	—	—	1	Packtuch	Reiseplaid, Schachtel mit Korsett, 1 Pack Bohnen, 1 Pack Flanell	—	250	Baden	Badische Stsb.	Gepäck.
251	—	—	4	Säcke	Roggen —	400	251	Brake O.	Oldenburgische Stsb.	
252	—	—	1	—	eis. Rollbahnschiene	5	252	Cleve	K. E.-D. Cöln	
253	—	—	1	Stück	gusseis. Rohr —	15	253	Dortmund	Dortm.-Gron.-Ensch.	
254	—	—	1	„	eis. Rohr —	18	254	Mannheim	Badische Stsb.	
255	—	—	1	Bund	3 eis. Rohre —	29	255	Brackwede	K. E.-D. Hannover	
256	—	—	2	—	neue Wiener Rohrstühle	8	256	Lünen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
257	—	—	1	Bund	11 Stg. Rundeisen —	11	257	Düsseldorf-Graf.	K. E.-D. Elberfeld	
258	—	—	1	„	5 Stangen Rundstahl	109	258	Plagwitz-Lind.	K. E.-D. Halle a/S.	5 m lang.
259	—	—	1	„	6 eis. Rüstklammern	4,5	259	Adlershof-Gl.	K. E.-D. Berlin	
260	—	—	1	eis. Säureballon	leer —	9,5	260	Muldenhütten	Sächsische Stsb.	
261	—	—	1	—	alte Schafhürde —	—	261	Siddinghausen	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
262	—	—	2	—	gusseis. runde Scheiben	25	262	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
263	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	17	263	Mannheim	Direktion Mainz	
264	—	—	1	„	leer —	8	264	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Gepäck; weiss, viereckig.
265	—	—	1	„	— —	29	265	Mannheim	Badische Stsb.	
266	—	—	1	„	Garderobe, Wäsche Strümpfe	10	266	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
267	—	—	1	Stück	Schürhaken —	8	267	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	roth und weiss gestreift.
268	—	—	1 1	— —	Seegrasmatratze — Keilkissen —	13 2	268	Wanne	K. E.-D. Essen	
269	—	—	1	Ballen	Seilerwaaren —	36	269	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
270	—	—	1	„	Sprungfedern —	35	270	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
271	—	—	2	Stäbe	Stahl —	82	271	Pforzheim	Badische Stsb.	
272	—	—	2	Bund	Stahl —		272			
273	—	—	1	Stange	Stahl —	3	273	Bocholt	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	10	274			
275	—	—	1	Stück	Stahlachse —	92	275	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
276	—	—	1	Bund	eiserne Stangen	—	30	276	Furth i. Wald	Bayerische Stsb.	
277	—	—	14	—	Thonröhren	—	150	277	Miltenberg	„	
278	—	—	1	Reisekorb	Toilettengegenstände (Frl. Eichmann)		32	278	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
279	—	—	1	Bund	eis. Töpfe	—	21	279	Homburg v/Höhe	K. E.-D. Frankf. a/M.	
280	—	—	1	„	2 eis. Träger	—	12	280	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
281	—	—	2	Verschläge	leer	—	41	281	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
282	—	—	1	—	Viehgatter	—	—	282	Schleiz	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
283	—	—	2	Stangen	Vierkantstahl	—	30	283	Düsseldorf-Gr.	K. E.-D. Elberfeld	3 m lang.
284	—	—	1	Stück	4 eis. Wannen	—	8,5	284	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
285	—	—	1	in Stroh	eis. Waschtisch	—	20	285	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
286	—	—	3	—	Wasserbecken	—	15	286	Würzburg	Bayerische Stsb.	
287	—	—	1	Stück	Weichentheil	—	60	287	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
288	—	—	1	Bund	Winkeleisen	—	38	288	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	2,44 m lang.
289	—	—	2	Stück	Zahnräder	—	13	289	Schrimm	K. E.-D. Posen	
290	—	—	1	„	Buchse	—		290			
291	—	—	1	Tafel	Zinkblech	—	15	291	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 59. 30. Juli 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage der Vereinfachung der Personentarife.

Etwas über ein Jahr ist verflossen, seit wir uns in dieser Zeitung über die Bedeutung der damals von allen Seiten mit grosser Freude begrüssten Anordnung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten äusserten, die die Dauer der Rückfahrkarten allgemein auf 45 Tage verlängerte.*) Ein Jahr ist eine zu kurze Spanne Zeit, um heute schon beurtheilen zu können, ob sich die Maassregel in jeder Beziehung bewährt, ob sie finanzielle Vortheile oder Nachtheile gehabt, ob sie zur Hebung des Personenverkehrs beigetragen, ob sie wesentliche Vereinfachungen in der Verwaltung und dem Betriebe herbeigeführt hat. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen für das Jahr 1901/02 sind zwar bekannt. Sie waren nur wenig geringer als im Vorjahr, rund 600 000 ℳ. Aber nur in neun Monaten dieses Jahres ist der Verkehr durch die Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten beeinflusst, es fallen in das Jahr 1901/02 zwei Osterfeste, das Jahr war eine Zeit wirthschaftlichen Niedergangs, die Erträgnisse des Personenverkehrs sind unzweifelhaft beeinflusst durch die Herabsetzung der Militärkartenpreise und es fehlte im Jahre 1901 der immerhin beachtenswerthe Verkehr, den die Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 mit sich brachte. Für die Beurtheilung der finanziellen Wirkung der neuen Maassregel bietet also ein blosser Vergleich der Einnahmen aus dem Personenverkehr in den Jahren 1900/01 und 1901/02 keine genügende Unterlage. Wir müssen erst genau wissen, um wie viel sich die Einnahmen aus den einfachen Fahrkarten, aus den zusammengestellten Fahrscheinheften vermindert, um wie viel sich die Einnahmen aus den Rückfahrkarten in den drei höchsten Wagenklassen vermehrt haben. Diese Zahlen sind bisher nicht veröffentlicht, in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses hat der Minister der öffentlichen Arbeiten mit allem Vorbehalt nur einzelne Zahlen für einen Zeitraum von wenigen Monaten mittheilen können. Die Abrechnungen der Bahnen aus den vielen lokalen und Verbandsverkehren, an denen sie betheiligt sind, nehmen eben eine lange Zeit in Anspruch. Einstweilen müssen wir uns mit der Versicherung begnügen, dass allerdings die Anzahl der Einzelkarten, mehr aber noch die der zusammengestellten Fahrscheinhefte (letztere um über 50 %) und die Einnahmen daraus sich vermindert haben, während die Zahl und die Einnahmen der Rückfahrkarten erheblich gestiegen sind. Zusammengestellte Fahrscheinhefte kauft man heute nicht mehr für eine einfache Hin- und Rückreise, weil die Rückfahrkarten billiger sind und Freigepäck gewähren, auch nicht vorher bestellt zu werden brauchen. Die Arbeit der Dienststellen, von denen die Fahrscheinhefte verkauft werden, hat sich erfreulich vermindert, einzelne dieser Stellen haben sogar eingezogen werden können. Ueber sonstige Ersparnisse der Eisenbahnen ist auch Genaueres nicht bekannt geworden, nur sollen allerdings die Fahrgelderstattungsanträge sich erheblich vermindert haben.

Das sind lauter erfreuliche Erscheinungen, erfreulich sowohl für die Eisenbahnen, als auch und zwar in erster Linie für die grosse Schaar der Reisenden, denen doch allein die Ausfälle an Personengeld, die unzweifelhaft stattgefunden haben, zu Gute kommen, sei es, dass sie ihre Reisen billiger bezahlt haben, sei es, dass sie häufiger als früher in der Lage waren, Reisen zu unternehmen. Nun bestand aber auf allen Seiten nicht nur der Wunsch, die Personentarife zu ermässigen, ebenso lebhaft befürwortete das Publikum, und es wurde darin von der gesammten Presse unterstützt, eine Vereinfachung der Personentarife. Allgemein wurde als ein arger Missstand empfunden die grosse Menge von Ausnahmetarifen aller Art, die im Personenverkehr auf einzelnen Strecken, in einzelnen Bezirken bestanden. Die Verlängerung der Dauer der Rückfahrkarten bot die erwünschte Gelegenheit, auch diese Missstände zu beseitigen, die Aufhebung jener Ausnahmetarife in die Hand zu nehmen. Diese Vereinfachung wurde sofort dankend entgegen genommen, soweit die Lage der Reisenden sich dadurch verbesserte; dahin gehört z. B. der Ersatz der Sommerkarten durch die billigeren Rückfahrkarten. Anders lag die Sache da, wo die Vereinfachung gewisse Preiserhöhungen zur Folge haben musste. Als diese Erhöhungen thatsächlich eintraten, wurden sie von den betroffenen Personen nicht gerade mit Jubel entgegengenommen. Das begreift sich ja. Die Art und Weise, wie sich gewisse Kreise aber — und zwar nicht allein die Leute, die von jeder Gelegenheit, den Eisenbahnen etwas am Zeuge zu flicken, gern Gebrauch machen —

*) Vergl. den Aufsatz: Die deutsche Rückfahrkarte. Zeitung des Vereins 1901. 10. Juli (Nr. 52).

gegen diese Erhöhungen wehrten, wie sie kein Mittel unversucht liessen, um diese angeblich berechtigten Eigenthümlichkeiten für alle Zeiten für sich zu behalten, wie sie die Wirkungen der meist ganz geringfügigen Erhöhungen maasslos übertrieben — diese Vorgänge bilden kein gerade anziehendes Kapitel in der neuesten Geschichte unseres Verkehrswesens. Es fehlt eben, wie es scheint, vielfach das Verständniss dafür, dass der Nutzen, den die Gesammtheit von einer wirthschaftlich guten Maassregel hat, in keiner Weise beeinträchtigt oder gar wettgemacht wird durch geringe Nachtheile, die für einzelne Kreise dadurch herbeigeführt werden. Und wer wollte es bestreiten, dass es an sich grundsätzlich geboten und richtig ist, wenn jedermann unter den gleichen Voraussetzungen denselben Preis für dieselbe Leistung einer Verkehrsanstalt von der Grösse und Bedeutung der preussischen Staatsbahnen zahlt? Dass die Preise für die einfachen, für die Rückfahrkarten, für Sonntagskarten, für Gesellschaftskarten, für Sonderzüge im ganzen Land naturgemäss die gleichen sein müssen? Nehmen wir einmal an, es gelte, die Beförderungspreise für ein plötzlich vorhandenes Eisenbahnnetz von dem Umfang der preussisch-hessischen Staatsbahnen neu zu bilden: wem würde es da wohl einfallen, die Preise für Sonderzüge und Sonntagskarten nach dem Harz anders zu bemessen, als nach dem Thüringer Wald, dem Teutoburger Wald, dem Sauerland, dem Riesengebirge? Andere Preise aufzustellen für eine Vergnügungsfahrt nach Stettin als nach Greifswald oder Stralsund? An dem einen Orte Fahrpreisermässigungen nur am Sonntag, am anderen auch am Mittwoch oder Donnerstag zu bewilligen? Derartige Ungleichheiten, derartige Vergünstigungen einzelner Gegenden sind eine Ungerechtigkeit gegenüber all' den Gegenden, für die sie nicht gelten. Sie aber waren es hauptsächlich, die die früher so allgemein beklagte Buntscheckigkeit der preussischen Personentarife herbeigeführt haben. Sie lassen sich nur begreifen, wenn man sich die Entstehung des jetzigen preussischen Staatsbahnnetzes vergegenwärtigt, das zusammengesetzt ist aus den Linien der verschiedensten, früher allen möglichen Eigenthümern gehörigen Verwaltungen. Die früheren Erwerbsgesellschaften waren, da wo sie dieselben Gebiete berührten — wie das z. B. bei der Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Bahn der Fall war, die beide nach dem Harz gingen — bestrebt, einander den Verkehr durch allerlei Vergünstigungen abzujagen, die sie für einzelne Reisen unbeeinflusst durch grundsätzliche Erwägungen gewährten. Den Gliedern eines grossen, einheitlich verwalteten Staatsbahnnetzes sind solche Maassregeln nicht mehr gestattet. Hier galt es, reinen Tisch zu machen, endlich gleiches Recht zu schaffen für alle. Hier musste eine jede verständige Reform einsetzen, und eine Beseitigung dieses Wirrwarrs wurde dadurch ermöglicht, dass gleichzeitig eine Verbesserung aller Tarife zur Einführung gelangte, die der Gesammtheit aller Staatsbürger zu Gute kam, von der jeder Reisende denselben Nutzen hatte.

So lagen die Verhältnisse, als im vorigen Jahre die 45 tägigen Rückfahrkarten eingeführt wurden. Der — wahrlich nicht zu hohe — Preis für diese heilsame Maassregel war die Beseitigung aller der Unregelmässigkeiten jener Ausnahmetarife. Die Staatseisenbahnverwaltung hat dieses Ungeziefer — so drückte sich einmal der Minister v. Thielen im Landtag aus — todt getreten. Gleichzeitig ist dafür Sorge getragen, dass zahlreiche Bequemlichkeiten, an die die Reisenden sich gewöhnt hatten — so die Wahl verschiedener Wege für Hin- und Rückfahrt nach den Seebädern, die Möglichkeit, Eisenbahnreisen mit zwischenliegenden Fussreisen zu verbinden, und dergl. — bestehen blieben, natürlich unter Einstellung der regelmässigen Tarifsätze.

Und nun, nachdem all' dieses geschehen, nachdem die Reisenden die grossen Vortheile einer einheitlichen Gestaltung und Verlängerung der Rückfahrkarten eingeheimst, sollte die Eisenbahnverwaltung in der That das wieder einführen, was eben glücklich beseitigt ist? Wie denken sich die Befürworter eigentlich die Folgen einer so ziellosen schwankenden Tarifpolitik? Würden wir nicht in weniger als gar keiner Zeit zu Zuständen gelangen, viel schlimmer, als die früheren? Würde dann nicht jede Möglichkeit einer noch weiteren Vereinfachung für alle Zeiten verschwunden sein? Derartige Fragen sollten sich doch alle die Handelskammern, Magistrate, Vereine, Körperschaften und auch die Zeitungsschreiber vorlegen, die der Eisenbahnverwaltung zum Vorwurf machen, dass dem ersten Schritt, den sie gethan hatte, auch wirklich der zweite Schritt gefolgt ist, der bei dem ersten Schritt angekündigt wurde. Alle die, die jetzt noch nach weiteren Vereinfachungen rufen, sollten doch erwägen, dass solche ins Ungemessene erschwert, ja unmöglich gemacht würden, wenn man die frühere Vielgestaltigkeit der Tarife wiederherstellte.

Neben den Anträgen auf Wiederherstellung früherer Ausnahmen treten aber an die Staatseisenbahnverwaltung immer aufs neue Wünsche einzelner Personen, Behörden, Vereine heran auf Gewährung von besonderen Vergünstigungen gegenüber den bestehenden Tarifen. Da will ein Sängerverein eine Gesangsfahrt, ein Turnverein eine Turnfahrt machen — er verlangt billigere Preise. Ein Lehrer wünscht mit seinen Schülern eine Studienreise zu unternehmen. Für Personenzüge geniesst er bedeutende Ermässigungen nach dem Tarif, er hat nur die Hälfte der regelmässigen Preise zu zahlen, — er möchte aber die Schnellzüge benutzen, natürlich nur gegen Zahlung der Personenzugpreise. Unternehmer von Ausstellungen aller Art, Veranstalter von Kongressen im In- und Auslande glauben, dass ihre Veranstaltungen noch besser besucht werden, wenn die Eisenbahnen ihre Fahrpreise herabsetzen oder womöglich die Theilnehmer umsonst fahren lassen. Hier feiert ein Regiment das Fest seines 25-, 50-, 100-, 200 jährigen Bestehens, da wollen Veteranen einmal wieder die Schlachtfelder besuchen — stets soll die Eisenbahn helfen durch Herabsetzung ihrer Preise. Eltern wünschen ihre Kinder bei der silbernen Hochzeit um sich zu haben, die Grossmutter will bei der Taufe des ersten Enkels nicht fehlen, der Greis, der seit 50 Jahren in Insterburg wohnt, hat den lebhaften Wunsch, vor seinem Tode noch einmal das Dorf bei Saarbrücken zu sehen, wo seine Wiege gestanden hat — überall soll die Eisenbahn helfen, sie soll unentgeltlich oder gegen geringeren als den tarifmässigen Fahrpreis befördern. Derartige Gesuche treten täglich an die Eisenbahnverwaltung heran. Die Bittsteller machen sich, soweit sie den ungebildeten Kreisen der Bevölkerung angehören, nicht klar, was sie damit verlangen; dass sie eigentlich nichts weiter thun, als um eine Unterstützung aus öffentlichen Mitteln nachsuchen. Von dem gebildeten Manne sollte man schon eher erwarten, dass er sich die Folgen solcher Bittgesuche überlegte, bevor er sie absendete. Man sollte dies um so mehr annehmen, als schon jetzt zahlreiche Preisermässigungen und sonstige Vergünstigungen für öffentliche und allgemeine Zwecke durch die geltenden veröffentlichten Tarife gewährt werden. So sind die Fahrpreise für Ausflüge für wissenschaftliche und belehrende Zwecke, für Schulfahrten und Ferienkolonien, für die allgemeine öffentliche Krankenpflege, die Kriegskrankenpflege, die Magdalenenstifte, für mittellose Kranke, Blinde, Taubstumme und Waisen, für Mitglieder von Krankenkassen usw. durchweg um 50 % ermässigt. Die Eisenbahnen haben für alle diese Zwecke in der That ihre milde Hand recht weit geöffnet. Wohin es führen sollte, wenn darüber hinaus allen möglichen Vereinen, Behörden und Privatleuten gestattet würde, billiger zu reisen, als es die Tarife vorsehen, das kann man sich ohne eine allzu lebhafte Phantasie leicht vorstellen. Sehen wir ganz ab von den finanziellen Folgen, so würden wir zu einem Wirrwarr, einer Unübersichtlichkeit, einer Unklarheit der von den Eisenbahnen erhobenen Preise gelangen, die jeder Beschreibung spottet, die dem Grundsatze der Gerechtigkeit geradezu Hohn spricht. Die Behörden und Körperschaften, die mit solchem Gesuche an die Eisenbahnen herantreten, vergessen nur zu häufig, dass es doch schliesslich nicht Aufgabe der Eisenbahnen allein ist, wissenschaftliche und andere gemeinnützige und gesellige Bestrebungen zu unter-

stützen. Wo eine solche Unterstützung wirklich nöthig ist, da sollte man dafür einmal andere öffentliche Fonds in Anspruch nehmen. Und schliesslich lassen sich auch durch andere Mittel die Ausgaben für eine Reise vermindern, als durch Herabsetzung des Fahrgeldes, das doch immer nur einen kleinen Theil der gesammten Kosten der Reise darstellt.

Derartige Gesuche um persönliche Begünstigungen sind zwar von jeher fast durchweg abgelehnt worden. Ihrer Gewährung steht schon der § 7 der durch das neue Handelsgesetzbuch mit Gesetzeskraft ausgestatteten Eisenbahn-Verkehrsordnung entgegen, nach der jede Preisermässigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den veröffentlichten Tarifen verboten und nichtig ist. Diese Bestimmung gilt für alle deutschen Eisenbahnen. Und trotzdem erlahmen die Bittsteller nicht!

Wir wollen hoffen, dass, wenn einmal die Einsicht im Publikum noch tiefer Wurzel gefasst hat, dass Ausnahmetarife, auch die dem Einzelnen bequemen, von Uebel sind, dass daher mit Beseitigung aller Ausnahmetarife Ernst gemacht wird, dass dann auch die Bitten um Gewährung persönlicher Ausnahmesätze allmählich ganz verschwinden. Salus publica suprema lex esto! Der Grundsatz gilt, wie in der sonstigen Staatsverwaltung, auch bei der Verwaltung der Staatseisenbahnen.

L—n.

Ergebnisse der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1901.

Das Eisenbahnministerium versandte vor kurzem den Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1901. Aus diesem Berichte, der insbesondere auch die in Durchführung der Bestimmungen des Gesetzes vom 6. Juni 1901 erfolgte Neuregelung des Staatseisenbahnbaudienstes sowie die sonstigen aus diesem Anlasse getroffenen Maassnahmen zur Darstellung bringt, sind folgende bemerkenswerthe Angaben hervorzuheben:

Das von der Staatseisenbahnverwaltung betriebene Bahnnetz, das Ende des Jahres 1900 eine Betriebslänge von rund 11 239 km umfasste, erfuhr 1901 einen Zuwachs von 227 km oder 2,02 %. Es umfasste somit Ende 1901 — ausschliesslich der 1894 eröffneten 76 km langen Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf, der im Jahre 1900 in den Staatsbetrieb übernommenen 57,6 km langen Mühlkreisbahn Urfahr-Aigen-Schlägl sowie der am 16. Juli 1901 eröffneten, rund 70 km langen süddalmatiner Staatsbahnlinien Uskoplje-Gravosa und Glavska-Zelenika — eine Gesammtbetriebslänge von 11 466 km, wovon 7 780 km auf Bahnen im Eigenthum und Betriebe des Staates, 609 km auf Privatbahnen, welche für Rechnung des Staates betrieben werden, und 3 077 km auf Privatbahnen entfielen, welche für Rechnung der Eigenthümer betrieben werden.

Zum staatlichen Betriebsnetze gehörten Privatlokalbahnen mit einer Betriebslänge von 3 078 km. Ferner schlossen an das Staatseisenbahnnetz 545 km Schleppbahnen an. Die Zahl der Fahrbetriebsmittel belief sich Ende 1901 auf 2 648 vollspurige = 0,239 für 1 km und 32 schmalspurige = 0,116 für 1 km, ferner 2 153 Tender = 0,194 für 1 km, 5 935 vollspurige Personenwagen = 0,53 für 1 km, 71 schmalspurige Personenwagen = 0,259 für 1 km, 1 754 vollspurige Post- und Gepäckwagen = 0,156 für 1 km, 24 schmalspurige = 0,087 für 1 km, endlich 45 907 vollspurige Güterwagen = 4,102 für 1 km und 474 schmalspurige Güterwagen = 1,729 für 1 km.

Im Jahre 1901 wurden auf dem staatlichen Betriebsnetze von 1 456 892 Zügen 65 399 570 Zugkm zurückgelegt, d. s. 172 947 Züge = 13,47 % und 1 429 435 Zugkm = 2,23 % mehr als im Jahre 1900. Hiervon waren 27 088 Express- und Schnellzüge mit 6 017 284 Zugkm, 867 799 Personenzüge mit 33 636 910 Zugkm und 562 005 Güterzüge mit 25 745 376 Zugkm. Die Gesammtleistung betrug 14 803 Millionen Rohtonnenkilometer (327 Millionen Tonnenkilometer oder 2,26 % mehr als im Vorjahre). Auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge entfielen 5 764 (+ 3 = 0,06 %) Züge und 1 304 615 (+ 1 105 = 0,08 %) bewegte Rohtonnen.

Der Personenverkehr hat eine weitere Steigerung erfahren, indem 81 655 186 Personen (+ 8 102 356 oder 11,02 %) und 2 444 Millionen Personenkilometer (+ 22 Millionen oder 0,90 %) befördert wurden. Die Länge der von den Reisenden durchschnittlich durchfahrenen Strecke ist — namentlich unter dem zunehmenden Einflusse des Wiener Stadtbahn- und des durch diesen wesentlich gesteigerten örtlichen Anschlussverkehres — von 32,93 km im Jahre 1900 auf 23,93 km, demnach um 9,11 % gesunken.

Nach Entfernungen betrug der Verkehr im Jahre 1901: bis 10 km 58 % des Gesammtverkehrs (+ 5 %). Bis 20 km fuhren 70,71 (+ 3) %, bis 80 km 21,44 (— 0,7) %, bis 1 100 km 2,07 (— 0,1) %. Mit Schnellzügen wurden 3,47 (+ 0,62) % aller Reisenden befördert.

Aus dem Personenverkehr wurden eingenommen 65 598 934 Kronen gegen 64 903 375 Kr. im Jahre 1900. Hiervon kamen ein aus Schnellzügen und zwar dem Verkehr der I. Klasse 4,69 %, der II. Klasse 10,54 %, der III. Klasse 6,85 % und aus den Personenzügen: aus der I. Klasse 0.81 %, der II. Klasse 7,44 %, der III. Klasse 66,3 %. Militärkarten brachten 3,37 %. Auf die Fahrt wurden erlöst: bei den Schnellzügen in der I. Klasse 18,25 (+ 0,26) Kr., der II. Klasse 8,87 (— 0,13) Kr., der III. Klasse 3,67 Kr., bei den Personenzügen in der I. Klasse 6,12 (+ 0,07) Kr., in der II. Klasse 1,25 (— 0,22) Kr., in der III. Klasse 0,59 (— 0,06) Kr. und auf Militärkarten 1,02 (— 0,17) Kr., zusammen 0,8 (— 0,08) Kr. Die durchschnittliche Einnahme betrug auf 1 Personenkm 0.0268 Kr. (gegen das Vorjahr unverändert), auf 1 Betriebskm 7 830 (+ 66) Kr. und auf 1 Person 0,803 (— 0,079) Kronen.

Das abgefertigte Reisegepäck betrug im Berichtsjahre 74 960 t, somit 96 t oder 0,13 % weniger als 1900; die Einnahmen ergaben einen Rückgang von 39 684 Kr. oder 1,32 %. An Eilgut wurden 282 511 t, d. i. 11 350 t oder 4,19 % mehr befördert und daraus 902 556 Kr. oder 11,91 % mehr als 1900 erzielt. Das Gesammtgewicht der beförderten Frachtgüter betrug 1901 31 840 775 t, somit 592 060 t oder 1,89 % mehr als im Vorjahre; die Einnahmen aus dem Frachtverkehr erhöhten sich um 2 369 269 Kr. oder 1,48 %. Eine Steigerung der Transportmengen war im Berichtsjahre festzustellen hauptsächlich bei den Artikeln: mineralische Leuchtstoffe, verschiedene Garten-, Feld- und Walderzeugnisse, Getreide, Brennholz, gebrannter Kalk, Abfälle, Zucker und Düngemittel; dagegen ergaben sich grössere Ausfälle bei Bau, Werk- und Nutzholz, Eisen und Eisenwaaren sowie Stein- und Braunkohle. Jede Tonne Frachtgut legte im Durchschnitt zurück 124 km (gegen 126,07 km im Vorjahre). Die durchschnittliche Einnahme für 1 t Frachtgut betrug 5,101 Kr. (gegen 5,122 Kr. im Vorjahre). Für 1 Betriebskilometer betrug die Einnahme aus dem Frachtgutverkehr 19 388 Kr. (gegen 19 146 Kr. im Vorjahre).

Die Betriebseinnahmen der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen und der Wiener Stadtbahn sammt den hiermit verbundenen Nebendiensten betrugen 1901 rund 267 157 000 Kronen (für 1 km 31 891 Kr.), d. i. 4 178 000 Kr. (für 1 km 499 Kr. oder 1,59 %) mehr als im Vorjahre.

Diese Einnahme setzt sich wie folgt zusammen.

Verkehrseinnahmen und zwar:		
Beförderung von Personen .	65 598 934 Kr.	(+ 694 559 Kr.)
„ „ Reisegepäck	2 955 545 „	(— 39 684 „)
„ „ Eilgut . . .	8 477 783 „	(+ 902 556 „)
„ „ Frachtgut .	162 421 509 „	(+ 2 369 269 „)
zusammen	239 453 771 Kr.	(+ 3 926 700 Kr.)
Vergütung der Auslagen für die staatliche Betriebsführung neuer Lokalbahnen	17 009 Kr.	(— 101 182 Kr.)
Einnahmen aus dem Salzgeschäft	1 695 997 „	(— 110 „)
Antheil an dem Reingewinn der Aussig.-Teplitzer Eisenbahn	442 962 „	(— 435 372 „)
verschiedene Einnahmen . .	25 547 117 „	(— 788 068 „)
zusammen	267 156 856 Kr.	(+ 4 178 104 Kr.)

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge zurückgeführt, betrugen die reinen Verkehrseinnahmen 28 583 Kr. gegen 28 174 Kronen im Vorjahre, was einer Steigerung von 1,45 % entspricht.

Die Betriebsausgaben des Staatsbahnbetriebes ausschliesslich der vertragsmässigen Zahlungen für Verzinsungen und Tilgung betrugen im Jahre 1901 rund 197 409 000 Kr., d. i. unter Berücksichtigung der Kosten für die mit dem 1. November 1899

ins Leben getretene Regelung der Bezüge der Staatsbahnbediensteten, welche für das Jahr 1900 noch im Haushalt des Finanzministeriums verrechnet waren, 4 671 000 Kr. mehr als im Vorjahre. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge betrugen die Betriebsausgaben 23 565 Kr. gegen 23 056 Kr. im Jahre 1900, was eine Steigerung von 509 Kr. oder 2,21 % ergibt. An diesem Ergebnisse sind die einzelnen Dienstzweige in nachstehender Weise betheiligt:

Centraldienst der Staatsbahndirektionen	14 100 623 Kr.	(+ 476 262 Kr.)
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	39 758 734 „	(− 1 246 674 „)
Stations- und Fahrdienst	53 643 449 „	(+ 1 643 877 „)
Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel	61 904 182 „	(+ 3 512 862 „)
Hilfsanstalten für den Betrieb	4 733 462 „	(+ 49 893 „)
sonstige Betriebsauslagen	21 002 419 „	(+ 554 352 „)
sonstige zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	636 431 „	(− 236 429 „)
Auslagen für das Salzgeschäft	1 612 792 „	(+ 18 271 „)
Pauscherforderniss an Auslagen für die staatliche Betriebsführung von neuen Lokalbahnen	17 009 „	(− 101 182 „)
zusammen	197 409 101 Kr.	(+ 4 671 232 Kr.)

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt somit 69 748 000 Kr. gegen 70 241 000 Kr. im Vorjahre, d. i. für 1 km 8 326 Kr. gegen 8 402 Kr. (— 0,9 %) im Vorjahre. Der Betriebskoeffizient stellte sich 1901 auf 65,71 % gegen 64,93 % (bei Berücksichtigung der Kosten für die Regelung der Bezüge der Bediensteten) für das Jahr 1900.

Von den Mehrausgaben des Jahres 1901 entfallen 3 512 862 Kronen auf den Zugförderungsdienst und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel und 1 643 877 Kr. auf den Stations- und Fahrdienst. Da, wie bereits erwähnt, für das Berichtsjahr 172 947 Züge, 1 429 435 Zugkm und 327 000 000 Rohtkm mehr zu verzeichnen sind, als für 1900, so sind die Mehrausgaben in den beiden Dienstzweigen, was die persönlichen Auslagen betrifft, zum grössten Theile auf diese Mehrleistungen, in denen auch der Streckenzuwachs zum Ausdrucke gelangt, zurückzuführen. Ausserdem erforderten im Berichtsjahre Lohnerhöhungen und Anstellungen des Personals einen bedeutenden Betrag.

Die Mehrauslage bei den sachlichen Erfordernissen findet allein schon durch die 20 prozentige Erhöhung der Kohlenpreise im Berichtsjahre eine vollständige Erklärung, insofern durch diese Erhöhung ein Betrag von über 1 500 000 Kr. mehr in Anspruch genommen wurde.

Der Minderaufwand von 1 246 674 Kr. bei der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung wurde in erster Linie durch Ersparnisse auf den Lokalbahnen erzielt.

Der für 1901: 53 527 377 Kr. betragende Ueberschuss der ordentlichen Einnahmen über die ordentlichen Ausgaben der im Eigenthum des Staates stehenden und für seine eigene Rechnung betriebenen Bahnen entspricht bei Zugrundelegung eines Anlagekapitals von 2 567 248 661 Kr. einer Verzinsung von 2,09 % gegen 2,06 % im Jahre 1900.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass der Rechnungsabschluss der Staatsbahnen für 1901 bei weitem keinen so ungünstigen Eindruck hervorruft, wie die Rechenschaftsberichte der meisten Privatbahnen.

Wenn auch der Staatsvoranschlag angesichts des eingetretenen Verkehrsrückganges und des Rückganges der Landwirthschaft und Industrie hinter den Erwartungen ziemlich weit zurückblieb, so zeigt das Wachsen sowohl der absoluten als auch insbesondere der kilometrischen Einnahmen, dass selbst diese widrigen Umstände die steigende Entwickelung des Verkehres auf den Staatsbahnen nicht aufzuhalten vermochten. Auch der Betriebskoeffizient lässt, wenn er auch noch eine geringe Erhöhung von 0,78 % gegen das Vorjahr erfuhr, erkennen, dass das Missverhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen seinem Ende zugeht, wie ja auch die Verzinsung seit Jahren zum ersten Male eine wenn auch geringe Erhöhung aufweist.

Einen besonders erfreulichen Eindruck macht der den Lokalbahnbetrieb betreffende Berichtstheil, aus dem hervorgeht, dass die Betriebseinnahmen der vom Staate für Rechnung der Eigenthumsverwaltungen betriebenen Lokalbahnen trotz der allgemeinen Ungunst der Verkehrsverhältnisse für das Betriebskilometer von 5 650 Kr. im Jahre 1900 auf 5 835 Kr. im Jahre 1901 gestiegen und die Betriebsausgaben ungeachtet der nahezu 20 prozentigen Preissteigerung der Kohle von 3 710 Kr. im Jahre 1900 auf 3 447 Kr. im Berichtsjahre gesunken sind, wodurch der Betriebskoeffizient sich von 76,11 % im Jahre 1900 auf 70,66 % im Jahre 1901 herabminderte.

Durch die planmässig durchgeführten und mit Erfolg gekrönten Maassnahmen zur Verbilligung des Lokalbahnbetriebes wurde nicht nur das Interesse der Gesellschaften, deren Linien dem Staatsbetriebe anvertraut sind, sondern auch das Interesse des Staates und der Länder gefördert, indem bei der überwiegenden Mehrzahl der in Betracht kommenden Bahnen die beim Betriebe erzielten Ersparnisse eine Herabminderung der Ansprüche an die Staats- oder Landesgarantie mit sich brachten.

Was den Personalstand des Eisenbahnministeriums sowie der ihm unterstehenden Behörden und Dienststellen betrifft, so umfasste derselbe (ausschliesslich der Arbeiter) Ende 1901: 46 685 Personen, und zwar 494 unmittelbare Staatsbeamte und Staatsdiener, ferner 7 487 Beamte, 6 454 Unterbeamte und 32 250 Diener der Staatseisenbahnverwaltung. Die persönlichen Ausgaben für das Gesammtnetz des Staatsbahnbetriebes belaufen sich auf 113 500 000 Kr. und weisen gegen das Vorjahr eine nicht unbeträchtliche Steigerung auf.

Es erübrigt noch, der Entwickelung zu gedenken, welche die Wohlfahrtseinrichtungen für die Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung im Berichtsjahre genommen haben. Unter den Wohlfahrtseinrichtungen sind zu nennen: das Pensionsinstitut für Beamte und Unterbeamte mit einer Mitgliederzahl von 12 464 und einem Vermögen von 27 356 000 Kr. Die Abrechnung schliesst mit einem Ausfalle von 1 781 000 Kr., der von der Staatseisenbahnverwaltung gedeckt wird. Das Provisionsinstitut für Diener und Hilfsbedienstete zählte Ende 1901: 56 030 Theilnehmer. Das Vermögen beträgt 24 781 000 Kr., der Rechnungsüberschuss beläuft sich auf 2 739 860 Kr. Die Zahl der Mitglieder der Krankenkasse betrug 91 917, die Einnahmen bezifferten sich auf 2 527 000 Kr., die Ausgaben auf 2 457 000 Kr. Die Krankenkasse besitzt einen besonderen Unterstützungsfonds. Ausserdem besteht noch ein Unterstützungsfonds für Bahnärzte, deren Wittwen und Waisen.

Was die Versicherung gegen Unfälle betrifft, so ist das gesammte bei der staatlichen Eisenbahnverwaltung auf der Strecke und in den Büros verwendete Personal bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gegen die Folgen von Unfällen versichert. Die Zahl der bei dieser Anstalt versicherten Bediensteten belief sich im Jahre 1901 auf 141 054. Die Arbeitsverdienste des versicherten Personals betrugen 126 483 724 Kr. Die staatliche Eisenbahnverwaltung hat an Versicherungsbeiträgen im Jahre 1901: 4 996 107 Kr. gegen 4 278 425 Kr. im Jahre 1900 gezahlt. Die Kosten der Unfallversicherung beliefen sich von November 1889 bis Ende 1901 auf 19 946 910 Kr. Die Spar- und Vorschusskasse hat ein Vermögen von 171 000 Kr. Der Zinsfuss der Spareinlagen richtet sich nach der Dauer der Kündigungsfrist; die meisten Spareinlagen sind dreimonatlich kündbar und verzinsten sich mit 4,75 % (seither ist der Zinsfuss herabgesetzt). Für die Vorschüsse wurden im Jahre 1901 5,5 % Zinsen ohne weitere Nebengebühren erhoben.

Aus den Einnahmen des Schulfondsvereins, welcher ein Vermögen von 355 000 Kr. besitzt, werden zahlreiche Stipendien (im Jahre 1901: 145 Stipendien zu 200 Kr.) zur Ermöglichung der Ausbildung der Söhne von Bediensteten in Gymnasien und anderen Mittelschulen verliehen. Der Jubiläumswohlthätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung gewährt Heirathsausstattungen (15 zu 500 Kr.), ferner Stipendien und Stiftungsplätze behufs Ausbildung der Töchter von Bediensteten. Ausserdem bestehen ein Weihnachtsbescheerungs- und ein Ferienkolonienverein, welcher im Berichtsjahre 168 Kinder in Ferienkolonien entsendete und 6 852 Kinder mit Weihnachtsgeschenken bedachte, dann eine Jubiläumsstiftung der Staatsbahndirektion Lemberg für Ferienkolonien, die v. Czedik'sche Stiftung für Heirathsausstattungen usw. Ueberdies sind an Wohlfahrtseinrichtungen zu erwähnen: Schulen für Kinder von Bediensteten, Wohnungsgenossenschaften zur Beschaffung billiger Wohnungen, Badeanstalten, Lebensmittelmagazine (12 mit 25 781 Mitgliedern und einem Waarenumsatz von 4 446 000 Kr.), endlich Speiseräume für Werkstättenarbeiter und Lesehallen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Staatsbeihilfen für Kleinbahnunternehmungen.** Da aus einer zu bestimmten Fassung der über die finanzielle Betheiligung von Kreisen an Kleinbahnunternehmungen ergehenden Kreistagsbeschlüsse, insbesondere aus einer Festsetzung der nachzusuchenden Provinzial- und Staatsbeihilfen nach ihrer Art und Höhe leicht Weiterungen insofern entstehen können, als sich die Kreise mit übertriebenen und unerfüllbaren Ansprüchen gegenüber Provinz und Staat festlegen, und bei Ablehnung dieser Forderungen nach aussen hin der Anschein erweckt wird, dass der Kreis von der Provinz und dem Staate im Stich gelassen sei und letztere an einem etwaigen Scheitern des Unternehmens die Schuld trügen, so hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten dem „Berl. Akt." zufolge neuerdings folgendes bestimmt: „Die Beschlussfassung der Kreise hat sich nicht auf Einzelheiten der Finanzirung zu erstrecken. Es genügt, wenn der Kreistag nach Beschaffung ausführlicher, der Bauausführung zu Grunde zu legender Vorarbeiten (des Bauplans nebst Kostenanschlag) im allgemeinen über die Art der Bauausführung und die Finanzirung sich schlüssig macht. Die Einzelheiten der Finanzirung würden allenfalls in die Begründung der Kreistagsvorlage aufgenommen werden können. An den Kreistagsbeschluss Bedingungen über die Art und Höhe der nachzusuchenden Provinzial- und Staatsbeihilfe zu knüpfen, ist zu vermeiden. Auch für die Beschlüsse von Provinzial- und Kommunalverbänden erscheint die Aufnahme von Bedingungen über die Art und Höhe einer Staatsbeihilfe nicht angebracht. Bei den Beschlussfassungen der Kreistage empfiehlt es sich, den Kreisausschüssen die etwa nöthigen Vollmachten zur Annahme der staatlichen Betheiligungsbedingungen zu ertheilen." Der Minister hat ferner die Wahrnehmung gemacht, dass mehrfach das Zustandekommen von Kleinbahnunternehmungen, für welche Staatsbeihilfen nachgesucht waren, anscheinend auf Betreiben der betheiligten gewerbsmässigen Bau- und Betriebsunternehmer in überstürzter Weise beschleunigt worden ist. Es ist vorgekommen, dass die Gründer von Aktiengesellschaften für Kleinbahnen sowohl den Gesellschaftsvertrag, wie den Bau- und Betriebsvertrag festgestellt haben, ohne die endgültige Bewilligung der erhofften Staatsbeihilfe abzuwarten, oder dass Termine für die Errichtung solcher Gesellschaften mit so kurzen Fristen anberaumt worden sind, dass der Staat, wenn er das Unternehmen nicht einstweilen scheitern lassen wollte, seine Betheiligung an dem Termine nach Ueberwindung mannigfacher geschäftlicher Unzuträglichkeiten eben noch im letzten Augenblick zu ermöglichen vermochte. Weit entfernt davon, einer den Wünschen der Betheiligten entsprechenden Beschleunigung des Zustandekommens von Kleinbahnunternehmungen entgegenzutreten, muss doch — so führt der Minister in einem an die Oberpräsidenten gerichteten Runderlasse aus — um später Unzuträglichkeiten zu verhüten, Werth darauf gelegt werden, dass die Centralinstanz bei ihren Entschliessungen über die Bewilligung von Unterstützungen nicht in eine Zwangslage versetzt, und dass insbesondere durch die Dispositionen der Betheiligten der endgültigen Bewilligung der Staatsbeihilfen in keiner Weise vorgegriffen werde.

— **Postzwang und Eisenbahnverkehr.** Anlässlich des reichsgerichtlichen Urtheils vom 1. Mai d. J., dessen Inhalt wir in Nr. 57 S. 890 d. Ztg. mittheilten, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen angewiesen, streng darüber zu wachen, dass Zeitungen von expressen Boten als Reisegepäck überhaupt nicht mehr aufgegeben werden. Auch ist die genaue Beachtung des Erlasses vom 21. Juli 1900 in Erinnerung gebracht, wonach in der I., II. und III. Wagenklasse dem Reisenden nur der über und unter seinem Sitzplatz befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung steht und Sitzplätze mit Handgepäck nicht belegt werden dürfen. Zugleich werden die Eisenbahndirektionen angewiesen, darüber zu berichten, ob in ihren Bezirken Fälle vorgekommen sind, dass Zeitungsspeditöre zwei Fahrkarten gelöst haben, um den ihnen zustehenden zweiten Sitzplatz zur Unterbringung von Zeitungspacketen zu benutzen, und wie dem gegenüber verfahren worden ist. Der Minister bemerkt schon jetzt, dass auch in diesen Fällen die Sitzplätze mit Handgepäck unter keinen Umständen belegt werden dürfen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 94 958 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 826 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 96 002 und auf den Arbeitstag 16 000 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 174 und im ganzen 1 044 Doppelwagen oder 1,1 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22 d. Mts. 18 162 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 22 Doppelladungen zu 10 t sowie von anderen Gütern 3 Doppelladungen zu 10 t.

— **Fahrkartenschwindel auf den pfälzischen Bahnen.** Wie die Münchener „Allg. Ztg." vor kurzem meldete, ist die Direktion der genannten Bahnen einem vermuthlich schon längere Zeit betriebenen Fahrkartenschwindel auf die Spur gekommen. Am 21. d. Mts. hatte sie zur Feststellung der Fahrgeldhinterziehungen den Bahnhof Ludwigshafen beim Eintreffen des ersten Zuges von Schifferstadt mit Gensdarmen besetzen lassen, auch hatte auf den Zwischenstationen ein ungewöhnliches Aufgebot von Gensdarmen stattgefunden. Eine während der Fahrt vorgenommene strenge Revision, namentlich der Arbeiterfahrkarten, welche in der Station Ludwigshafen wiederholt wurde, hatte die Feststellung einer grossen Zahl von Arbeitern zur Folge, die sich im Besitz gefälschter Fahrkarten befanden. Auch die übrigen von Neustadt und Schifferstadt in Ludwigshafen eintreffenden Züge, in denen Arbeiter mit Wochenkarten fuhren, wurden einer Kontrole unterzogen. Verschiedene Verhaftungen sollen bereits stattgefunden haben.

Wie jetzt bekannt wird, ist als Fälscher fraglicher Arbeiter-Wochenkarten der in der Fahrkartendruckerei der pfälzischen Bahnen beschäftigte Arbeiter Schwind aus Schifferstadt ermittelt worden. Schwind hat die falschen Wochenfahrkarten in der Mittagsstunde gedruckt und an einen Bahnarbeiter namens Lorch von Iggelheim weitergegeben. Lorch hat die Karten dann an Arbeiter zum Preise von 1,50 *M.* bis 1,80 *M.* verkauft. Der Schwindel wurde dadurch entdeckt, dass bei den in Betracht kommenden Stationen ein beträchtlicher Rückgang in der Zahl der verkauften Arbeiterwochenkarten festgestellt wurde, ohne dass man eine Verminderung der Zahl der abfahrenden Arbeiter bemerken konnte. Die Entdeckung wäre schliesslich noch nicht einmal so leicht möglich gewesen, denn die falschen Karten unterschieden sich in nichts von den echten, wenn der Fälscher sich der kleinen Mühe unterzogen hätte, die auf den Stationen Böhl und Schifferstadt ausgegebenen echten Karten auf ihre Nummern anzusehen. Die Karten der Station Böhl trugen beispielsweise die Nummern von 5 000 aufwärts. Schwind versah seine Karten hingegen mit den Nummern ab 1 000. Als man in der Direktion erst hiervon Kenntniss hatte, war es ein leichtes, dem Schwindel auf die Spur zu kommen. Die Abnehmer selbst mussten wissen, dass die Karten gefälscht waren, weil sie solche nie bis zum Tage des Ablaufes benutzten und desshalb auch nicht an den die Kontrole ausübenden Schaffner zur Ablieferung brachten. Unter diesen Umständen wird es schwer sein, nachzuweisen, wie lange der Betrug schon betrieben wurde. Die bei Schwind und Lorch vorgenommenen Haussuchungen sollen grosse Vorräthe gefälschter Fahrkarten zu Tage gefördert haben.

— **Personalnachrichten.** Das Mitglied der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen Regierungsrath Reinhold Gaitzsch ist unter Belassung von Sitz und Stimme im Kollegium nach Mannheim zur Wahrnehmung des Dienstes des Betriebsinspektors daselbst versetzt. — Zu Kollegialmitgliedern der Generaldirektion sind ernannt: Bahnbauinspektor Baurath Otto Straub bei der Generaldirektion unter Belassung des Titels „Baurath" und Betriebsinspektor, Regierungsrath August Hartfelder in Lauda unter Belassung des Titels „Regierungsrath", letzterer unter Versetzung nach Karlsruhe. — Dem Centralinspektor, Betriebsinspektor Emil Prall in Lauda ist die etatsmässige Amtsstelle des Betriebsinspektors daselbst übertragen.

Oesterreich.

— **Die Fahrkartensteuer.** Das Gesetz, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer, soll mit dem 1. Januar 1903 in Wirksamkeit treten. Umfangreiche Vorbereitungen werden von den Bahnen zur Durchführung des Gesetzes zu treffen sein, denn es sind die Personentarife neu zu erstellen und der Druck der neuen Fahrkarten zu bewerkstelligen. Behufs Erörterung der dieserhalb von den Bahnen zu treffenden Vorbereitungen

hat am 16. d. Mts. im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit den Vertretern der Privatbahnen unter Theilnahme des Finanzministeriums stattgefunden. Die zu erlassende Durchführungsverordnung zu dem Fahrkartensteuergesetze wird insbesondere auch zu entscheiden haben, ob die Fahrkartensteuer zu dem Einheitssatze zuzuschlagen und sodann der Gesammtfahrpreis (unter entsprechender Rundung) zu berechnen ist oder ob die Steuer erst dem Gesammtfahrpreise zuzuschlagen sein wird. Die Regierung hat sich grundsätzlich für den ersteren Vorgang entschieden. Des weiteren wird die Durchführungsverordnung die näheren Bestimmungen über die Art der Entrichtung der im Fakrkartensteuergesetze festgesetzten Stempelgebühren von Anweisungen (Legitimationen) zur freien bezw. ermässigten Fahrt zu treffen haben. Von besonderer Bedeutung ist auch die Regelung der Frage, wie die im laufenden Jahre ausgestellten Fahrkarten sowie Anweisungen zur freien oder ermässigten Fahrt, deren Gültigkeit in das Jahr 1903 hinübergreift, bezüglich der Fahrkartensteuer und Stempelpflicht zu behandeln sind.

— **Der Fahrpark der österreichischen Staatsbahnen und die Ernte.** Die vor einigen Tagen in einem Wiener Blatte geäusserten Befürchtungen, infolge der günstigen Ernteaussichten in Ungarn und der zu erwartenden lebhaften Getreideausfuhr nach dem Westen könnte die Gefahr eines neuerlichen Wagenmangels bei den österreichischen Bahnverwaltungen zu gewärtigen sein, kann wohl nicht als zutreffend bezeichnet werden. Abgesehen davon, dass die aus Ungarn und den Hinterländern kommenden Getreidesendungen in der Regel in denselben Fahrzeugen weiterrollen und die Aufgabebahnen in erster Linie für die Wagenbeistellung Sorge zu tragen haben, sind die österreichischen Bahnverwaltungen auch sonst schon durch die in den letzten Jahren bewirkten namhaften Nachbeschaffungen an Güterwagen so gut ausgerüstet, dass auch etwa herantretenden grösseren Anforderungen mit Beruhigung entgegengesehen werden kann. Bei den österreichischen Staatsbahnen hat sich der Stand an gedeckten Güterwagen seit Beginn des Jahres 1900 bis heute um 668, jener der offenen Güterwagen um 3 636, somit zusammen um 4 304 Stück vermehrt, und bis zum Beginn des nächsten Herbstverkehres gelangen überdies noch weitere 305 noch in Arbeit befindliche offene Güterwagen zur Ablieferung. Damit wird der Wagenstand innerhalb der letzten zwei Jahre eine Vermehrung um rund 4 600 Güterwagen erfahren. Auch ist den österreichischen Fabriken von den Staatsbahnen bereits eine neue Bestellung von rund 1000 Güterwagen aufgegeben worden. Mit der Ablieferung dieser Wagen wird theilweise bereits während des Herbstes begonnen werden. Davon abgesehen, kommt in Betracht, dass die diesjährige Obsternte schwach ist und dass die Herbstmanöver vorzugsweise auf ungarischem Gebiete sich abwickeln werden. Es entfällt somit diesmal für die österreichischen Bahnen die Nothwendigkeit, der Militärbeförderung wegen eine Anzahl von Wagen längere Zeit dem allgemeinen Verkehr zu entziehen.

— **Prioritätsanleihe der Graz-Köflacher Bahn.** Die Aktionäre dieser Gesellschaft hielten am 26. d. Mts. zum Zwecke der Beschlussfassung über die Aufnahme einer Prioritätsanleihe in Höhe von 16 000 000 Kr. eine ausserordentliche Generalversammlung ab.

Wie der Vorsitzende der Versammlung mittheilte, haben die vom Verwaltungsrathe mit der Regierung wegen Umwandlung der gesellschaftlichen Prioritätsschulden seit Jahren gepflogenen Verhandlungen endlich zu einer Vereinbarung geführt, über welche am 19. Juni d. J. ein Protokoll verfasst wurde, durch welches im wesentlichen folgendes bestimmt wird: 1. Die Regierung gibt ihre Zustimmung, dass die Gesellschaft zum Zwecke der Rückzahlung älterer Anlehen eine mit 4 % verzinsliche Prioritätsanleihe von 16 000 000 Kr. aufnehme, doch dürfen die auszugebenden Prioritäten nicht unter dem Kurse von 95,75 % begeben werden. Von diesem Anlehen sollen die alten Prioritäten, und zwar die mit 4,5 % verzinslichen, mit 1 182 300 Kr., die 5 prozentigen, zweite Emission, mit 4 391 100 Kr., dann die 5 prozentigen, dritte Emission, mit 4 872 600 Kr. sowie die alten 2 prozentigen Obligationen von rund 900 000 Kr. konvertirt, die schwebende Schuld getilgt sowie die nöthigen Investitionen bestritten und überdies ein Fonds für künftige Investitionen geschaffen werden. Die für künftige Investitionen nach Bedarf auszugebenden Obligationen dürfen nicht niedriger als 1 % unter dem Tageskurse begeben werden. 2. Dagegen verpflichtet sich die Gesellschaft: a) den Bau der Lokalbahn von Pölfing-Brunn (bei Wies) nach Leibnitz an der Südbahn (Sulmthalbahn) zu fördern bezw. sich an der Kapitalbeschaffung für diese Bahn durch Uebernahme von Aktien zu betheiligen; b) die dem Lande Steiermark gehörende, von der Gesellschaftsbahn Lieboch-Wies abzweigende Bahn Wieselsdorf-Stainz zur Verzinsung und Tilgung ihres Anlagekapitals mit einem Zuschuss von jährlich 4 000 Kr. oder 8 000 Kr. zu unterstützen, letzteres für den Fall, dass die Staatsverwaltung für die zu Konvertirungszwecken verwendeten Prioritäten die Gebühren erlässt, und zwar soll diese Beihilfe solange fortgesetzt werden, als die Lieboch-Wieser Bahn sich im Besitze der Gesellschaft befindet. Ausserdem ist in dem erwähnten Protokoll ausgesprochen, dass sowohl die Staatsverwaltung wie auch die Gesellschaft auf ihrem bisherigen Rechtsstandpunkte in Betreff der Frage der Verstaatlichung der Graz - Köflacher Bahn verharren. Die Generalversammlung genehmigte einstimmig die Anträge des Verwaltungsrathes.

— **Vintschgaubahn.** Seit 1. April d. J. ist eine Ingeniörabtheilung mit der Trassirung der Vintschgaubahn beschäftigt. Die Beamten sind gegenwärtig auf der Strecke Meran-Schlanders vertheilt. Im Laufe dieser Woche soll bereits eine Abtheilung derselben bis Mals weiterrücken. Im Laufe dieses Jahres soll das Projekt bis auf die Töll vollständig in allen Einzelheiten ausgearbeitet werden, damit mit dem Bau der Tunnel dieser Strecke bald begonnen werden kann. Im Frübjahr 1903 sollen die Einzelpläne für die ganze Strecke Meran-Mals fertig werden, so dass sodann nach Durchführung der politischen Begehung bis Mals mit dem Bau der ganzen Linie gleichzeitig begonnen werden könnte, selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass bis dahin die Konzessionirung erfolgt ist. Die Etschregelungsangelegenheiten, mit denen der Bau der Vintschgaubahn eng verknüpft ist, sind endlich auch der Erledigung nahe gebracht. Es soll noch im kommenden Herbst mit den Bauten begonnen werden. Der Damm von der Töll bis Naturns und von Stabel bis Castellbell, rund 12 km, wird zugleich als Bahndamm Benutzung finden.

— **Tiroler Eisenbahnprojekte.** Der Gemeinderath von Innsbruck beschloss einstimmig, Aktien im Betrage von 1 000 000 Kronen der Mittenwaldbahn zu übernehmen, wenn der Staat die Garantie für die 4 prozentige Verzinsung der Prioritäten gewährt. Bezüglich der Stubaierbahn zeigt sich, dass der Bau die veranschlagten Kosten weit überschreiten wird. Die Bauunternehmung tritt daher an die Gemeinde Innsbruck um Erhöhung der Beisteuer heran. Im Hinblick darauf, dass der Vorortgemeinde Wilten grosse Vortheile aus diesem Bahnbau erwachsen, beschloss der Gemeinderath von Innsbruck, die Beitragsleistung für die Stubaierbahn erst dann zu erhöhen, wenn die Gemeinde Wilten mindestens einen Beitrag von 50 000 Kronen dazu leistet.

— **Elektrischer Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Wie gemeldet (vergl. Nr. 57 S. 888 d. Ztg.), werden auf der Wiener Stadtbahn Versuche mit dem elektrischen Betriebe gemacht. Gegenwärtig ist man mit Berechnungen über die Kosten der vollständigen Einführung des elektrischen Betriebes beschäftigt, um sich über diese ein Bild zu machen. Hierbei kommen namentlich die Kosten der Ausrüstung, das sind hauptsächlich Schienen und Wagen, ferner der Strompreis in Betracht. Da die Lokomotiven der Stadtbahn bei Einführung des elektrischen Betriebes nicht mehr verwendet werden können, müssten diese von den Staatsbahnen übernommen werden. Bei den elektrischen Probezügen sind zwar Stadtbahnwagen verwendet worden, und es wäre allenfalls möglich, diese auch für den elektrischen Betrieb zu benutzen, allein es ist nicht ausgeschlossen, dass man sich doch im Falle der Einführung des elektrischen Betriebes für neue Wagen entscheiden würde. In diesem Falle würden auch die Wagen der Stadtbahn an die Staatsbahnen abgetreten werden. Wenn die Berechnungen ergeben sollten, dass die Ersparnisse an Betriebskosten höher sind als die Zinsen des für die Umgestaltung der Bahn aufzuwendenden Kapitals, und das Eisenbahnministerium einer solchen Umgestaltung näher treten wollte, müssten zunächst Verhandlungen mit dem Finanzministerium geführt und die Zustimmung der drei Kurien (Stadt Wien, Land Niederösterreich und Staat) rücksichtlich der Aufnahme eines neuen Anlehens durch die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen eingeholt werden.

— **Die Betriebseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Das erste Halbjahr, welches für die meisten Privatbahnen einen grossen Ausfall gebracht hatte, zeigt bei den Staatsbahnen eine Mehreinnahme. Die Einnahmen des ersten Halbjahres betragen nämlich 112 400 000 Kr., das ist um 4 900 000 Kronen mehr als im vergangenen Jahre. Auch die Einnahme für 1 km ist höher als im Vorjahre (13 259 Kr. gegen 12 806 Kr.). Der Personenverkehr zeigt eine Mehreinnahme von 1 000 000 Kr., der Güterverkehr eine solche von 3 900 000 Kr.

— **Die Ergebnisse des Lokalbahnwesens in Steiermark.** In einer der letzten Sitzungen des steiermärkischen Landtages erstattete der Ausschuss für Eisenbahnangelegenheiten Bericht über das Lokalbahnwesen in der Zeit von Januar 1901 bis März 1902. Aus dem Berichte ergibt sich, dass sich das Betriebsergebniss der steirischen Landesbahnen von dem der Vorjahre nicht wesentlich unterscheidet und nach wie

vor unerfreuliche Ergebnisse vorliegen. Die Linie Cilli-Wöllan schloss mit einem Betriebsüberschuss von 109 972 Kr., und musste zur Verzinsung und Tilgung des Kapitals ein Betrag von 115 387 Kr. den Garanten zur Zahlung vorgeschrieben werden. Bei der Linie Preding-Wieselsdorf-Stainz musste bei einem Betriebsüberschuss von 9 730 Kr. die volle Garantiesumme des Bezirks in der Höhe von 10 400 Kr. zum Ersatze vorgeschrieben und ausserdem der Landeseisenbahnfonds mit 5 913 Kr. in Anspruch genommen werden, um für die Verzinsung und Tilgung des Anleihekapitals aufkommen zu können. Bei der Linie Pöltschach-Gonobitz, welche den geringsten Fortschritt in der Verkehrsentwickelung aufweist und mit einem Betriebskostenabgang von 3 818 Kr. schliesst, wurde der Garantiebetrag des Bezirks Gonobitz in der Höhe von 12 600 Kr. und ausserdem der Landeseisenbahnfonds mit dem Restbetrage von 20 229 Kr. behufs Tilgung und Verzinsung des Anleihekapitals herangezogen. Die Linie Kapfenberg-Au-Seewiesen macht eine erfreuliche Ausnahme in der Richtung, dass sie bei steigendem Verkehr einen Ueberschuss von 93 548 Kr. ergeben hat, während zur Verzinsung und Tilgung nur 86 701 Kr. erforderlich sind. Der Betriebsüberschuss der Bahn Unzmarkt-Mauterndorf, der mit 102 200 Kr. ausgewiesen ist, hat eine 2 prozentige Verzinsung der Prioritätsaktien ergeben. Das gesammte Anlagekapital bei den Linien Cilli-Wöllan, Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz und Kapfenberg-Au-Seewiesen hat durch den Eisenbahnbetrieb eine Verzinsung von 2,4 % gefunden, während der Ausfall auf die im Eisenbahngesetze gewährleisteten Erträgnisse von 4 % durch die Garanten gedeckt werden musste.

— **Zillerthalbahn.** Anfangs August d. J. wird die Theilstrecke Zell a. Z.-Mayrhofen der Zillerthalbahn eröffnet. Turisten und Freunde der herrlichen Alpenwelt werden dieses Ereigniss freudig begrüssen, denn damit wird eines der reizendsten Alpenthäler dem Fremdenverkehr gänzlich zugänglich gemacht und Mayrhofen, der Ausgangspunkt der Hochturen zu den grossen Gletschern des Hinterzillerthales, in den Bahnverkehr einbezogen.

— **Veräusserung von unanbringlichen Gütern und Fundgegenständen.** In den Monaten März und April d. J. sind zwischen der Centraldirektion des Versatz-, Verwahrungs- und Versteigerungsamtes in Wien und der Staatsbahndirektion daselbst sowie der Direktion der Bozen-Meraner Bahn Vereinbarungen zustande gekommen, nach welchen die unanbringlichen Eil- und Frachtgüter sowie die Fundgegenstände der Staatsbahnen und der genannten Privatbahn regelmässig im Versteigerungsamt des Versatzamtes zur Versteigerung gelangen. Nunmehr sind gleiche Vereinbarungen auch mit der Südbahngesellschaft, der Nordwestbahn, der süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang getroffen worden.

— **Verwendung der Schreibmaschine zum Anfertigen der Güterbegleitkarten.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat als erste österreichische Verwaltung nach eingehenden Proben und Studien Schreibmaschinen für das Ausfertigen der Frachtkarten in Verwendung genommen. Es stehen z. Zt., wie die „Oesterr. Eisenbahnzeitung" mittheilt, in den Nordbahnstationen Wien, Floridsdorf, Lundenburg, Göding, Prerau, Mähr.-Ostrau, Oderberg, Krakau, Brünn, Kremsier, Prossnitz, Olmütz, Sternberg, Troppau und Friedek etwa 70 Schreibmaschinen in Verwendung, so dass jetzt ein Ueberblick möglich ist, in welcher Weise das neue Kartirungsverfahren sich bewährt. Es lässt sich nun feststellen, dass alle jene unangenehmen Erscheinungen der früheren Kartirungsmethode (undeutliche oder unlesbare Angaben des Inhalts und des Gewichts der Sendungen in den Karten usw.), die unrichtige und unnöthige Mängelstellungen durch die Einnahmekontrole zur Folge hatten, beseitigt sind. Die mit den Maschinen ausgefertigten Frachtkarten sind besonders deutlich lesbar. Es wurden der Handhabung der Schreibmaschine angepasste Kartenmuster aufgelegt, die eine übersichtliche Darstellung aller in den Karten enthaltenen Angaben bieten. Die Prüfung der Karten vollzieht sich in der Einnahmenkontrole rasch, ohne Schwierigkeit und ohne die früher so häufige Ueberanstrengung der Augen bei besonders undeutlichen und verschwommenen Schriftzügen. Hierdurch erfährt der Dienst der Einnahmenkontrole eine wesentliche Förderung, die namentlich den einzelnen Beamten zu statten kommt. Bei der Nordbahn werden seit einiger Zeit auch die Nachnahmescheine (Begleit- und Legitimationsscheine), die Vormerke über Nachnahmen nach Eingang und über ausgezahlte Baarvorschüsse mit der Schreibmaschine ausgefertigt. Auch hier bewährt sich die Typenschrift.

Ausser bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehen auch Schreibmaschinen bei der Südbahn (in den Stationen Matzleinsdorf, Wr.-Neustadt, Graz, Triest, Bozen und Innsbruck) und bei einigen Staatsbahndirektionen in Verwendung. Auch diese Verwaltungen haben günstige Erfahrungen gemacht, die sich auch darin äussern, dass gegenüber der handschriftlichen Kartirung eine nicht unbedeutende Ersparniss an Arbeitskräften erzielt wurde. Auch bei den ungarischen Staatsbahnen sind in einigen grösseren Stationen Schreibmaschinen im Gebrauch.

— **Haftpflichtgesetz.** Das „Reichsgesetzblatt" verlautbart das Gesetz vom 12. Juli d. J., betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen. Nach § 1 dieses Gesetzes gelten die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869 (R.-G.-Bl. Nr. 27) über die Haftung der Unternehmungen, die Eisenbahnen mit Anwendung von Dampfkraft betreiben, für alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen. Nach § 2 des neuen Gesetzes gelten die Bestimmungen des Artikels VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 168) über die Entschädigungs- und Versicherungsansprüche der gemäss Artikel I, Ziffer 1, und Artikel V jenes Gesetzes versicherten Eisenbahnbediensteten und ihrer Hinterbliebenen betreffs aller mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen.

— **Der Bau der neuen bosnischen Bahnen** stellt an das technische Können grosse Anforderungen, welche kaum wesentlich geringer sind als jene Aufgaben, die bei dem Bau der neuen Alpenbahnen zu lösen sind. Der Hochgebirgscharakter der Gebiete, welche die zu erbauenden Bahnen durchziehen werden, sowie der Umstand, dass die für die Vollspur vorzusehende Trasse in Bezug auf die Richtungs- und Steigungsverhältnisse gewisse Grenzen zieht, welche insbesondere bezüglich des Krümmungshalbmessers einzuhalten sind, werden sich bei dem Bau der bosnischen Bahnen besonders geltend machen. Denn wenn auch die Linien zunächst mit Schmalspur hergestellt werden sollen, muss die in Aussicht genommene Möglichkeit einer seinerzeitigen Umwandlung auf Vollspur schon jetzt für die Richtung der Trasse und die Steigungen maassgebend sein. Im Zuge der neuen Bahnlinien wird eine grosse Anzahl von allerdings zum Theile kleineren Tunneln herzustellen sein. Die Gesammtzahl der zu durchbrechenden Tunnel übersteigt die Ziffer von achtzig, und die Bauzeit mehrerer derselben wird kaum wesentlich geringer sein, als die für die Vollendung der Bahnen insgesammt festgesetzte Baufrist. Dieser Umstand erklärt es auch, dass die Inangriffnahme des Baues der grossen Tunnel schon im laufenden Jahre erfolgen wird. Die Projektirungsarbeiten sind soweit gediehen, dass an den Bau an verschiedenen Stellen unverzüglich geschritten werden kann. Eine umfassendere Bauthätigkeit wird allerdings erst mit dem nächsten Frühjahr beginnen. Denn es ist nicht zu übersehen, dass der wilde, zerklüftete Charakter des Gebietes, das die Bahnen zu durchziehen haben, zunächst die Herstellung von Zufahrtsstrassen nothwendig macht, dass ferner die Ausführung der Anlagen für den Baubetrieb, der Arbeiterhäuser und sonstigen Unterkünfte eine ziemlich zeitraubende und umfassende Arbeit ist, zumal hierbei auch für die Verpflegung des grossen Heeres von Arbeitern in diesen unwirthlichen Gegenden besondere nicht geringe Schwierigkeiten bietende Vorsorge wird getroffen werden müssen.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Monate Juni d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatsbahnen	14 778 800	— 5 465
Südbahn (ungar. Netz)	1 309 323	+ 14 847
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	122 833	— 13 819
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	883 956	— 77 520
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	85 260	— 50 400
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	80 000	— 1 398
Hauptbahnen zusammen	17 260 172	— 133 755
Lokalbahnen „	2 910 992	— 5 209
insgesammt	20 171 164	— 138 964

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme der Hauptbahnen 104 126 089 Kr., jene der Lokalbahnen 16 196 128 Kr., zusammen 120 322 217 Kr. Es zeigt sich gegenüber den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres bei den Hauptbahnen ein Ausfall von 3 352 586 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen 2 834 513 Kr., bei der Südbahn 1 901 Kr., bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn 54 445 Kr., bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 240 244 Kr., bei der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn 205 256 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn 16 227 Kr.), bei den Lokalbahnen hingegen eine Besserung um 377 662 Kr., somit insgesammt bei allen Eisenbahnen

eine Verminderung von 2974924 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge aller Eisenbahnen in Ungarn (die Kleinbahnen, Stadt- und Gemeindebahnen nicht gerechnet) betrug 17708 km gegen 17557 km im Vorjahre; die Vermehrung um 151 km entfällt auf die Lokalbahnen (8335 km gegen 8184 km), während die Länge der Hauptbahnen mit 9373 km unverändert blieb.

— **Güterverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** In der ersten Hälfte dieses Jahres betrug die Gesammtwaarenaufgabe 1115295 Wagenladungen, um nahezu 3 % weniger als in der ersten Hälfte des vorigen Jahres. Der grösste Ausfall (20 %) zeigt sich bei Getreide, von welchem Artikel im laufenden Jahre nur 80394 Wagenladungen aufgegeben wurden; bei Mehl betrug der Ausfall 15 %, ungefähr 9 % bei Kohle und Holz, 11 % bei Eisen und Erzen und 12 % bei Zucker. Eine Steigerung des Verkehrs zeigte sich bei Steinen (16 %), bei lebenden Thieren (13 %), bei Heu und Stroh (63 %) und bei Rüben (13 %); etwas stärker ist auch der Stückgutverkehr.

— **Maassnahmen zur Abwickelung des zu erwartenden Getreideverkehrs.** Die günstigen Ergebnisse der Getreideernte lassen für die Eisenbahnen einen erheblichen Getreideverkehr erwarten. Damit den ungarischen Staatsbahnen eine genügende Anzahl von Wagen für den Getreideverkehr zur Verfügung stehe, wurde von deren Direktion angeordnet, dass die zur Ausbesserung in Werkstätten befindlichen gedeckten Lastwagen sowie die zur Beförderung von Lastzügen geeigneten Lokomotiven baldigst fertiggestellt werden, dass ferner bei jenen Lastwagen, an denen in den kommenden Monaten laufenden Jahres die regelmässig nach Ablauf von drei Jahren fällige Revision vorgenommen werden muss, letztere schon in allernächster Zeit zu bewerkstelligen sei.

— **Pensionsfonds der ungarischen Staatsbahnen.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1901 belief sich die Mitgliederzahl am Ende des Jahres 1901 auf 30087 und weist sonach dem Vorjahre gegenüber eine Steigerung um 1612 Mitglieder auf. Die mit Jahresschluss in Gültigkeit befindlichen Pensionsansprüche betrugen für 3299 Mitglieder 3306037 Kr., für 3035 Wittwen 2249933 Kr., für 2430 Kinder 157660 Kr. und für 401 vollständig verwaiste Kinder 45623 Kr., insgesammt daher 5759253 Kr. Der im Vorjahre zur Auszahlung gelangte Betrag erreichte die Höhe von 5218207 Kr., wozu noch 45345 Kr. treten, welche an 91 Wittwen als Abfertigung ausgezahlt wurden; die öffentlichen Abgaben erforderten 84473 Kr. Das Vermögen des Pensionsfonds betrug Ende des Jahres 1901 21319471 Kr. und zeigt gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um 2776 Kr. Die Einnahmen des Fonds gestalten sich folgendermaassen: Beiträge der Mitglieder 2042267 Kr., Beitrag der Regierung und Gesellschaften 1148305 Kr., Zinsen 264844 Kr., Miethzinse der Fondshäuser 537336 Kronen, für Bahnsteigkarten und an Strafbeträgen 209212 Kr., zinsenfreier Vorschuss der Regierung 1141150 Kr., zusammen 5343114 Kr. Die Einnahmen weisen dem Vorjahre gegenüber eine Steigerung um 134060 Kr. auf. Die Gesammtausgaben betrugen 5343114 Kr. und stellen sich dem Vorjahre gegenüber um 272858 Kr. höher dar. Das in Miethshäusern angelegte Kapital von 15891363 Kr. ergab eine 3,38 prozentige Verzinsung. Das gesammte Vermögen verzinste sich mit 3,76 %.

Uebrige europäische Länder.

— **Regelmässigkeitsprämien bei den belgischen Eisenbahnen.** Nach den bisher gültigen Bestimmungen wurden die dem Zugpersonal gewährten Regelmässigkeitsprämien (primes de régularité) um die Hälfte vermindert, wenn die Züge in den Zwischenstationen Verspätungen erleiden, obschon sie zur vorgeschriebenen Zeit an der Endstation ankommen. Von jetzt ab werden keine Abzüge mehr gemacht, falls nur die Züge keine Verspätung auf dem Endbahnhof erfahren.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** zeigen im ersten Halbjahr 1902 gegen die gleiche Vorjahrszeit eine kleine Besserung, die sich aber in den letzten Monaten nicht gehoben hat. Vom 1. Januar bis Ende Juni vereinnahmten die sieben grossen Netze: Nordbahn, Westbahn, Südbahn, Ostbahn, Orleansbahn, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Staatsbahn rund 670000000 Fr., d. i. gegen 1901 nicht ganz 6500000 Fr. mehr. Die Mehreinnahme beträgt also kaum 1 %. Die Nordbahn, Orleansbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hatten sogar auf das Kilometer gerechnet kleine Mindererergebnisse, während sich bei der Südbahn, Staatsbahn und Ostbahn das kilometrische Ergebniss um 3,33 bezw. 2,32 und 1,41 % erhöhte.

— **Neue Eisenbahnen im Kanton Bern.** Die Sensethalbahn, welche von der Station Flamatt der Jura-Simplonbahn ausgehen und nach Laupen-Gümmenen mit einer Gesammtlänge von rund 11.5 km führen soll, erhält unter Anwendung der im bernischen Eisenbahngesetz offen gelassenen Ausnahmevergünstigung über die gewöhnliche Kantonsbetheiligung (50000 Fr. auf das Kilometer) hinaus einen Zuschuss von 300000 Fr. durch Aktienübernahme des Kantons, bei einem Gesammtvoranschlag der Kosten von 1400000 bezw. 1600000 Fr. Der Vorzug wird gewährt wegen der bedeutenden von den betreffenden Gemeinden zu bringenden Opfer und wegen der nöthigen Förderung der Milchverarbeitungsindustrie (Nestlé usw.). Auch bei dieser Bahn richtet man sich, wie zur Zeit ganz vorwiegend in der Schweiz bei kleinen Bahnunternehmungen, auf elektrischen Betrieb ein. Der Verwaltungsrath hält zwar den Dampfbetrieb, der vorläufig in Aussicht genommen ist, für billiger, aber die spätere Einführung des elektrischen Betriebes für möglich. Deshalb wird dem Kostenvoranschlag der letztere zu Grunde gelegt, und kommt man auf 1600000 statt 1400000 Fr. — Betreffs der Bern-Schwarzenburgbahn beantragt der Regierungsrath des Kantons Bern, gestützt auf ein Sachverständigengutachten, der Aktiengesellschaft und den betheiligten Gemeindebehörden die Finanzirung und Ausführung der Vollspurbahn mit Dampfbetrieb und Einmündung in der Station Weissenbühl der Gürbethalbahn zu empfehlen und ihr für diesen Fall eine Aktienbetheiligung des Kantons von 40 % des Anlagekapitals in Aussicht zu stellen. — Die Generalversammlung der Gürbethalbahngesellschaft beschloss, den kleinen Gewinn der Abrechnung des 4½ monatlichen Betriebes des Rumpfnetzes Weissenbühl-Burgistein mit 6849 Fr. auf neue Rechnung vorzutragen. — Bei Eröffnung der ganzen Linie Bern-Thun werden die Rückfahrkarten nicht unerheblich ermässigt. Man berief sich mit Stolz darauf, dass die Rumpfstrecke derzeit die billigsten Gütertarifsätze der Schweiz besitze, da auf ihr seit 1. d. Mts. die bei den Bundesbahnen noch nicht eingeführten Taxen für die Güterbeförderung der Bundesbahnen Anwendung finden. — Ein schweizerisches Bankensyndikat hat dem Vertragsentwurf, betreffend Uebernahme des Obligationenkapitals von 6300000 Fr. für die geplante Bahn Montreux-berner Oberland, zugestimmt, unter der Voraussetzung, dass ein Aktienkapital von mindestens der gleichen Höhe endgültig untergebracht ist; da diese Voraussetzung laut Berner „Bund" erfüllt ist, ist die geldliche Grundlage der neuen Eisenbahnlinie, an der die Kantone Waadt und Bern mit grösseren Summen betheiligt sind, gesichert.

— **Maggiathalbahn.** Auf Anregung des Bürgermeisters von Locarno hat eine Volksversammlung sich für die Errichtung einer elektrisch betriebenen Nebenbahn in dem von Fremden vielbesuchten Maggiathal von Locarno nach Cevio ausgesprochen und beschlossen, sofort in die Vorbereitungen einzutreten. Der Kanton würde 30 % zu den Baukosten beitragen. Damit beginnt auch der Kanton Tessin den Nebenbahnbau.

— **Simplontunnel.** Schweizerische Blätter berichten aus Brig, die mit der Messung der Wärme im Tunnel beauftragte Kommission hat eine Hitze von über 53° festgestellt.

— **Die berner Oberlandbahnen** erzielten im Jahre 1901 das beste Ergebniss seit ihrem Bestehen. Aus dem Reingewinn von 236063 Fr. (im Vorjahre 194196 Fr.) werden 7 % Dividende, gegen 5,75 % im Vorjahre, vertheilt.

— **Eröffnung der Strecke Kuopio-Idensalmi (Finnland).** Am 1. d. Mts. wurde die Bahnstrecke Kuopio-Idensalmi dem Verkehr eröffnet. Der Bau dieser Eisenbahn wurde auf Grund einer Vorlage der Regierung von den Ständen 1897 beschlossen. Die vorausberechneten Anlagekosten beliefen sich auf 6244000 finnische Mark. Es hat sich indessen herausgestellt, dass die Kosten zu niedrig berechnet worden waren, weshalb der Landtag von 1900 einen Zuschuss anweisen musste. Der nunmehr fertige Bahnbau hat, einschliesslich des rollenden Materials, 8300000 finnische Mark gekostet. Besonders theuer wurde der Uebergang über den See Kallavesi, der ausser zahlreichen kürzeren Brücken einen Bahndamm von etwa 2.25 km Länge erforderte; der See ist an der betreffenden Stelle bis 18 m tief. Die Bahnstrecke ist 85 km lang und hat zwischen den Endpunkten fünf Stationen. Sie geht durch Gegenden, die infolge günstiger Bodenverhältnisse einen verhältnissmässig hohen Kulturstandpunkt erreicht haben und nach finnländischem Maassstab dicht bevölkert sind. Es lässt sich mit Sicherheit voraussehen, dass der Bahnverkehr der neuen Strecke sich besser gestalten wird, als auf der südlichen Strecke Kuopio-St. Michel. Die Buttererzeugung in den Gegenden von Kuopio ist bedeutend; das Kirchspiel Idensalmi mit seinen schönen Wiesen und Weideplätzen hat eine grössere Anzahl Meiereien. Ausserdem berührt die Bahn mehrere fiskalische Forstgebiete, weshalb auch voraussichtlich Holz mit der Bahn befördert

werden wird. Auch Seeerze befinden sich in manchen Seen der Umgegend, ebenso ist an Wasserkraft kein Mangel. Die Eisenbahn soll demnächst von Idensalmi nach Kajana fortgesetzt werden.

Die finnländischen Blätter benutzen diesen Anlass, um kurz zusammenzufassen, was das kleine und arme Finnland zu einer Zeit zu leisten vermocht hat, wo seine Verfassung die Möglichkeit einer geordneten Finanzwirthschaft sicherstellte und die öffentliche Ordnung nicht gestört wurde. Danach hat mit der Eröffnung der Bahnlinie nach Idensalmi das gesammte Eisenbahnnetz Finnlands eine Schienenlänge von über 3 000 km erreicht. Durch die Einverleibung dieser Linie hat die finnische Staatseisenbahn, deren Länge zu Anfang des laufenden Jahres 2 652 km betrug, einen Zuwachs von 85 km gewonnen. Rechnet man hierzu die im Verkehr befindlichen Privatbahnen mit 281 km Länge, so erhöht sich die Summe der gesammten Eisenbahnen Finnlands auf 3 018 km. Dieses für die Verhältnisse Finnlands ansehnliche Eisenbahnnetz ist innerhalb eines Zeitraumes von 40 Jahren entstanden. Die erste Bahn in Finnland wurde am 17. März 1862 dem Verkehr übergeben. Finnlands Eisenbahnnetz hat sich in der verflossenen Zeit durchschnittlich um 750 km im Jahrzehnt oder 75 km im Jahre vermehrt. Das bei der Anlage und Entwickelung der Staatsbahnen niedergelegte Kapital beträgt ungefähr 260 000 000 ℳ. Von den zu diesen Zwecken aufgenommenen Staatsanleihen waren zu Anfang dieses Jahres noch insgesammt 120 000 000 ℳ. im Umlauf. Die in obengenannten Zahlen inbegriffenen privaten Schmalspurbahnen erreichen in Finnland eine Länge von 140 km. Die Finnländer können auf die Vergangenheit stolz sein!

Was wird ihnen die Zukunft bringen?

— **Beförderung leichtverderblicher Güter auf den russischen Bahnen.** Der allgemeine Tarifkongress der russischen Eisenbahnen hat, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ mittheilt, den Vorschlag, leichtverderbliche Waaren in den von einem Herrn Podberski erfundenen Kammern (in Form von beweglichen Kasten) zu befördern, in denen die Temperatur auf jeder beliebigen Höhe während der ganzen Fahrt erhalten werden kann, geprüft. Der Kongress fand die Benutzung solcher Kasten für den Transport als sehr wünschenswerth, und die Bahnen haben daher beschlossen, nur für das in den Kasten befindliche und zu befördernde Gewicht an Gütern die tarifmässige Frachtzahlung zu erheben, dagegen die Kasten selbst frachtfrei zu befördern. Die Kasten sollen entweder an die Eisenbahn oder die Waarenversender vermiethet werden.

Sehr bedauerlicher Weise macht unsere Quelle keinerlei Mittheilung über die Einrichtung dieser Kasten und darüber, wie es erreicht wird, dass die Temperatur stets auf beliebiger Höhe erhalten werden kann. Berücksichtigt man, dass es sich in Russland häufig um die Beförderung solcher leichtverderblicher Güter handelt, die viele Tage unterwegs sein müssen, ausserdem nicht selten sehr schnell wechselnden Temperaturen unterworfen sein werden, so wäre es nicht uninteressant gewesen, zu erfahren, mit welchen Mitteln die Temperatur stets auf der gleichen Höhe in den Kasten erhalten wird. Wir nehmen natürlich an, dass der Kongress bei Prüfung des Vorschlages und bevor er tarifarische Erleichterungen bewilligt hat, sich Gewissheit darüber verschafft hat, dass die in Aussicht gestellte Regelung der Temperatur in den Kasten auch wirklich durchführbar ist.

— **Gesellschaft der russischen Südostbahnen.** Am 14./27. Juni fand die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft der Südostbahnen statt, die einen recht stürmischen Verlauf genommen hat und Verhältnisse aufdeckte, die gerade nicht den Kredit der Gesellschaft zu erhöhen oder zu festigen geeignet erscheinen. Anlass gab der Bericht für das Betriebsjahr 1901, der einer eingehenden Kritik durch die Aktionäre unterzogen wurde. Es wurde der amtlichen „Handels- und Industrieztg.“ zufolge auf das unrichtige System der Budgetberechnung für die Ausgaben an den Donezlinien, die von der Gesellschaft vier Monate lang bereits betrieben werden, auf die schlechte Ausnutzung des rollenden Materials, das überflüssige Anhäufen von Materialien, wodurch die Gesellschaft gezwungen wird, zur Erlangung von Betriebsmitteln zu theuren Anleihen ihre Zuflucht zu nehmen, hingewiesen. Ferner wurde auf die Verluste bei den Getreidevorschussoperationen und die steigenden Ausgaben für Vergütung von Schäden und Verlusten, die nur durch die schlechte Wirthschaft auf den Linien erklärt werden könne, verhandelt. Andere Aktionäre lenkten die Aufmerksamkeit auf das allzu ungleiche Verhältniss zwischen den Ausgaben und den Einnahmen im Vergleich zu den entsprechenden Zahlen anderer Bahnen, insbesondere der von dem Staate verwalteten. Nachdem von der Verwaltung in diesen Fragen Erklärungen gegeben waren, regten einige Aktionäre im Hinblick auf die immer grösser werdenden Verluste, die durch den Umstand, dass die Verwaltung zu weit von den der Gesellschaft gehörigen Bahnen liegt und einen kostspieligen Schriftwechsel erfordert, noch erhöht werden, die Frage der Zweckmässigkeit der Liquidation der Gesellschaft an. Da eine derartige Aussprache vom Vorsitzenden nicht zugelassen wurde, reichte eine Gruppe von Aktionären, die über Aktien mit dem Rechte auf 100 Stimmen verfügt, eine Eingabe um Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung ein, auf der die Frage berathen werden soll, ob bei der Regierung um den Auskauf der Südostbahnen durch den Staat nachgesucht werden soll.

Fremde Welttheile.

— **Vom Bau der Eisenbahn Orenburg-Taschkent.** Nach längerer Zeit dringt wieder einmal etwas über den Bau dieser ausserordentlich interessanten Eisenbahn in die Oeffentlichkeit. Während die russische Presse sonst ziemlich redselig ist und auch Geringfügigkeiten über sehr viel weniger wichtige Bauten mittheilt, hüllt sie sich über den Bau der Orenburg-Taschkent-Eisenbahn in Schweigen. Gegenwärtig erfährt nun die „Petersburger Zeitung“ aus Orenburg, dass auf der 932 Werst (= 994 km) langen Nordhälfte der Linie, die bis Kasalinsk reicht, im Mai etwa 7 000 Arbeiter thätig waren. Der Bahndamm ist seit dem Frühjahr 1901 auf einer Strecke von 320 Werst, gerechnet von Orenburg, so weit fertig, dass in nächster Zeit mit dem Legen der Schienen begonnen werden kann. An der Uralbrücke, die 160 Faden (zu je 2,133 m) Spannweite hat, sind 700 Arbeiter beschäftigt. Ende Mai waren bereits zwei Kästen versenkt. Am Jlekfluss, den die Bahn auf der 213. Werst überschreitet, wird zunächst eine Nothbrücke (105 Faden Spannweite) gebaut. Auf den südlicheren Strecken bis Kasalinsk werden vorläufig Brunnen gegraben und Vorbereitungen für die Versorgung grösserer Arbeitermengen getroffen. An mehreren Stellen wurde Wasser erst in der Tiefe von 40 und mehr Faden gefunden. An einer Stelle in der Steppe (Station Glinka) war bei einer Tiefe von 47 Faden noch kein Wasser im Bohrschacht. Auf den südlicheren Strecken wird der Bahnbau erst dann raschere Fortschritte machen, wenn die Bahn von Orenburg aus auf einer Strecke von etwa 300 Werst (= 321 km) wird befahren werden können, da der Transport und die Verpflegung grösserer Arbeitermengen, die aus dem europäischen Russland kommen, sonst zu beschwerlich wäre.

Während man also auf dieser Strecke noch eifrig an der Arbeit ist, um in erster Reihe ein Bindeglied zwischen dem europäischen und mittelasiatischen Eisenbahnnetze und in zweiter Reihe wohl auch zwischen der sibirischen Bahn und der mittelasiatischen Bahn zu schaffen, wissen bereits mehrere russische Blätter von einer grossen Eisenbahnkonzession zu berichten, welche englischen und Moskauer Kapitalisten zugefallen ist. Es handelt sich bei diesem Projekt um eine direkte Verbindung der mittelasiatischen Bahn mit der sibirischen Linie von Taschkent nach Tomsk. Die Unternehmer dieser über 2 000 Werst (= 2 134 km) messenden Bahnlinie weisen u. a. darauf hin, dass die neue Bahnlinie die reichen Getreideüberschüsse aus den Kreisen Barnaul und Biisk nach Ostsibirien ableiten und dadurch von einem unliebsamen Wettbewerb auf den westeuropäischen Märkten fernhalten wird.

Diese neugeplante grosse Eisenbahnverbindung würde auch die reichen Bestände an Rindvieh und Pferden den europäischen Märkten zugänglicher machen. Es lässt sich überhaupt erwarten, dass diese Durchquerung Asiens von Norden nach Süden in vielfacher Beziehung eine nicht unbedeutende Rolle bei der Erschliessung Asiens spielen kann, ganz abgesehen von der militärischen Bedeutung, da sie sich anscheinend ziemlich nahe der chinesischen Grenze hinziehen wird.

— **Ueber die Eisenbahnen in Transvaal** gibt das „Mouvement Géographique“ eine Uebersicht nach dem jetzigen Stand der Verhältnisse. Die Regierung der südafrikanischen Republik hatte sich das Recht vorbehalten, in ihrem Gebiet die Eisenbahnlinien selbst zu bauen und zu erhalten. Da aber bereits eine Konzession an die niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft vergeben worden war, trat die Regierung diese Rechte auf Grund eines Vertrages ganz an diese Gesellschaft ab, nur mit dem Vorbehalt des Rückkaufes mit einer Kündigungsfrist von einem Jahre und der Festsetzung eines Durchschnittswerthes. Im Jahre 1898 hatte jene Gesellschaft 1 147 km Eisenbahn in Betrieb. Die Hauptlinie war die von der Delagoabai nach Pretoria und Johannesburg. Seit der Besetzung von Pretoria durch die Engländer wurde diese Linie unter militärische Aufsicht gestellt, und jetzt wird die ehemalige südafrikanische Eisenbahngesellschaft mit dem Namen „Imperial-Eisenbahn“ bezeichnet. Es wird gegen sie der Vorwurf erhoben, sie habe auf allen ihren Linien zu hohe Tarife eingeführt und so die Entwickelung des für den Bergbau so nothwendigen Kohlenhandels behindert. Allerdings sind die Beförderungskosten auf den Eisenbahnen der Kapkolonie um die Hälfte niedriger, ohne dass sich die Verwaltung über einen ungünstigen Ertrag zu beklagen

hätte. Die Handelskammer von Johannesburg hatte gegen die Gütertarife vom Jahre 1899 Einspruch erhoben, jedoch hat der Verlauf des Krieges deren Herabsetzung vorläufig verhindert. Von den neuen Eisenbahnlinien ist diejenige von Pretoria nach Pietersburg in einer Länge von gegen 300 km im Jahre 1899 eröffnet worden. Obgleich sie vor Ausbruch des Krieges nur 4½ Monate in Betrieb war, hatte sie in dieser kurzen Zeit doch über 45 000 Reisende und fast 7 500 t Güter befördert. Sie durchschneidet in ihrer ganzen Länge ein für Ackerbau und Viehzucht geeignetes Land. Vor dem Kriege waren weite Flächen von Kaffern angebaut, und an einem Warmbath genannten Ort, wo auch ein grossartiges Hotel erbaut war, zogen heisse Quellen bereits viele Kranke aus Johannesburg und Pretoria an sich. Der Bau der Eisenbahn von Machadodorp über Carolina nach Ermelo ist durch den Krieg unterbrochen worden. Man erwartet von ihrer Vollendung eine Förderung des Rinder- und Pferdehandels nach Natal und des Handels mit der zwischen den beiden Orten gefundenen Kohle nach der Delagoabai. Da in diesem Gebiet auch Eisen vorkommt, so dürfte der Bahnbau den industriellen Aufschwung erheblich fördern. Die Linie wird eine Länge von 115 km haben und 100 000 ℳ für das Kilometer kosten. Eine Zweigbahn von Carolina über den Chrissiesee nach Swaziland wird seit längerer Zeit geplant. Von der Eisenbahn zwischen Komati Poort, der Grenzstation der Delagoabahn, und Leydsdorp sind 114 km fertig; die ganze Länge beträgt etwa 350 km. Die Eisenbahn zwischen Vryheid und dem Buffalofluss, etwa 62 km lang, wird wahrscheinlich ebenfalls in nächster Zeit ausgeführt werden. Vryheid war früher die Hauptstadt einer besonderen kleinen Republik, deren Präsident Lukas Meyer war, der spätere Vorsitzende des Volksraad in Transvaal, der seiner Zeit bereits eine Konzession für diese Linie erhalten hatte. Von den genannten Hauptlinien gehen noch Zweigbahnen ab nach Klerksdorp, Springs und Barberton. Dazu würden die Linien nach Ermelo, Leydsdorp, Rustenburg und Lydenburg kommen, endlich auch eine Verbindung von Vryheid nach Dundee in Natal.

Allgemeines.

— **Das Cölner Stücklohnverfahren.** Zu der in Nr. 47 d. Ztg. veröffentlichten Abhandlung erhalten wir nachstehende Zuschrift:

„Es liegt auf der Hand, dass das eingeführte Verfahren sowohl für die Eisenbahnverwaltung, als auch für die Arbeiter grosse wirthschaftliche Erfolge gezeitigt hat und dass es sich daher empfiehlt, seiner weiteren Einführung nach und nach überall näher zu treten. Auffallend könnte höchstens sein, dass man erst jetzt daran gegangen ist, die Stücklohnarbeit auf den Güterabfertigungen einzuführen, während sie doch in den Werkstätten seit langen Jahren Brauch ist und selbst bei Gleisumbauten sowie bei Bahnunterhaltungsarbeiten — hier allerdings nur bei weniger dichtem Verkehr — seit geraumer Zeit angewendet wird.

Natürlich muss man auch bei der Stücklohnarbeit gewisse Uebelstände, die sich gelegentlich auf einigen Bahnhöfen gezeigt haben, durch geschickte Maassnahmen zu vermeiden suchen; dahin gehört z. B., dass man die Einführung des Stücklohnverfahrens nicht im Herbst bei bevorstehendem allgemeinen Arbeitsmangel, sondern im Frühjahre bei beginnender Bauthätigkeit bewirkt, um die bei der Einführung stets überflüssig werdenden Kräfte nicht der Noth auszusetzen. Geschieht nämlich die Einführung im Herbst, wo naturgemäss das Angebot von Arbeitskräften immer gross sein wird, so sind die ersparten Arbeiter sehr schwer unterzubringen, und der an einigen Stellen beliebte Ausweg, diese (meist verbrauchten) Leute einfach dem Bahnmeister zuzuweisen, kann nicht zur Nachahmung empfohlen werden; denn der Bahnmeister, dieser bei der Eisenbahnverwaltung nicht nur scherzweise ‚Mädchen für Alles‘ genannte Beamte, kann mit solchen Kräften auch nicht das leisten, was er soll.

Ferner ist es vorgekommen, dass Arbeiten, die bisher von den Güterabfertigungen verrichtet wurden, wie z. B. das Reinigen der Güterböden, der Ladestrassen, der Rampen und der Räume darunter usw. einfach plötzlich bei Einführung der Stücklohnarbeit gleichfalls dem mit wirklich genug Arbeit bedachten Bahnmeister zugeschoben wurden. Hierdurch wird das Ergebniss der gemachten Ersparnisse ohne Zweifel verschleiert oder zum Schaden der Bahnunterhaltung in günstigerem Lichte dargestellt, als es wirklich der Fall ist. Es ist doch das Nächstliegende, dass jede Dienststelle erstens die ihr obliegenden Arbeiten selbst verrichten muss, weil sie diese auch am besten beaufsichtigen kann, und zweitens die Invaliden und plötzlich überflüssig werdenden Arbeiter selbst unterzubringen sucht. Das Mittel der Abschiebung ist ja sehr viel bequemer, erfordert keine Bemühung, kein Nachdenken. Allerdings kann hierbei ein gutmüthiger Dienststellenvorsteher in die Lage gebracht werden, nach und nach so viel Invaliden anzunehmen, die ihm natürlich als volle Köpfe angerechnet werden, dass er plötzlich mit seinem anscheinend reichlich bemessenen Personal nicht mehr auskommt, weil er eben zu viel leistungsunfähige Arbeiter hat, bei denen der Prozentsatz der Krankheitstage auch viel grösser ist, als sonst im Durchschnitt.

Es empfiehlt sich eben, dass sich nicht nur die Vorstände der Inspektionen, sondern auch die Vorsteher der Dienststellen rechtzeitig über die Verwendung der überflüssigen Arbeitskräfte mit einander benehmen, dann wird sich bei gutem Willen eine glatte Regelung ohne Schwierigkeiten erreichen lassen.“

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 20. Juli d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnete 19,447 km lange Strecke Culm-Unislaw der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, von welcher die Theilstrecke Unislaw-Althausen (13,022 km) bereits am 1. September 1901 für den Güter- und Viehverkehr eröffnet wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. August d. J. wird der an der Bahnstrecke Schneidemühl-Dirschau zwischen Rittel und Czersk — und zwar 9,6 km von Rittel und 7,6 km von Czersk — neu eingerichtete Personenhaltepunkt Guttowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. August d. J. wird die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr, beschränkte Stückgutaufgabe und Wagenladungsverkehr für die Domäne des Baron Korb-Weidenheim eingerichtet gewesene Halte- und Ladestelle Bezdêkau der Linie Pilsen-Eisenstein für den allgemeinen Wagenladungsverkehr und die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, beschränkten Stückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesene Station Lindenhau der Linie Pilsen-Eger für den Gesammtverkehr — lebende Thiere und Fuhrwerke ausgeschlossen — eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 268 vom 19. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen im Berichtsjahre 1899/1900 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 25. Juli d. J.).

Nr. III 794 vom 18. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ausschussberichte zu Nr. XXVIII, XXX und XXXI der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 24. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.

In der in Nr. 55 dieser Zeitung unter dem 1. Juli 1902 von uns erlassenen Bekanntmachung hat das Datum in der letzten Zeile des zweiten Absatzes zu lauten:

„bis zum 15. September 1902" und ist entsprechend zu berichtigen.

Breslau, den 26. Juli 1902. (1953)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbands-Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. August 1902 wird der an der Bahnstrecke Schneidemühl - Dirschau zwischen Rittel und Czersk — und zwar 9,6 km von Rittel und 7,6 km von Czersk — neu eingerichtete Personenhaltepunkt Guttowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Gepäckstücke werden von Guttowitz unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Fahrkartenendstation erhoben.

Es werden folgende Züge in Guttowitz halten:

A. Richtung nach Dirschau:
Zug Nr. 303 Abf. 6.18 Vorm.
„ „ 7843 „ 5.25 Nachm.

B. Richtung nach Konitz:
Zug Nr. 302 Abf. 8.01 Vorm.
„ „ 6162 „ 12.26 Nachm.
„ „ 304 „ 6.16 „

Danzig, den 23. Juli 1902. (1954)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 wird für Petroleum und Naphta von Ludwigshafen a. Rhein nach Mimmenhausen-Neufrach ein ermässigter Frachtsatz von 1,52 ℳ. für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 26. Juli 1902. (1955)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. August d. J. wird im bayerisch - sächsischen Güterverkehre, Tarifheft 2 für die Beförderung von Graphit in Wagenladungen von 10 000 kg folgender neue Ausnahmetarif 27 eingeführt:

Nach	von Passau (bayer. Stsb.) für 100 kg in Mark
Dresden-Altstadt .	1,55
Dresden-Neustadt .	1,57
Hainsberg	1,51
Pirna	1,61

Dresden, am 28. Juli 1902. (1956)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. September d. J. tarifiren Strassenbahnwagen mit Elektromotoren auch im Verkehr über den Gotthard — ebenso wie im Brennerverkehr — nach Spezialtarif III auf den ausseritalienischen Strecken.

Strassburg, den 24. Juli 1902. (1957)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch - italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württembergisch - bayerischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 5 c für Steinschrotten (Steinschotter) wird mit Gültigkeit vom 1. August d. J. auf weitere Stationsverbindungen ausgedehnt.

München, den 24. Juli 1902. (1958)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902, kommt der Nachtrag VI zur Ausgabe.

Derselbe enthält insbesondere:

1. Anstosssätze für neu aufgenommene Lokalbahnstationen der Linien Ochenbruck-Allersberg, Traunstein-Waging, Münchberg - Zell in Ofr. und Wasserburg a/I. Bahnhof - Wasserburg a/I. Stadt. Die Anstosssätze gelten jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Linien;
2. geänderte (ermässigte) Anstosssätze für die Stationen der Lokalbahnlinien: Vohenstrauss-Waidhaus (Theilstrecke der Lokalbahn Neustadt a/Wald-Naab-Waidhaus), Kronach - Nordhalben, Thann-Matzbach-Isen-Haag, Strullendorf - Schlüsselfeld und Landshut-Rottenburg a/Laaber infolge Aufhebung der Lokalbahnfrachtzuschläge ab 1. August 1902;
3. ermässigte Anstosssätze für Wegebaustoffe im Verkehr zwischen Maroldsweisach und gewissen württembergischen Stationen.

München, den 23. Juli 1902. (1959)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. August d. J. wird die Station Wimpfen der badischen Staatsbahn in den Thiertarif des Verbandes aufgenommen. Die Abfertigungsstellen ertheilen Auskunft.

Cöln, den 22. Juli 1902. (1960)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Im Tarife Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, vom 1. Mai 1900 werden mit Wirkung vom 5. September 1902 folgende Berichtigungen durchgeführt:

Auf Seite 19 wird bei Lauscha (Sachs.-Mein.) im Spezialtarif III b der Anstossbetrag von 9 Cts. eingesetzt;

auf Seite 37 wird der Frachtsatz der Frachtstückgutklasse 2 Coburg nach und von Lenzburg auf 670 Cts. und auf Seite 72 der Frachtsatz der Frachtstückgutklasse 1 Neudietendorf nach und von Turgi auf 691 Cts. berichtigt;

im 1. Nachtrag wird auf Seite 6 bei Oschersleben in der dritten Spalte an Stelle des Wortes Eisenach gesetzt: „Neudietendorf".

Karlsruhe, den 21. Juli 1902. (1961)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. August 1902 gelangt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayer. Linien der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Februar 1901 Nachtrag III zur Einführung.

München, den 23. Juli 1902. (1962)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 gelangt zu Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901, der III. Nachtrag zur Einführung.

München, den 24. Juli 1902. (1963)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Am 1. August 1902 treten zu den vom 1. April 1899 und 1. Juni 1900 gültigen Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre die Nachträge 12 bezw. 8 in Kraft. Durch den Nachtrag 12 werden u. a. anderweite Ausnahmesätze für Petroleum und Naphta von Altona nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt eingeführt. Durch beide Nachträge werden die Ausnahmetarifsätze für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren ab Blankenstein (Saale) nach den Elbe-, Weser- und Emshäfen am 1. Oktober 1902 ausser Kraft gesetzt.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 23. Juli 1902. (1964)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. wird die Station Zornhof der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit Schnittfrachtsätzen für die allgemeinen Tarifklassen und die Ausnahmetarife Nr. 1 (Holz), 3 (Obst) und 9 (Steine), sowie die Station Gandringen der gleichen Verwaltung mit einem Schnittfrachtsatze für den Ausnahmetarif Nr. 7 (Cement) in das Tarifheft I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 23. Juli 1902. (1965)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion.

Die auf Seite 23 des Nachtrags 2 zum Ostdeutsch - mitteldeutschen Gütertarif (Gruppe I, II/V) enthaltene Entfernung für Lauscha (Sachsen-Mein.)-Dittersbach wird vom 16. September 1902 ab von 445 auf 545 km erhöht.

Magdeburg, den 25. Juli 1902. (1966)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 1. August d. J. treten für die Beförderung lebender Thiere in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen

den Stationen Ketschdorf (Direkt. Breslau) und Löbau (sächs. Staatsbahn) die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

für Pferde in gewöhnlichen Vieh- oder Güterwagen 3,75 ℳ

für sonstiges Vieh { in einbödigen Wagen 3,01 ℳ / in mehrbödigen Wagen 3,93 ℳ } für 1 qm Ladefläche.

Die Entfernung beträgt 134 km.

Breslau, den 23. Juli 1902. (1967)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1902 wird in die Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa auf das Jahr 1902 ein ermässigter Frachtsatz für Wolle in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach Johanngeorgenstadt Uebergang mit 46 ₰ für 100 kg aufgenommen.

Dresden, den 26. Juli 1902. (1968)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Vom 1. August l. J. an werden die in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften I A und II G enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 Abtheilung IV (Mühlenerzeugnisse) für Mannheim Industriehafen auf die entsprechenden Frachtsätze für Mannheim badische Bahn herabgesetzt.

Karlsruhe, den 24. Juli 1902. (1969)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zu den Tarifheften II B (Verkehr elsass-lothringische und luxemburgische Bahnen - Ostschweiz), II D (pfälzische Bahnen Ostschweiz) und II F (Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken-Ostschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. August l. J. je der II. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen neue ermässigte Frachtsätze für Düngemittel; ausserdem enthält der II. Nachtrag zum Heft II B Frachtsätze des Spezialtarifs I a und b für Château-Salins, für Cement ab Gandringen und einige Ermässigungen in den Frachtsätzen für Eisen und Stahl usw. ab Strassburg, Königshofen und Schiltigheim; ferner sind im II. Nachtrag zum Heft II D Taxen für Maximiliansau, Hochspeyer (alt) und Hochspeyer (neu), für Mühlenerzeugnisse ab Godramstein und Neustadt a. d. H., für Calcium-Carbid nach Speyer Hauptbhf. und neue (erweiterte) Ausnahmetarife für Kartoffeln und Rüben (Nr. 17), sowie für rohen Thon (Nr. 39) enthalten.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 23. Juli 1902. (1970)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

(Frachtsätze für Glastransporte von Bleistadt nach schweizerischen Stationen.)

Mit Gültigkeit vom 15. August 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Glas, folgendem: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flussstücken und Stangen, Glaspfannen und ungeschliffenen Glastafeln, ferner rohen Glastafeln, auch mit Drahteinlagen (Drahtglas), bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Von nebenstehender Station nach untenstehenden Stationen	Bleistadt Centimes für 100 kg
Lindau trans.*)	277
Basel (S. B. B. u. Bad. B.)	369
Basel-St. Johann	369
Bern	469
Luzern	404
Romanshorn	307
Zürich (H. B.)	373

*) Der Frachtsatz nach Lindau transit findet nur Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter.

Wien, am 22. Juli 1902. (1971)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Direkte Frachtsätze für lebende Rebhühner etc. als Schnellzugs-Eilgut.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 treten für die Beförderung von lebenden Rebhühnern, lebenden Fasanen und anderem lebenden wilden Geflügel in Käfigen, Körben etc. bei Aufgabe als Schnellzugs-Eilgut in Einzelsendungen, jedoch bei Frachtzahlung für mindestens 20 kg für jede Sendung und Frachtbrief, folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach Kaldenkirchen von	Mark pro 100 kg
Komotau B. E. B.	24,16
Saaz B. E. B.	25,11
Wien I K. E. B.	36,13
Wien II K. F. J. B.	36,13
Wien K. F. N. B.	36,13
Wien St. E. G.	36,13
Wien Oe. N. W. B.	36,13

Diese Frachtsätze werden nur angewendet, wenn mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung die Beförderung mit Schnellzügen auf den Frachtbriefen oberhalb der Adresse durch die Worte „Mit Schnellzug" vorgeschrieben wird. Die Beförderung mit Schnellzügen wird jedoch nur insoweit gewährleistet, als die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges es gestatten.

Wien, am 22. Juli 1902. (1972)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Für Malz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen, sowie bei Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen folgende Frachtsätze im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1902 in Kraft:

Zwischen Chrudim Stadt und	Pfennige pro 100 kg
Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz	121*)
Schönpriesen-Umschlag	116*)
Aussig-Landungsplatz	116*)
Dresden-Elbquai	157

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht inbegriffen; dieselbe beträgt 10 ₰ pro 100 kg.

Wien, am 26. Juli 1902. (1973)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Strassburger Strassenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ist der Nachtrag IV zu unserem Lokaltarif erschienen.

Derselbe enthält eine Aenderung des Nachtrags I vom 1. April 1898, Abschnitt IV, Ziffer 4, Güter, Abs. 1.

Strassburg, den 22. Juli 1902. (1974)

Die Direktion.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufbringung von eichenen Schwellen und kiefernen Bohlenbelägen für das neu herzustellende Personengleis Gräbschner Chaussee-Marienhöfchen b. Breslau über den 160 m langen märkischen Viadukt soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 4. August d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 1,00 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Die Detailzeichnungen der Eisenkonstruktion mit den Brücken- u. Bohlenbelägen (11 Stück) werden nur auf besonderen Antrag gegen Einsendung von weiteren 7,50 ℳ in baar abgegeben.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 22. Juli 1902. (1975)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung von 37 260 kg Bleiweiss, 7 920 kg Zinkweiss, 11 830 kg Bleimennige und 2 280 kg Bleiglätte (Silberglätte) in je einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. September 1902, Vormittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. September 1902.

Berlin, den 26. Juli 1902. (1976)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 60. 2. August 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Neue Schnellzuglokomotiven.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bereiten sich einschneidende Veränderungen vor; der Dampflokomotive, die so lange ruhmreich ihren Platz in unserem Verkehrswesen behauptet hat, die unserem internationalen Handelsverkehr ein vollständig neues Gepräge verlieh, drohen zwei Konkurrenten zu erstehen: der elektrische Schnellbahnwagen und der Gasmotor. Es ist ein alter Erfahrungssatz, dass Zeiten wirthschaftlichen Niederganges der Entwickelung der Technik und Industrie besonders günstig sind, denn sie zwingen die betheiligten Kreise, alle Kräfte anzuspannen, um in dem verschärften Wettkampf zu bestehen. Und so dürfte denn die gegenwärtige ungünstige Lage, in der sich unsere Industrie befindet, wesentlich dazu beitragen, den oben erwähnten Wettstreit zu verschärfen, gleichzeitig aber auch seinen endgültigen Ausgang beschleunigen.

Als vor 2 Jahren die ersten ausführlicheren Mittheilungen über die geplanten Versuche mit elektrischen Schnellbahnen in die Oeffentlichkeit drangen, da begann sich allmählich eine Stimmung gegen die Dampflokomotive geltend zu machen, die mit jeder neuen Nachricht über die Schnellbahnen zunahm. Allmählich bildete sich im grossen Publikum — ja sogar in gewissen technischen Kreisen — die Meinung heraus, dass die Dampflokomotive mit ihren 90-100 km in der Stunde an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sei und dass sie in dem zukünftigen Personenschnellverkehr keine Daseinsberechtigung mehr habe, da dieser grössere Geschwindigkeiten nothwendig machen würde. Und in der That: vergleicht man unseren heutigen Schnellzugverkehr mit dem, was optimistische Gemüther von der zukünftigen elektrischen Schnellbahn behaupteten, so konnte man sich des Gedankens nicht erwehren, dass diesem Zukunftsbild der elektrischen Schnellbahn gegenüber die heutigen Leistungen unseres Dampfverkehres doch recht bescheiden sind.

Die elektrische Schnellbahn sollte mit einer Geschwindigkeit von mindestens 200 km in der Stunde — ja, man sprach zeitweise sogar von 250 km — fahren, d. h. sie sollte die Strecke Berlin-Hamburg in etwas über einer Stunde, diejenige Berlin-Cöln in ungefähr 3 Stunden zurücklegen. Und das nicht etwa in Form unserer heutigen Züge, sondern jeder Schnellbahnwagen sollte einen, höchstens zwei Anhänger haben, und die heutige Zahl der abfahrenden Züge sollte auf das 3—4 fache erhöht werden. Die neuen Schnellzüge mussten in dieser Ausführung dem kommenden Geschlecht vollständig neue Begriffe von Zeit und Raum beibringen, sie schienen berufen, eine Umwälzung in unserem Verkehrswesen herbeizuführen, welche diejenige vielleicht noch übertraf, die seiner Zeit die Einführung der Dampflokomotive zur Folge hatte.

Mit lebhafter Spannung sah man daher in den technischen und industriellen Kreisen des In- und Auslandes dem Ausfall der vorjährigen Fahrversuche auf der Militärbahn bei Berlin entgegen, die zu diesem Zweck in bereitwilligster Weise zur Verfügung gestellt worden war. Man war sich in technischen Kreisen von vornherein darüber klar, dass, wie immer auch diese Versuche ausfallen, sie jedenfalls in hohem Maasse anregend und befruchtend auf unser Verkehrswesen wirken würden. Die Versuche haben denn auch höchst interessante und werthvolle Ergebnisse in Bezug auf Luftwiderstand, Beanspruchung des Oberbaues usw. ergeben, so dass die Technik den grossen Firmen und Banken, welche die sehr bedeutenden Kosten für diese Versuche aufgebracht haben — bisher sollen 1 250 000 ℳ ausgegeben sein —, zu grossem Dank verpflichtet ist. Die Versuche auf der Militärbahn wurden bekanntlich bei einer Geschwindigkeit von etwas über 160 km in der Stunde eingestellt, weil der Oberbau versagte, und es wurde beschlossen, die Versuche erst dann fortzusetzen, wenn ein stärkerer Oberbau zur Verfügung stände.

Inzwischen hat aber Regierungs- und Baurath Wittfeld im preussischen Eisenbahnministerium eine neue Dampflokomotive entworfen, welche die bisherigen Leistungen der besten Dampflokomotiven in den Schatten zu stellen berufen ist, indem sie eine Normalgeschwindigkeit von 130 km in der Stunde ermöglicht, die indess bis zu 150 km erhöht werden kann. Mit einem Nutzgewicht von 90 t soll die neue Lokomotive auf der Wagerechten eine Geschwindigkeit bis zu 2'0 km in der Stunde entwickeln können. Das sind Leistungen, wie sie bisher die Dampflokomotive auch nicht im entferntesten aufzuweisen hatte. Es wurden bereits zwei Lokomotiven der neuen Art bei der bekannten Casseler Firma Henschel & Sohn in Bestellung ge-

geben; diese sollen bis Mai 1903 vollendet sein und werden sich an den Wettfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen betheiligen, nachdem bis dahin die Militärbahn mit einem neuen stärkeren Oberbau versehen wurde, den der preussische Eisenbahnminister leihweise und unentgeltlich zur Verfügung stellt. Die Dampflokomotive ist also entschlossen, den Kampf mit dem elektrischen Schnellwagen aufzunehmen, und die Anhänger des Dampfbetriebes behaupten, die nächstjährigen Versuche würden nicht nur ergeben, dass die Dampflokomotive ebenso wie der elektrische Schnellwagen 150 und 160, ja selbst 200 km in der Stunde fahren kann, sondern dass der Dampfbetrieb auch rentabler sei als der elektrische, ganz abgesehen davon, dass der erstere natürlich in unsere bestehenden Verkehrsanlagen besser hineinpasst.

Die bisherigen Probefahrten mit den elektrischen Schnellwagen haben, wie die Anhänger des Dampfbetriebes versichern, eine recht ungünstige Wirkung des elektrischen Betriebes auf den Oberbau ergeben. Das ist erklärlich, wenn man bedenkt, dass er für Geschwindigkeiten von 150 bis 160 km in der Stunde nicht geschaffen war und dass, während bei der Dampflokomotive der am abgefederten Rahmen befestigte Motor durch Vermittelung der Pleuelstange seine Leistungen auf die Treibachsen überträgt, die Motoren bei den elektrischen Schnellwagen von Siemens & Halske direkt auf den Achsen sitzen. Dadurch wirken die Stösse des Motors, nach dem Ausspruch eines hervorragenden Fachmannes, „wie Schläge eines schweren Dampfhammers auf die Schienen". Die unabgefederten Massen sind also beim Schnellbahnwagen viel grösser als bei der Dampflokomotive; ausserdem liegt der Schwerpunkt bei der letzteren wesentlich höher als bei den elektrischen Schnellwagen. — Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft hat versucht, die Stosswirkungen der Motoren durch ein ziemlich verwickeltes Federwerk abzuschwächen, das sie auf den Achsen angebracht hat. Die damit erzielten Erfolge sollen jedoch die in die Verbesserung gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt haben. Auch dem schönen Traum von 200 bis 250 km Geschwindigkeit in der Stunde und einzeln laufenden Wagen bei einer drei- bis vierfachen Abgangszahl derselben treten die Anhänger des Dampfbetriebes neuerdings entgegen, indem sie darauf hinweisen, dass schon bei einer Geschwindigkeit von über 150 km in der Stunde besondere, nur dem Schnellverkehr dienende Bahnlinien nothwendig würden, was aber mit so bedeutenden Kosten verbunden wäre, dass deren Errichtung noch in unabsehbare Ferne gerückt sei. Aber auch den Plan, einzelne Wagen abgehen zu lassen, erklären sie aus wirthschaftlichen Gründen für unausführbar, da beispielsweise ein in vier einzelne Wagen zerlegter Zug das vierfache Personal nothwendig machen würde und an den Stirnflächen einen ungefähr viermal so grossen Luftwiderstand zu überwinden hätte, als wenn die vier Wagen zu einem Zug vereinigt wären. Dass aber dieser Luftwiderstand auf die Oekonomie des Betriebes von grossem Einfluss ist, beweist der Umstand, dass nach den jüngsten Erfahrungen auf der Militärbahn der Luftwiderstand ungefähr im quadratischen Verhältniss mit der Schnelligkeit zunimmt. Während der Luftdruck auf die Stirnseite bei 80 km Stundengeschwindigkeit auf 1 qm nur 32 kg beträgt, steigt er bei 100 km bereits auf 50, bei 120 km auf 75 kg und beträgt bei einer Geschwindigkeit von 150 km 122 bis 130 kg.

All' diesen Umständen wird denn auch in der Konstruktion des neuen Schnellzuges, der sich bei den nächstjährigen Wettfahrten betheiligen soll, Rechnung getragen, wie derselbe überhaupt in vielen Punkten höchst interessante und sinnreiche Verbesserungen aufweist. Um den Luftwiderstand möglichst zu verringern, wird der ganze Zug in eine Hülse von Stahlblech gekleidet, die alle vorspringenden Theile der Lokomotive überzieht, über den Tender hinweglaufend sich an den Zug anschliesst und vorn und hinten spitz zuläuft. Da aber bei den vorgesehenen grossen Geschwindigkeiten auch der durch die Speichen- und Kuppelräder verursachte Luftwiderstand sehr bedeutend ist, werden auch diese mit Blechscheiben verkleidet. Um eine Belästigung des Publikums durch den Rauch der Lokomotive zu vermeiden, wird dieser durch ein Rohr, das von der Lokomotive ans Ende des Zuges läuft, hinter diesen geleitet. — Die neuen Lokomotiven haben sechs Achsen, von denen je zwei Laufachsen zu einem vorderen und hinteren Drehgestell vereinigt sind, die beiden Treibachsen liegen zwischen diesen. Man hat diese Anordnung gewählt, um einen möglichst ruhigen und sicheren Gang zu erzielen. Neu und bemerkenswerth ist die Anordnung des Kurbelgetriebes. Die Antriebachsen haben drei Kurbeln erhalten, zwei äussere und eine innere. Die äusseren Kurbeln sind um 0 Grad gegen einander gestellt, die innere Kurbel steht um 90 Grad gegen die äusseren. Dadurch sind die sogenannten „Schlingerbewegungen" sowie die bei gewöhnlichen Lokomotiven durch die Kreuzkopfdrucke hervorgerufenen Drehungen um die horizontale Längsachse vollkommen beseitigt. Die Cylinderanordnung des als Verbundlokomotive ausgeführten neuen Typs ist derartig, dass der Hochdruckcylinder in der Mitte liegt und auf die mittlere Kurbel wirkt, während der in zwei gleiche Theile zerlegte Niederdruckcylinder auf die äusseren Kurbeln wirkt. Riesenhafte Abmessungen hat der Kessel der neuen Lokomotive; er besitzt eine Heizfläche von 260 qm, hat also eine um ungefähr 120 qm grössere Heizfläche, als unsere heutigen Schnellzugkessel. Dabei wird der Kohlenverbrauch auf die Pferdekraft und Stunde bei der neuen Lokomotive voraussichtlich nur 1,12 kg betragen, während bekanntlich unsere jetzigen Schnellzuglokomotiven etwa 1,25 kg auf die Pferdekraft und Stunde verbrauchen. Die neue Lokomotive wird bis zu 1 800 PS entwickeln können, ihr Gewicht beträgt dienstfähig, ohne Tender, 78 000 kg, der Preis beläuft sich auf rund 100 000 ℳ, ist also nur um 8 000 ℳ höher als der unserer jetzigen Schnellzuglokomotiven; dabei entfallen aber von den 100 000 ℳ 7 000 ℳ auf die Einrichtung zur elektrischen Beleuchtung des Zuges.

Das Dienstgewicht des Tenders beträgt rund 48 000 kg einschliesslich 7 000 kg Kohle und 20 cbm Wasser. Auf dem Tender können Vorrichtungen angebracht werden, die es ermöglichen, Wasser für den Dampfkessel im Fahren aufzunehmen. Dadurch würde das todte Gewicht des Zuges um 10 000 kg vermindert werden, da bei Vorhandensein dieser Vorrichtung ein Wasservorrath von nur etwa 10 cbm nothwendig ist. Was aber von viel grösserem Werth wäre, ist, dass derartig ausgerüstete Lokomotiven das Durchfahren langer Strecken ohne Aufenthalt ermöglichen. Zunächst sollen indess diese Vorrichtungen nicht ausgeführt werden, weil sie besondere Anlagen auf der Strecke nothwendig machen, die man ohne zwingende Gründe vorläufig vermeiden will.

Zu erwähnen ist noch, dass der Stand des Führers sich bei den neuen Lokomotiven vor der Rauchkammer befindet, damit der Führer einen völlig ungehinderten Ueberblick über die Strecke hat, was bei den in Frage kommenden Geschwindigkeiten wegen der rechtzeitigen Erkennung der Signale und etwaigen Hindernisse von grosser Bedeutung ist. — Wie aus alledem ersichtlich ist, weichen die beiden neuen Lokomotiven in ihrer Bauart nicht unwesentlich von den heutigen ab, namentlich ist grosse Intelligenz und Sorgfalt von dem Regierungs- und Baurath Wittfeld und der ausführenden Firma Henschel & Sohn auf die Durchbildung des Triebwerkes gelegt worden, das so eingerichtet ist, dass alle die störenden Bewegungen, die bei sehr grossen Fahrgeschwindigkeiten gefährlich werden können, vollkommen ausgeschlossen sind.

Bis vor kurzem betrug die Höchstgeschwindigkeit der Züge in Deutschland 85 km in der Stunde; um Verspätungen einzuholen, durfte sie bis auf 90 km gesteigert werden. Neuerdings hat bekanntlich der preussische Eisenbahnminister eine Verfügung erlassen, nach der auf Strecken, wo Oberbau und Betriebsmittel den höchsten Anforderungen genügen, die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km gesteigert werden kann. Die Bestellung der oben beschriebenen beiden Lokomotiven zeigt aber, dass die preussische Eisenbahnverwaltung bei dieser Geschwindigkeit nicht stehen zu bleiben beabsichtigt. Während Deutschland heute in Bezug auf Geschwindigkeit seiner Züge

bereits die zweite Stelle einnimmt — nur auf einigen französischen Bahnen wird mit über 100 km in der Stunde gefahren —, ist zweifellos unsere Eisenbahnverwaltung entschlossen, in absehbarer Zeit auf bestimmten Strecken die Geschwindigkeit noch weiter zu erhöhen. Die Bestellung der beiden neuen Lokomotiven bezweckt eben, mit geeigneten Betriebsmitteln die Bedingungen festzustellen, unter denen eine weitere Steigerung der Geschwindigkeit unserer heutigen Schnellzüge möglich ist.

Die nächstjährigen Wettfahrten zwischen den elektrischen Schnellwagen und den neuen Dampflokomotiven sind derart gedacht, dass erst durch eine Reihe von Wochen ausschliesslich Versuchsfahrten mit den elektrischen Schnellwagen ausgeführt werden. Dann soll der Oberbau wieder vollständig neu hergerichtet werden, und erst nachdem dies geschehen ist, sollen die Versuche mit den neuen Dampflokomotiven beginnen. Es hat dies den Zweck, festzustellen, in welcher Weise der elektrische Betrieb und wie der Dampfbetrieb auf den Oberbau wirkt. Das Endziel der Versuche ist aber, zu ermitteln, welches die Kosten für die Beförderung eines bestimmten Nutzgewichtes bei einer bestimmten Geschwindigkeit beim elektrischen Betrieb sind und wie hoch sich dieselben beim Dampfbetrieb belaufen. Der Wettkampf wird um so interessanter sein, als von beiden Seiten mit bedeutenden Mitteln an Intelligenz und Energie gearbeitet wird. Die Eisenbahnverwaltung hat ein Interesse daran, den Dampfbetrieb den gesteigerten Bedürfnissen anzupassen, schon um der Milliarden willen, die in den gegenwärtigen Bahnanlagen angelegt sind. Die elektrotechnische Industrie dagegen hat naturgemäss ein lebhaftes Interesse, sich auch den grossen Bahnbetrieb zu erobern, denn wenn ihr dies gelingt, würde damit ihre zur Zeit so ungünstige wirthschaftliche Lage mit einem Schlage geändert sein. Die Umwandlung des jetzigen Dampfbetriebes unserer Fernbahnen in elektrischen Betrieb würde unseren grossen Elektrizitätsgesellschaften auf Jahre hinaus lohnende Arbeit sichern, ihren Aktionären reichliche Dividenden. So wird man auf beiden Seiten alle Kräfte anspannen, um seinem System zum Siege zu verhelfen.

Was heute von den Anhängern des Dampfbetriebes in erster Linie geltend gemacht wird, ist, dass die Schnellbahnpläne der Studiengesellschaft zwar in den wesentlichen Punkten technisch nicht unausführbar sind, dass dieser Betrieb aber zu unrentabel wäre, um praktische Verwirklichung finden zu können. Nun ist allerdings von unseren Physikern und Elektrotechnikern die Hoffnung nicht aufgegeben, billigere Quellen der elektrischen Energie zu finden. Gelingt es, diese Hoffnung zu verwirklichen und unter Ausschluss der Wärmekraftmaschine elektrische Kraft direkt aus Kohle zu gewinnen, dann kann sich die Sachlage mit einem Schlage ändern, dann wäre es möglich, dass bei allem Genie unserer Dampfmaschineningeniöre die Dampfmaschine gegenüber dem elektrischen Motor nicht mehr bestehen kann. Aber auch dann scheint der endgültige Sieg des elektrischen Motors noch nicht gesichert; ihm droht ein in der Zukunft wahrscheinlich noch viel gefährlicherer Feind — der Gasmotor! Dieses jüngste Kind der modernen Technik hat in dem letzten Jahrzehnt riesenhafte Fortschritte gemacht. Unsere grossen Gasmotorfabriken — die Deutzer, Körting, Lanz usw. — sind aufs eifrigste bestrebt, die Gasmaschine für den Lokomotivbau brauchbar zu gestalten, und nach dem Urtheil berufener Fachmänner scheint die Erreichung dieses Zieles keineswegs ausgeschlossen. Da aber die Gasmaschine um vieles rentabler arbeitet, als der Dampfbetrieb, so kann, wie gesagt, in vielleicht schon kurzer Frist der Elektrotechnik im Wettbewerb um die Eroberung der Fernbahnen ein neuer, mächtiger Konkurrent entstehen, den zu besiegen ihr kaum so leicht gelingen dürfte.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bereitet sich ein höchst interessanter Konkurrenzkampf von weittragendster technischer und wirthschaftlicher Bedeutung vor.

Arthur Kirchhoff.

Wirthschaftliches im Gefolge der sibirischen Bahn.

Im Laufe des letzten Jahres hat man sich in Russland ganz besonders über den grossartigen Aufschwung gefreut, den die Butterausfuhr aus Sibirien genommen hat. Und in der That: die Thatsache, dass die grossen Viehbestände im westlichen Produktionsgebiete der sibirischen Eisenbahn endlich auch zu Zwecken der Buttererzeugung ausgenutzt werden, ist gewiss erfreulich.

Aber wenn man die Auslassungen der russischen Presse über diesen ersten Erfolg las, in denen immer wieder und wieder die Grossartigkeit des Aufschwunges gefeiert wurde, so wurde man unwillkürlich dazu gebracht, die östlichen Nachbarn für ein ausserordentlich genügsames Volk zu halten. Es gab eigentlich garnichts, was man sicherer erwarten durfte, als dass in Molkereien die bisher ganz und gar nicht ausgenutzte Milch zu Butter und nächstens wohl auch zu Käse verwandt werden würde. Nun kann das ja wohl nur als der erste Schritt angesehen werden, denn die westliche Hälfte der sibirischen Bahn durchschneidet vorzugsweise Ackerbau und Viehzucht treibende Ortschaften, deren Erzeugnisse Getreide, Butter, Fleisch, Talg, Eier, Geflügel und Wild nach Westen, zum Theil aber auch nach dem Osten ausgeführt werden, die gewiss noch einer ganz wesentlichen Entwickelung fähig sind und dann gewinnbringende Ausfuhrartikel werden können. Schon jetzt lässt es sich nachweisen, wie sehr der Bau der sibirischen Eisenbahn bei der örtlichen Bevölkerung eine intensivere landwirthschaftliche Beschäftigung veranlasst und die Getreideausfuhr aus diesen Ortschaften nach Westrussland und über St. Petersburg, die anderen baltischen Häfen und Archangelsk ins Ausland erleichtert hat. Allerdings muss gleichzeitig hinzugefügt werden, wie gerade Getreide als Ausfuhrartikel ganz ausserordentlich hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückgeblieben ist. Zum Theil hängt das wohl auch mit den Missernten der letzten Jahre zusammen. Jedenfalls ist aber die Furcht vor der Ueberschwemmung der europäischen Märkte durch sibirisches Getreide zunächst durchaus unbegründet. Hinter Omsk kommt die Bahn ins Gebiet der Steppen und Tundren. Die fruchtbareren Gebiete Sibiriens liegen südlich von der Linie. Obgleich auch die Ernteerträge dieser Ortschaften mit der zunehmenden Uebersiedelung gewachsen sind, so ist doch die sibirische Bahn kaum dazu geeignet, den Absatz der Erzeugnisse dieser Gegenden zu vermitteln. Die Gebiete Ssemipalatinsk und Wernensk können der theuren Eisenbahnfracht wegen kein Getreide ins Ausland transportiren. Um dieses Getreide abzusetzen, muss dasselbe entweder nach dem Süden, nach den centralasiatischen Besitzungen Russlands ausgeführt werden, oder es könnte, wenn die vom Ingeniör Götte projektirte Polarbahn gebaut werden sollte, über das nördliche Eismeer nach Norwegen und England exportirt werden. Das Getreide dürfte allerdings auch nach Osten hin Absatz finden. Bei der Station Ob erreicht die sibirische Bahn das Guvernement Tomsk, das bevölkertste Guvernement Sibiriens, welches jedoch trotzdem ziemlich arm ist, obgleich die Industrie hier am stärksten entwickelt ist. Durch ähnliche Ortschaften führt die Bahn dann weiter bis Irkutsk.

Wir deuteten schon eben an, dass die Ausfuhr von Getreide lange nicht die Höhe erreicht hat, auf die ursprünglich

gerechnet worden ist. Neben den Missernten der letzten Jahre und dem aufgetretenen Bedarf in Ostsibirien spielt hierbei aber offenbar noch ein Grund eine wesentliche Rolle, nämlich die hohen Transportkosten. Um diesem Hinderniss entgegenzutreten, ist neuerdings eine Linie von Ssamarow am Zusammenfluss des Ob und Irtysch nach der Belkowbucht (die Polarbahn Götte's) geplant. Die Idee dieser Linie ist, das im Sommer behufs Ausfuhr ins Ausland auf dem Irtysch und dem Ob nach Ssamarow geflösste Holz und auf Schiffen zusammen gebrachte Getreide im übrigen Theile des Jahres an die Küste des Polarmeeres zu schaffen. Nach den angestellten Berechnungen können auf diesem Wege so niedrige Frachtsätze erzielt werden, dass vom Oberlaufe des Irtysch Getreide nach den ausländischen Märkten zu konkurrenzfähigen Preisen befördert werden könnte.

Es ist dies ja ein auf den ersten Blick etwas eigenartiger Plan, namentlich wenn man an die Eisverhältnisse im Polarmeere denkt, aber der Grundgedanke ist gewiss ein gesunder, nämlich zur Beförderung des Getreides und von Holz möglichst viel billige Wasserwege und möglichst wenig theuere Eisenbahntransporte zur Fortschaffung der Güter zu benutzen. Aber — die Lösung dieser Aufgabe ist unter den gegebenen Verhältnissen ganz ausserordentlich schwierig.

Schon gegenwärtig ist in gewissem Sinne eine Lösung versucht, indem man das Getreide der nördlichen Dwina bei Kotlas zuführt und es dann auf dem Wasserwege bis Archangelsk befördert. Selbst dieser nicht einmal sehr lange Wasserweg hat es dennoch vermocht, nach Archangelsk verhältnissmässig grosse Mengen sibirischen Getreides zu ziehen, und leistet dieser Hafenplatz Sibirien nicht unerhebliche Dienste. Denn während Sibirien früher bei der Ausfuhr von Getreide sich mit 35–42 Kop. für 1 Pud (= 16,38 kg) begnügen musste, konnte in der letzten Kampagne das Getreide zu 45–50 Kop. für 1 Pud abgesetzt werden. Von Archangelsk ist das Getreide dann namentlich mit belgischen und englischen Dampfschiffen den europäischen Märkten zugeführt worden.

Dieser Weg, der sich anscheinend mit Vortheil beschreiten lässt, um sibirische Erzeugnisse in den Handel zu bringen, soll nunmehr auch in entgegengesetzter Richtung auszunutzen versucht werden, denn wie das „Berl. T." mitzutheilen weiss, haben einige bedeutende Hamburger Firmen ihre Bevollmächtigten über Archangelsk nach Sibirien geschickt, wo sie in einer der wichtigsten Städte eine Centralwaarenniederlage zu eröffnen beabsichtigen. Hervorzuheben wäre hierbei namentlich der Umstand, dass die für Sibirien bestimmten Waaren über Archangelsk durch die Hamburger Dampferfirma A. Bolten nach Russland eingeführt werden sollen, die zu diesem Zweck besondere Fahrten zwischen Hamburg und Archangelsk einrichten will. Sollte dieser erste Versuch einer deutschen Waareneinfuhr über Archangelsk nach Sibirien von Erfolg begleitet sein, so beabsichtigen die Hamburger Handlungshäuser in allen grösseren Städten Waarenniederlagen zu eröffnen, um mit der Kaufmannschaft Moskaus, die Sibirien als ihre Domäne betrachtet, in Wettbewerb zu treten.

Diese Bethätigung der Kaufmannschaft, namentlich auch der ausserrussischen, an der Versorgung Sibiriens mit Waaren finden wir in einer Mittheilung des „Promyschlenny Mir" bestätigt. In allen Städten Sibiriens, so berichtet das vorgenannte Blatt, begegnet man Geschäftsreisenden, die sowohl aus Russland wie aus dem Auslande stammen und alle nur erdenklichen Waaren der sibirischen Kaufmannschaft zu derart günstigen Bedingungen anbieten, dass die Kaufleute ihren Ohren nicht trauen, weil sie bisher gewohnt waren, selbst bei Baarzahlung alles zu dreifach höheren Preisen einzukaufen. Es sind Waaren in Sibirien aufgetaucht, die bisher nur selten und nur für schweres Geld zu haben waren. So zahlte man vor dem Bahnbau in Sibirien für eine Apfelsine angeblich einen Rubel, ein Pfund Petroleum kostete 20 Kop. usw. Das alles sind Verhältnisse, die waren, aber nicht mehr wiederkehren können, denn der Handel ist derart belebt geworden, dass die Sibirier sich im Vergleich zu früheren Zeiten in eine andere Welt versetzt glauben.

Das sind alles Dinge, die glaubhaft sind und die wohl auch in der Natur der veränderten Verhältnisse liegen, denn wo heute durch bequeme Verkehrsmittel ein Verbrauchsplatz erreichbar wird, da strömen natürlich von allen Enden diejenigen herbei, die ihre Erzeugnisse abzusetzen wünschen. Namentlich mag es den Sibiriern eigenartig vorkommen, dass sie auch anderen Anbietern begegnen, als dem seit altersher gewohnten Moskauer Kaufmann, in dessen Hände sie so ziemlich auf Gnade und Ungnade gegeben waren und dem sie daher auch die verlangten Preise zahlen mussten. Heute, wo der Wettbewerb fremder Produzenten als Mitbewerber auftritt, da werden die Preise ausgeglichen, und die armen Sibirier, die so lange von der Welt wie ausgeschlossen gelebt, bemerken plötzlich, was sie alles entbehrt haben und welche wahrhafte Wohlthat die Bahn trotz aller augenblicklich ihr noch anhaftenden Mängel für sie geworden ist. Es erinnert beinahe etwas an Amerika, wenn man erfährt, dass z. B. am Ob die Stadt Nowo-Nikolajewsk mitten in der Taiga seit dem Bau der Bahn entstanden ist und dass sie heute schon 20 000 Einwohner zählt. Nebenher trat natürlich auch eine Zunahme der Bevölkerung in den schon vorhandenen Städten ein und der Konsum an allen Bedarfsartikeln stieg. Das empfanden namentlich auch die landwirthschaftlichen Industrien, wie z. B. die Müllerei, die für ihr Mehl schlanken Absatz fand, usw. Ebenso wuchs die Nachfrage nach Ziegeln und Baumaterialien, und ein wahres Baufieber brach aus, das die Preise auf Immobilien gleichfalls ausserordentlich hinauftrieb. So ist der Grundbesitz in der Nähe von Städten schon auf 20 R. für die Dessjatine (= 4,28 Morgen) gestiegen, während er vor dem Bau der Bahn so werthlos war, dass selbst die Offiziere der sibirischen Kosakenregimenter sich nicht einmal dafür interessirten, wo sich ihre Landantheile befanden. Jetzt verkaufen viele von ihnen ihren Landantheil zu hohen Preisen. Wenn wir alle diese Dinge aufzählen, um zu zeigen, wie segensreich offenbar die Bahn die Verhältnisse beeinflusst hat, so ist es ja wohl wahrscheinlich, dass dagegen gesagt wird, das ist ja alles eine ganz selbstverständliche Folge des modernen Verkehrsmittels. Damit haben alle diejenigen Recht, die dabei an europäische Verhältnisse denken; aber man bedenke: Sibirien — Asien — ein Land, das seit vielen Generationen nur als eine Verbrecherkolonie von seinem Mutterlande gebraucht wurde, das umgeben war von den schauerlichen Erzählungen über dumpfe Gefängnisse, todtbringende Bergwerkarbeiten, undurchdringliche Wälder und Sümpfe — kurz, ein Land, in das freiwillig kaum jemand zog, das blüht plötzlich auf, wie andere Länder auch, die der Wohlthaten der Civilisation schon lange theilhaft gewesen sind. So betrachtet, gewinnt die Sache doch ein etwas anderes Aussehen, und es fragt sich nunmehr, was ausser dem Bahnbau geschehen ist, um neben der Erweckung des wirthschaftlichen Lebens auch in kultureller Beziehung das neue Land zu heben. Nach dieser Richtung verdient in allererster Reihe hervorgehoben zu werden, dass der kaiserliche Begründer der Bahn, Kaiser Alexander III., der Errichtung von Schulen und Kirchen ganz besondere Aufmerksamkeit schenkte. Sibirien hat eine Landesuniversität in Tomsk erhalten, und wie aus einem Berichte über den Fortgang des Baues von Kirchen und Schulen in Sibirien, der soeben erschienen ist, hervorgeht, nimmt der Bau, welcher aus den Mitteln des von Kaiser Alexander III. gestifteten Fonds unternommen wird, rüstigen Fortgang. Aus dem Bericht, welcher sich auf das verflossene Jahr bezieht, geht hervor, dass bereits 154 Kirchen erbaut sind. Ausserdem befanden sich zum 1. Januar d. J. noch 26 Kirchen im Bau und wurde nach dem 1. Januar auf Grund neuer Geldspenden der Grundstein zu 10 weiteren Kirchen gelegt. Auf diese Weise hat die russische Gesellschaft es durch ihre Spenden ermöglicht, im Laufe von acht Jahren 189 Kirchen für die sibirischen Uebersiedler zu bauen. Fast an jeder Kirche befindet sich auch eine Schule, die gleichfalls aus den Mitteln des genannten Fonds erbaut ist.

189 Kirchen und bei ihnen ebensoviele Schulen sind allerdings nicht viel, wenn man die Ausdehnung des Landes und die Millionen Uebersiedler der Zahl gegenüber stellt, aber es ist trotzdem ein sehr grosser Fortschritt, der nur errungen werden konnte, weil der Kaiser selbst sich an die Spitze der Bewegung gestellt hatte und damit die russische Gesellschaft im europäischen Theile seines Reiches zu reichen Spenden veranlasste.

Es kann ja nicht verkannt werden, dass noch sehr viel zu thun übrig bleibt, dass alles, was bisher geschehen ist, wohl nur als Anfang des Kulturwerkes, das Russland unternommen hat, gelten darf, aber es muss auch anerkannt werden, dass Russland unter ausserordentlich schwierigen Verhältnissen immerhin schon nennenswerthes geleistet hat.

Ein Aufschwung in grösserem Maassstabe lässt sich ja allerdings erst erwarten, wenn nicht nur Russland das Menschenmaterial zur Besiedelung liefern wird, sondern auch die übrige civilisirte Welt Ansiedler dorthin schickt. Aber nicht nur Ansiedler, sondern auch Geld in grossem Umfange — kurz, wenn Sibirien, wie einst Amerika, das Ziel der Auswandererbewegung wird.

Wann wird das aber geschehen?

Die Verwendung akademisch gebildeter Techniker im mittleren Eisenbahnbetriebsdienst.

In Nr. 2 d. Ztg. nimmt Herr B—m Stellung gegen die von Herrn Generalinspektor G. Gerstel befürwortete Verwendung von akademisch gebildeten Technikern im mittleren Eisenbahndienst. Die Bedenken, die Herr B—m äussert, sind in allen Punkten zutreffend, doch ist es nicht zu umgehen, dass Techniker, die sich die Leitung des Eisenbahnbetriebsdienstes zum künftigen Beruf erwählen, auch den Kleindienst einige Jahre mitmachen; denn in keinem Fache gibt es so viele Einzelheiten, wie im Betriebsdienste, die der künftige Betriebsleiter wissen muss. Sie würden dem Techniker sicher entgehen, wenn er nur nebenbei einige Monate im Betriebsdienste thätig wäre, ohne selbständig und mit eigener Verantwortung zu handeln. Die Verwendung im Stationsdienste sollte indessen nur einige Jahre währen. Die so geschulten Techniker würden dann die Anwartschaft auf die leitenden und maassgebenden Stellen der Betriebsabtheilungen bei den Direktionen haben, während die Posten der Stationsvorsteher, auch der grösseren Stationen, den Beamten mit mittlerer Schulbildung unbedingt vorbehalten bleiben müssten, um diesen Beamten nicht jede Aussicht auf Vorwärtskommen zu benehmen. Die österreichischen Betriebsbeamten verfügen über eine umfassende allgemeine Bildung, da im Gegensatze zu den preussischen und anderen reichsdeutschen Eisenbahnbehörden fast durchweg die vollständige Absolvirung des Obergymnasiums oder der Oberrealschule mit dem Reifezeugniss zum Hochschulstudium Bedingung für die Aufnahme als Eisenbahnbeamter ist. Herr Generalinspektor Gerstel thut daher den österreichischen Eisenbahnbeamten Unrecht, wenn er ihnen eigenes Urtheil abspricht. Die Schuld liegt nicht an dem Beamten, sondern an dem Verwaltungs- und Betriebssystem, das dem einzelnen keine Bewegungsfreiheit lässt und vom bürokratischen Formelwesen nicht lassen will. Uebrigens sind bisher die betriebsleitenden Beamten sowohl der k. k. Staatsbahnen, als auch der österreichischen Privatbahnen zum grössten Theil Nichtakademiker. Eine Ausnahme macht nur die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die auch im Stations- und Güterdienst eine grosse Anzahl akademisch gebildeter Techniker verwendet hat und noch verwendet. Militäranwärter sind, sofern sie keine Offiziere sind, von der Verwendung im mittleren österreichischen Eisenbahndienst ausgeschlossen.

Hierbei sei bemerkt, dass in Oesterreich eine strenge Scheidung zwischen unterem und mittlerem Dienst, aber nicht zwischen mittlerem und höherem Dienst besteht. Jeder akademisch gebildete Beamte, sei er Jurist oder Techniker, muss den mittleren Dienst durchmachen, eine unmittelbare Anwartschaft auf einen leitenden Posten besteht nicht. Nicht nur die leitenden Beamten der juridischen und technischen Abtheilungen sind staatsgeprüfte Akademiker, auch die ihnen zugetheilten Beamten müssen dieselbe Ausbildung besitzen. Stellen, die z. B. in Preussen von nicht akademisch gebildeten Beamten ausgefüllt werden, wie Eisenbahnsekretären jeder Fachrichtung, werden in Oesterreich mit Beamten von voller akademischer Ausbildung besetzt, die je nach ihrer Vorbildung mit Fachbeisatz die Titel Konzipient, Konzipist, Kommissär, Oberkommissär, Sekretär führen. Die Werkstättenvorstände, Heizhausleiter, Bahnsektionsvorstände, ihre stellvertretenden Beamten, sämmtliche den Dienststellen zugetheilte Beamte müssen staatsgeprüfte Ingeniöre mit voller akademischer Ausbildung sein. Eisenbahningeniöre ohne akademische Ausbildung und Staatsprüfungen gibt es weder bei den österreichischen Staats- noch Privatbahnen. In ähnlicher Weise wird auch bei anderen österreichischen Behörden vorgegangen, was insbesondere gegenüber den preussischen Aufnahmevorschriften das Gute für sich hat, dass bereits nach kurzer Uebergangszeit, bei Bedarf an Kräften aber auch ohne jede Uebergangszeit feste etatmässige Anstellung eintritt, während bei dem preussischen System eine Anstellung erst bei sehr vorgerücktem Alter erfolgt. Dafür muss der Beamte allerdings die Unannehmlichkeit mit in den Kauf nehmen, dass er Jahre lang in untergeordneter Stellung bleibt und eine seiner hohen Ausbildung nicht entsprechende Beschäftigung findet.

Aus diesem Grunde hat der Techniker den subalternen Betriebsdienst ebenso gut mehrere Jahre lang, gegebenenfalls auch Jahrzehnte lang, auszuüben, wenn keine leitenden Posten frei sind, wie seine geprüften akademisch gebildeten Kollegen im Bau-, Bahnunterhaltungs-, Maschinen- und Werkstättendienst. In den meisten Fällen erreicht der akademisch gebildete Techniker überhaupt nicht die Stellung eines Direktionsmitgliedes, sondern scheidet als Vorstand einer Bahnsektion, einer Heizhaus- oder Werkstättenleitung aus dem Dienste, da es bei den österreichischen Staatsbahnen keine Zwischenstelle zwischen Direktion und Ausführungsdienststelle gibt.

Da diese Verhältnisse im Deutschen Reiche nicht bekannt sein dürften, erachtete ich es als nützlich, sie im Anschlusse an die Erörterung der Frage über die Verwendung von Akademikern im Eisenbahnbetriebsdienst (der in Oesterreich die Bezeichnung Verkehrsdienst führt) zu erörtern. R—k.

Französische Ansichten über die deutschen Eisenbahnen und über die Entstehung des preussischen Staatsbahnnetzes.

Der „Temps" druckt den Brief eines Franzosen ab, der die 465 km deutscher Bahnen, welche die Städte Leipzig, Dresden, Berlin und Hamburg mit einander verbinden, durchfahren hat, dann seine Beobachtungen darüber veröffentlichte, und sich nun, auf verschiedene ihm darauf zugegangene Briefe, die seine Angaben widerlegen, in ironischer Weise verantwortet. Er könne nicht umhin, die von ihm durcheilten Gegenden einförmig, die Landschaft beispielsweise zwischen Dresden und Hamburg melancholisch zu finden, doch gebe er ehrlich zu, dass er eben als „Franzose" gereist sei und nur mit seinem Lande Vergleiche ziehen könne; den deutschen Wagen könne er weder in Bezug auf Ausstattung, noch auf Bequemlichkeit des Sitzens die Palme zuerkennen, doch „fühle" und sehe er eben „französisch".

Eine besonders eingehende Schilderung lässt er der „Wartfrau" oder „Dienstfrau" zu Theil werden, deren Aufgabe darin bestehe, unaufhörlich die Wagen zu säubern. „Fortwährend sehe ich sie vor mir, wie sie die in den Gängen umherliegenden Papier- und Wurstreste und Apfelsinenschalen fortbringt, mit Eifer die Metallbeschläge, die schon unaufhörlich durch die Ueberzieher und Kleider der Reisenden abgerieben werden, abwischt, wie sie aber niemals den Staub in einem be-

setzten Abtheil beseitigt. Was sie auch nicht fortbringen kann, ist der auf einigen Bahnen aus Mangel an Wasser unerträgliche Geruch der Aborte.“ Er ist der Ansicht, dass die Einrichtung der „Wartfrau“ eins der Dinge sei, auf die die deutschen Reisenden mit grosser Genugthuung blickten, und die sie mit Stolz den Fremden zeigten.

Zugestanden wird, dass die Zugverspätungen in Deutschland unendlich geringer, die Aufenthalte auf den Stationen geringere seien als in Frankreich. Dabei sei aber auch die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit geringer. Viel Zeit werde dadurch erspart, dass der Postdienst von einem besonderen Personal in den in jedem Zuge befindlichen Postwagen ausgeübt werde. Unschätzbar sei zwar die pünktliche Abfahrt und Ankunft der Züge, doch müsse man, um mit ihnen zu fahren, auf das eigene Ich gänzlich verzichten. Sobald man die Bahnsteigsperre durchschritten habe, sei man nur noch eine Art Gepäckstück, dessen Bewegungen durch Formulare geregelt würden, das seiner Freiheit gänzlich beraubt sei. Militärisch, das wäre das für preussische und badische Bahnen zutreffende Wort. Es folgt eine bewegliche Gegenüberstellung der französischen Bahnwärterfrauen, die, umgeben von zahlreicher Familie, ihre Pflicht erfüllen und beim Vorübereilen des Zuges ein Bild patriarchalischer Behaglichkeit gewähren, während der deutsche Bahnwärter dagegen starr dastehe, ohne mit den Augen zu zucken, einem Grenzsteine ähnlich. Der Reisende sei der leidende Theil, seinem Gehorsam, seiner Unterwerfung in alles verdanken die deutschen Bahnen ihre Regelmässigkeit. Eine Fahrt in der IV. Klasse zwischen Erfurt und Weimar wird in drastischer Weise geschildert und die Ansicht ausgesprochen, dass die Einführung dieser Klasse auf den französischen Bahnen mit Begeisterung aufgenommen werden würde, nur würde man dort nach kurzer Zeit ihre Einstellung in die Schnellzüge verlangen, ein Gedanke, der in Preussen niemandem gekommen zu sein scheine. (Wirklich nicht?) Die schulmeisterliche Ordnung der preussischen Bahnen werde auch von den Reisenden der IV. Klasse nie gestört, alles gehorche den geringsten Befehlen des Portiers und der anderen Beamten, alles beuge sich dieser staunenswerthen Herrschaft und wisse der Behörde, der sie diese Regelmässigkeit des Betriebes, die zahlreichen und bequemen Anschlüsse, die häufigen Züge schulde, noch Dank. Der Franzose gibt dann eine Schilderung der Entwickelung des preussischen Staatsbahnnetzes. Als Preussen seinen Einfluss auf Deutschland ausbreiten und alles zur Vorbereitung auf den Krieg (! ?) hinlenken wollte, sei seine erste Sorge gewesen, die Eisenbahnen zu einem festen Bündel zu schliessen. Es habe früh sein eigenes Staatsbahnnetz besessen, um dadurch dem gänzlichen Zusammenbruch von Eisenbahnlinien zu entgehen. In dem Maasse, wie sich seine militärischen Neigungen entwickelt hätten, habe es auch den Vortheil, den es in einem so mächtigen Werkzeuge wie die Eisenbahnen besitzen musste, erkannt, und daraus sei der grosse Gedanke, alle deutschen Bahnen zu einem strategischen Bündel zu schliessen, entstanden. Preussen, als eigentlicher Herr des Bundes, habe die Anlage militärischer Bahnen, die mehrere Staaten durchschneiden mussten, trotz des Widerstandes letzterer, zu verlangen begonnen. Seit 1871 habe dieses System seine volle Entwickelung genommen.

Frankreich habe die Kraft desselben in der niederschmetternden Mobilmachung von ganz Deutschland zu fühlen bekommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften der preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Um das technische Telegraphen- und Sicherungswesen in der Eisenbahnverwaltung weiter auszubauen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Aenderungen der Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften vorgenommen. Danach sind u. a. bei der Annahme zum Bahnmeisterdienst unter sonst gleichen Verhältnissen diejenigen Bewerber zu bevorzugen, die in einem Bauhandwerk, insbesondere im Maurer-, Zimmer- oder Schlosserhandwerk, ausgebildet und erfahren sind, an einer vom Minister als genügend anerkannten Baugewerkschule die Tiefbauabtheilung besucht und das Reifezeugniss erlangt haben. Diese Aspiranten sollen künftig drei Monate in der Telegraphenwerkstätte, dann achtzehn Monate bei der Unterhaltung der Bahnanlagen, insbesondere des Oberbaues, weitere drei Monate in der Telegraphenwerkstätte und drei Monate im Büro einer Betriebsinspektion zur Ausbildung beschäftigt werden. Eine Beschäftigung beim Eisenbahnneubau kann bis zu sechs Monaten auf die Beschäftigung bei der Unterhaltung der Bahnanlagen und eine Beschäftigung als technischer Bürogehilfe auf die Beschäftigung im Büro einer Betriebsinspektion angerechnet werden. Die Ausbildung im Telegraphiren ist während der ersten Beschäftigung in der Telegraphenwerkstätte zu betreiben. Den in der Prüfung zu stellenden Anforderungen an Bahnmeisteraspiranten sollen in der Zukunft hinzutreten: allgemeine Kenntniss der Grundzüge der Physik und Chemie, insbesondere derjenigen Theile der Mechanik und der Elektrizitätslehre, die beim Sicherungs- und Telegraphenwesen im Eisenbahnbetriebe angewendet werden; Kenntniss der zu Sicherungs- und Telegraphenanlagen verwendeten Materialien sowie der hauptsächlichsten Werkzeuge und Einrichtungen zur Metallbearbeitung; genaue Kenntniss der gesammten Sicherungseinrichtungen, insbesondere der Stellwerksanlagen, der elektrischen Signal-, Telegraphen- und Fernsprechanlagen sowie aller bei ihrer Herstellung und Unterhaltung vorkommenden Arbeiten; vollständige Sicherheit im Erkennen und Beseitigen von Störungen im Betriebe dieser Einrichtungen; Fertigkeit in der Darstellung einfacher Sicherungseinrichtungen und der zugehörigen Verschlusstafeln sowie der allgemein gültigen Stromlaufschaltungen von Block-, Telegraphen- und Fernsprechanlagen; Kenntniss der Anweisung für die Bedienung der Stellwerksanlagen, der Blockdienstanweisung, der Telegraphenbauordnung, der Vorschriften für den Telegraphendienst und den Hilfssignaldienst; Kenntniss der Verträge und Vereinbarungen mit der Reichstelegraphenverwaltung und den Nachbarbahnen in Bezug auf Telegraphenunterhaltung und Telegraphendienst.

In der Prüfungsordnung für die Eisenbahn-Betriebsingeniöre tritt für bautechnische Anwärter an die Stelle der dreimonatigen Beschäftigung mit Betriebsangelegenheiten im Büro einer Betriebsinspektion eine solche bei der Unterhaltung von Stellwerks-, Block- und Telegraphenanlagen.

Fertigkeit im Telegraphiren ist künftighin nachzuweisen von allen Civilsupernummeraren sowie von den Anwärtern für die Beschäftigung als Bahnmeister, Eisenbahnassistent, Haltestellenaufseher und Weichensteller I. Klasse, ferner von den regelmässig in Telegraphenbüros zu beschäftigenden Weichenstellern, Hilfsweichenstellern und weiblichen Personen. Uebung im Telegraphiren ist nachzuweisen für die Befähigung zum Stationsportier oder Bahnsteigschaffner sowie von den auf Streckenblockstationen zu beschäftigenden Weichenstellern, Bahnwärtern und Hilfsbeamten. Für Zugführer und Schaffner bleibt es bis auf weiteres bei den bisherigen Vorschriften.

In jedem Signal- und Weichenstellwerk sollen die Namen der geprüften Bediensteten einschliesslich der Ablöser aushängen, damit die Aufsichtsbeamten an Ort und Stelle eine wirksame Kontrole über die Ausbildung und Unterweisung dieser Bediensteten ausüben können. Der Minister empfiehlt, aus den Eisenbahnwerkstätten geeignete jüngere Schlosser auszuwählen, die nach ordnungsmässiger Ausbildung in Ermangelung von Militäranwärtern vor anderen Nichtanstellungsberechtigten als Weichensteller angestellt werden können. Sie würden neben der Bedienung auch mit der Unterhaltung und Ausbesserung der Weichen und Stellwerke zu betrauen sein und vermöge ihrer besseren Befähigung die Aussicht haben, schneller in die Weichenstellerstellen I. Klasse für Stellwerke aufzurücken. Zugleich würde dadurch die Gelegenheit geboten, die zur Anstellung als Beamte geeigneten Werkstättenarbeiter in ihrem Fortkommen zu fördern und etwa überschüssige Arbeitskräfte der Werkstätten anderweit zu verwenden.

Bei der Annahme von technischen Bürogehilfen soll künftig strenger unterschieden werden zwischen Personen, die nur vorübergehend, ohne jede Aussicht auf spätere Aufnahme in das Beamtenverhältniss, beschäftigt werden sollen, und solchen Personen, deren dauernde Beibehaltung im Falle der Bewährung beabsichtigt ist. Für den letzteren Zweck sollen die Bewerber bevorzugt werden, welche die volle Vorbildung und Tauglichkeit entweder für den technischen Büro- oder für den Bahnmeisterdienst besitzen, damit ihnen nach längerer Beschäftigung als Gehilfe nach dem Befinden der Dienstbehörde die eine oder die andere Laufbahn eröffnet werden kann.

— **Dienstgut-Beförderungsordnung der preussisch-hessischen Staatsbahnen.** An Stelle der Dienstgut-Transportordnung vom 22. Februar 1895 tritt am 1. Oktober d. J. eine neue in Kraft, welche im „Eisenb.-Verordn.-Bl.“ Nr. 36 veröffentlicht ist. In die neue Dienstvorschrift sind die alten Bestimmungen, soweit sie nicht schon durch inzwischen ergangene anderweite

Vorschriften abgeändert waren, im allgemeinen unverändert herübergenommen. Nur das Abfertigungsverfahren für Sendungen zwischen Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen ist in einigen Punkten anders geregelt worden. Für die Dienstkohlensendungen ist nämlich ein vereinfachtes Abfertigungsverfahren nach § 10, 6 zugelassen, das nach Bestimmung der Eisenbahndirektionen auch bei anderen Betriebsdienstgutsendungen zur Anwendung kommen kann. Die Einführung dieses vereinfachten Abfertigungsverfahrens bezweckt, den Dienststellen eine Erleichterung zu gewähren, indem die Ausfüllung der Begleitpapiere den Versendern übertragen ist. Um das Abfertigungsverfahren nicht noch vielgestaltiger zu machen, ist gleichzeitig das alte Begleitscheinverfahren (§ 10, 1 und 2 der früheren Dienstgut-Transportordnung) für Sendungen unter 1 000 kg beseitigt. Dies Verfahren, das noch aus den vor dem 1. April 1895 geltenden Bestimmungen herübergenommen war, hatte, nachdem auch Betriebsdienstgutsendungen im Gewichte von 1 000 kg und darüber für frachtfrei erklärt waren, nur noch den Zweck, die kleineren Sendungen von den grösseren auch äusserlich für die mit der Bearbeitung der Papiere befassten Beamten zu kennzeichnen. Hierzu liegt aber ein ausreichender Anlass nicht vor, da die Begleitpapiere ohnehin bei den Prüfungsstellen durchgesehen werden müssen und die Sonderung nach grösseren und kleineren Sendungen für die Statistik usw. nur geringe Mühe verursacht. Wichtiger erscheint eine sofort sichtbare Unterscheidung der Papiere für die frachtpflichtigen und die frachtfreien Dienstgutsendungen, die durch die Bestimmung erreicht ist, dass für Baudienstgutsendungen im Gewichte von 1 000 kg und darüber Dienstgutfrachtbriefe von gelber Farbe verwendet werden sollen, während für alle übrigen Sendungen Frachtbriefe von weisser Farbe vorgeschrieben sind (§ 10, 3). Beseitigt ist ferner auch die im § 14, 2 der alten Dienstgut-Transportordnung für die Empfangsabfertigungsstellen vorgeschriebene Verrechnungskarte, da zu deren Führung nach den inzwischen gemachten Erfahrungen ein Bedürfniss nicht anerkannt werden kann.

— **Vertretung der Handelskammern in den Bezirks-Eisenbahnräthen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem deutschen Handelstage auf seinen Antrag, den Handelskammern, wie es ihre Bedeutung und die Bedeutung der von ihnen vertretenen Interessen rechtfertige, eine Vertretung auch in solchen Bezirkseisenbahnräthen einzuräumen, deren Bezirk nicht vom Handelskammerbezirk berührt wird, der „B. B.-Ztg.“ zufolge mitgetheilt, dass der Antrag in dem Gesetze vom 1. Juni 1882 keine Begründung findet. Es kann ihm, wie der Minister im Einvernehmen mit dem Landwirthschafts- und Handelsminister bemerkt, auch mit Rücksicht auf die entgegenstehenden erheblichen Bedenken grundsätzlich nicht entsprochen werden. Ein derartiger Grundsatz würde dahin führen, dass zahlreiche Handelskammern den Anspruch erheben, zu fast allen Bezirkseisenbahnräthen zugelassen zu werden. Es würden hierdurch nicht allein fortgesetzte Berufungen anderer Handelskammern sowie sonstiger Körperschaften hervorgerufen werden, sondern auch durch die Vermehrung der zum Theil schon jetzt sehr zahlreichen Mitglieder einzelner Eisenbahnräthe die Erledigung der Geschäfte in diesen erheblich erschwert werden.

— **Die Schiffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstrassen und die Tarifpolitik der preussischen Staatsbahnverwaltung.** In Sachen des neuen Tarifs für die märkischen Wasserstrassen hatte der Schifffahrtsverein zu Breslau, um angeblich drohende Schädigungen von der Binnenschifffahrt abzuwenden, eine Eingabe an den Kaiser gerichtet. Wie der „Berl. Akt.“ zu berichten weiss, ist darauf dem genannten Schifffahrtsverein folgende ministerielle Antwort zugegangen: „Auf die an den Kaiser und König gerichtete Vorstellung vom 12. März d. J. erhalten Sie nach stattgehabter Prüfung des Inhalts zufolge Allerhöchster Ermächtigung hiermit zum Bescheide, dass aus den Ihrerseits geltend gemachten Umständen kein Beweggrund zu entnehmen ist, den Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstrassen in anderer als der inzwischen veröffentlichten Gestalt zu erlassen. Was die Angriffe gegen die Tarifpolitik der preussischen Staatseisenbahnverwaltung angeht, so sind dieselben als gerechtfertigt nicht erkannt worden. Diese Politik ist seit langen Jahren darauf gerichtet, die deutsche Landwirthschaft, Industrie und Gewerbethätigkeit durch Erleichterung der Einfuhr unentbehrlicher Rohstoffe sowie der Ausfuhr ihrer Erzeugnisse zu stützen und den Absatz inländischer Erzeugnisse im Kampf mit dem ausländischen Wettbewerb in den umstrittenen deutschen Gebieten zu fördern. Es sind daher für eine Reihe wichtiger Artikel zwischen den hierdurch wesentlich gestärkten deutschen Seehäfen und Küstengebieten einerseits und dem Binnenlande andererseits Frachtsätze durchgeführt worden, die bei den längeren in Frage kommenden Eisenbahnstrecken und der günstigen Ausnutzung des Wagenparks kräftig herabgesetzt werden konnten und die der allgemeinen Wirthschaftsentwickelung des Landes wesentliche Förderung gebracht haben. Es ist bei solchen Tarifen nicht der Zweck gewesen, den Binnenwasserstrassen den Verkehr zu entziehen. Wenn gleichwohl in einzelnen Fällen — namentlich bei weiten Entfernungen — eine solche Wirkung eingetreten ist, so muss dieser für einzelne Schifffahrtsinteressenten unerwünschte Umstand gegenüber der Nothwendigkeit einer günstigen Fortentwickelung des allgemeinen Wirthschaftslebens hingenommen werden. Es ist für die preussische Staatsbahn nicht angängig, durch Begünstigung der Binnenumschlagplätze Tarifmaassnahmen zu treffen, die den Zweck haben, den Verkehr möglichst lange den Wasserwegen zuzuführen. Derartige Tarife würden nicht nur in ihren wirthschaftlichen Wirkungen und Verschiebungen unberechenbar sein, sondern auch für die Einnahmen des Staates zu unübersehbaren Folgen führen. Zudem findet die Befürchtung, ‚dass die Zeit nicht mehr fern sei, wo der Schifffahrt auch die letzten Massengüter verloren gehen‘, in der Entwickelung der Binnenschifffahrt keineswegs eine thatsächliche Bestätigung, insbesondere hat sich der Umschlagverkehr der Oder zu Kosel, Breslau, Oppeln und Maltsch dauernd vermehrt und zeigt eine ausserordentlich starke Steigerung.“

— **Personenverkehr mit den Ostseebädern.** Dem Verbande deutscher Ostseebäder sind nunmehr die seit langen Jahren nur nach Hamburg und den Nordseebädern eingerichteten Ferien-Sonderzüge vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ebenfalls zugesagt worden. Es ist dies für den Ostseeverkehr von grosser Bedeutung, denn nach den Nordseebädern werden in diesem Jahre 19 einzelne Sonderzüge abgelassen, zu welchen Anschlussverbindungen von 91 Städten hergestellt sind und Rückfahrkarten mit 45 tägiger Gültigkeit zum einfachen Personenzugpreise ausgegeben werden. Der Minister hat nach Mittheilung des „Berl. Akt.“ angeordnet, dass probeweise noch in diesem Jahre ein Sonderzug (mit Fahrkarten für Bahn und Schiff gültig) nach den Ostseebädern abgelassen wird, der aber, nicht mehr in die Ferienzeit fallend, einen Maassstab für die nächstjährigen Sonderzüge nicht abgeben soll. — Der Sonderzug verlässt Berlin (Stettiner Bahnhof) am 15. d. Mts. 8.45 Uhr früh; die Schiffanschlüsse sind dabei überall hin gewahrt. Geplant ist der diesjährige Sonderzug für die Ostseebäder Swinemünde, Misdroy, Dievenow, Kolberg, Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin, Göhren, Sellin, Binz und Sassnitz auf Rügen.

— **Der russische Eisenbahnminister auf der elektrischen Hochbahn in Berlin.** Der russische Eisenbahnminister Fürst Chilkow, der mit mehreren höheren Beamten seines Ministeriums, darunter dem Fürsten Lwow und dem Grafen Schulenburg, in Berlin eingetroffen ist, unterzog die elektrische Hoch- und Untergrundbahn einer eingehenden Besichtigung. Auf der Haltestelle Potsdamer Platz wurde der Minister mit seinen Räthen von mehreren Herren der Firma Siemens & Halske sowie der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen empfangen. Unter Führung der Berliner Herren fuhren die russischen Gäste zunächst nach dem Zoologischen Garten. Dort wurden die Einrichtungen des Bahnhofs in Augenschein genommen. Ein Zug brachte die Herren nach der Haltestelle auf dem Nollendorfplatz, um die dortige Rampe zu besichtigen. Von dort ging man zu Fuss nach der Haltestelle Bülowstrasse, um wieder mittelst der Bahn nach der Möckernbrücke zu gelangen. Von dort aus fand ein Besuch der Kraftstation und des Anschlussdreiecks statt. Bei dieser Gelegenheit konnte den Herren auch eine in der Nähe des Dreiecks untergebrachte, von Siemens & Halske gebaute Drehstromlokomotive in fertigem Zustande gezeigt werden. Die Lokomotive ist deshalb charakteristisch und erregte darum besonderes Interesse bei den Herren aus Russland, weil sie die erste ist, bei welcher der elektrische Strom von 10 000 Volt Spannung ohne Transformatoren unmittelbar den Motoren zugeführt wird. Vom Gleisdreieck fuhren die Herren nach dem Stralauer Thor, wo die dortigen Einrichtungen zur Aufbewahrung des rollenden Materials der Hochbahn besichtigt wurden. Vom Stralauer Thor ging es auf der Hochbahn zurück nach dem Potsdamer Platz.

— **Badische Staatsbahnen.** Nach dem Bericht des landständischen Ausschusses über die Lage der badischen Staatsbahnen haben die Reinerträgnisse der Staatsbahnen und des badischen Antheils an der Main-Neckarbahn (zus. 14 652 783 ℳ) im Jahre 1901 noch hingereicht, die Kosten für Verwaltung und Verzinsung (13 032 478 ℳ) zu decken und darüber hinaus einen Beitrag zur planmässigen Schuldentilgung in der Höhe von 1 620 305 ℳ zu liefern. Im Hinblick auf diesen Abschluss betont dem „Hamb. Korresp.“ zufolge der Bericht die Nothwendigkeit der Aufrechterhaltung der Dotation aus allgemeinen Staatsmitteln, da diese trotz der Höhe von 2 500 000 ℳ im abgelaufenen Jahre nicht hingereicht hat, die Eisenbahnschuldentilgungskasse zur Deckung ihrer Zahlungsverbindlichkeiten für Verzinsung

und Schuldentilgung in den Stand zu setzen und hierzu muthmaasslich auch in den Folgejahren und zwar um so weniger imstande sein wird, als die Eisenbahnschuld eine stark aufwärts gehende Bewegung zeigt.

— **Der Eisenbahnverein „Trier und Umgegend“** unternahm am 20. und 27. Juli in je zwei Sonderzügen seinen Sommerausflug nach Saarbrücken zur Besichtigung des Schlachtfeldes von Spichern. Die Betheiligung am ersten Sonntag betrug 2600, am zweiten Sonntag 3000 Personen. Vom Bahnhof St. Johann wurden die Theilnehmer an den Ausflügen unter Musik nach ihrem Sammellokal geleitet, um sich für den Marsch nach dem Schlachtfelde zu kräftigen. Um 3 Uhr ging es in langem Zuge durch die Stadt zum „Ehrenthal“, der Ruhestätte mehrerer hundert in der Schlacht gefallener Krieger. Hier ordnete sich der Zug um die Gräber, dann leitete der Gesangverein die Feier ein mit dem Liede „Wie sie so sanft ruh'n“. Nach einer Ansprache des Vorsitzenden des Vereins, das in den harten Kämpfen 1870/71 Errungene festzuhalten, huldigten die Versammelten in einem begeisterten Hoch Sr. Majestät Kaiser Wilhelm II. Die alten Krieger legten darauf durch einen Mitkämpfer zu den Füssen der das ganze Thal beherrschenden „Germania“ einen Kranz nieder, worauf der Gesangverein und die Versammelten das Lied „Deutschland, Deutschland über alles“ anstimmten. Dann ging es an die Besichtigung der Gräber und des Schlachtfeldes selbst. In dichten Schaaren zog Alt und Jung den Berg hinan, und um die überlebenden Kämpfer aus der Spicherer Schlacht sowie die ortskundigen Saarbrücker Führer bildeten sich dichte Gruppen von andächtigen Zuhörern, die bewundernd den Schilderungen der harten Arbeit vom 6. August lauschten. Das Wetter war das denkbar beste, und hochbefriedigt ist jeder Theilnehmer zur Stadt zurückgekehrt. Um 9 und 9½ kehrte der Verein in zwei Sonderzügen zur Heimath an der Mosel zurück, doch in den Gemüthern wird noch lange die Erinnerung an den herrlichen Ausflug und an die Weihe des „Ehrenthals“ nachhallen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Sannow, bisher in Halle a/S., als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Erfurt, Weise, bisher in Nakel, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Heilsberg und Mahler, bisher in Heilsberg, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Nakel; ferner die Eisenbahnbauinspektoren: Kohlhardt, bisher in Schneidemühl, als Vorstand der Maschineninspektion nach Glückstadt und Althüser, bisher in Düsseldorf, als Vorstand (auftrw.) der Maschineninspektion 2 nach Schneidemühl.

Im Bereich der badischen Staatsbahnverwaltung wurde der Bahnbauinspektor, Oberingeniör Richard Hergt in Offenburg zum Vorstand der Eisenbahnbauinspektion daselbst, der Centralinspektor, Oberingeniör Otto Hardung in Karlsruhe zum Vorstand der Eisenbahnbauinspektion daselbst und der Centralinspektor, Bahnbauinspektor Otto Hauger in Gernsbach zum Vorstand der Eisenbahnbauinspektion daselbst ernannt. — Uebertragen wurde: dem Regierungsbaumeister, Bahnbauinspektor Christian Lehmann in Kehl die etatmässige Amtsstelle des Bahnbauinspektors daselbst, ferner dem Regierungsbaumeister, Bahnbauinspektor Johann Riegger bei der Generaldirektion unter Belassung des Titels „Bahnbauinspektor“, dem Regierungsbaumeister Heinrich Abele in Durlach unter Verleihung des Titels „Bahnbauinspektor“ und Belassung in seiner bisherigen Verwendung, dem Regierungsbaumeister Hermann Hemberger bei der Generaldirektion unter Verleihung des Titels „Hochbauinspektor“ je die etatmässige Amtsstelle eines Centralinspektors, dem Vorstand des maschinentechnischen Büros, Regierungsbaumeister Karl Schmidt in Kehl unter Verleihung des Titels „Maschineninspektor“ die etatmässige Amtsstelle des Maschineninspektors in Offenburg und dem Maschineninspektor der Main-Neckarbahn, Oberingeniör Johann Gugler in Darmstadt unter Belassung des Titels „Oberingeniör“ die etatmässige Amtsstelle eines Centralinspektors.

Oesterreich.

— **Verwendung von Beförderungsscheinen an Stelle von Frachtbriefen.** Das Betriebsreglement für die österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen bestimmt im § 51, dass durch die Aufsichtsbehörde für gewisse Sendungen Ausnahmen von der Verpflichtung zur Beibringung eines Frachtbriefes zugelassen werden können. Eine soeben erlassene Verordnung der Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen regelt nun die Verwendung von Beförderungsscheinen mit aufgedruckten Stempelzeichen an Stelle der Frachtbriefe.

Nach diesem Erlasse dürfen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bei der Aufgabe von Sendungen, für welche von der Eisenbahnaufsichtsbehörde die Verwendung von Beförderungsscheinen an Stelle von Eisenbahnfrachtbriefen zugelassen wird, zur Ausfertigung dieser Beförderungsscheine nur solche Muster verwendet werden, welche mit aufgedruckten Stempelzeichen versehen sind.

Das Muster, die Papiergattung und die Verkaufspreise der Beförderungsscheine werden fallweise nach Maassgabe der Anträge der um die Zulassung von Beförderungsscheinen sich bewerbenden Bahnverwaltungen vom Eisenbahnministerium einvernehmlich mit dem Finanzministerium festgesetzt, und ist die Drucklegung und der Verkauf der Beförderungsscheine ausschliesslich jenen Bahnverwaltungen vorbehalten, welchen die Verwendung von Beförderungsscheinen gestattet wird.

Der Aufdruck der Stempelzeichen zu 10 oder 2 Hellern erfolgt gegen Erlag der entfallenden Stempelgebühr, und zwar auf den bei der Hof- und Staatsdruckerei bestellten Beförderungsscheinen durch diese Anstalt, auf den in Privatdruckereien hergestellten Beförderungsscheinen durch die hierzu fallweise ermächtigten Stempelämter.

Für veraltete Beförderungsscheine mit aufgedruckten Stempelzeichen wird von der Finanzverwaltung ein Rückersatz der Stempelbeträge geleistet, wenn von solchen Beförderungsscheinen ein eisenbahnamtlicher Gebrauch nicht gemacht wurde. Ein solcher ist in der Regel erst dann anzunehmen, wenn auf den Beförderungsscheinen der Abdruck des Eisenbahn-Expeditionsstempels erfolgt ist. War dies nicht der Fall, haben aber in den Beförderungsscheinen eisenbahnamtliche Eintragungen stattgefunden, so wird betreffs solcher Beförderungsscheine nur dann angenommen, dass ein eisenbahnamtlicher Gebrauch nicht stattgefunden hat, wenn dies vom Eisenbahnaufgabeamt unter Beifügung der Unterschrift des betreffenden Beamten und Beidrückung des Bahnamtssiegels bestätigt wird.

— **Graz-Köflacher Bahn.** In der vor kurzem abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung dieser Bahn ist mitgetheilt worden, dass die Regierung und die Gesellschaft ihren Standpunkt in der Verstaatlichungsfrage aufrecht erhalten haben und dass dieser in einem Protokolle niedergelegt wurde. Zwischen der Regierung und der Gesellschaft besteht nämlich in diesem Punkte eine Meinungsverschiedenheit. Die Regierung ist der Ansicht, dass die Verstaatlichung jederzeit auf Grund der Konzessionsurkunde vorgenommen werden könne. Die Gesellschaft bestreitet dies und gibt nur für die Strecke Liboch-Wies ein Heimfallsrecht zu, nicht aber für die Graz-Köflacher Bahn. Nach der Meinung der Gesellschaft kann daher die Verstaatlichung nur auf Grund einer beiderseitigen freien Vereinbarung erfolgen.

— **Eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Nordböhmen und Preussisch-Schlesien.** Die Eröffnung der Lokalbahn Friedland-Neustadt-Heinersdorf wurde, wie gemeldet wird, auf den 2. d. Mts. festgesetzt. An der Herstellung der Fortsetzungsstrecke auf preussischer Seite bis Friedeberg wird ebenfalls rüstig gearbeitet. Nach Fertigstellung dieser Strecke wird eine neue Verbindung zwischen Nordböhmen und Preussisch-Schlesien geschaffen sein.

— **Das zweite Gleis der Südbahn.** Die Eröffnung des zweiten Gleises für den öffentlichen Verkehr auf der Strecke Freienfeld-Grassstein ist demnächst zu gewärtigen und wird sodann von Kufstein bis Waidbruck ein doppelter Schienenstrang führen. Das zur Vervollständigung desselben bis Bozen noch nöthige Stück Waidbruck-Blumau soll im kommenden Jahre hergestellt werden.

— **Umbau des Reichenberger Bahnhofes.** Die Inangriffnahme der Bauarbeiten behufs Herstellung der vorläufigen Anlage im Reichenberger Bahnhofe, welche das Einlaufen der Personenzüge von der Linie Teplitz-Reichenberg in diesen Bahnhof statt wie bisher in Rosenberg ermöglichen soll, steht unmittelbar bevor. Die Pläne für die vorläufige Anlage sind fertiggestellt und ist auch die Grundeinlösung im Zuge. Die Bauarbeiten erfordern einen Aufwand von rund 1000000 Kr. Die Aussig-Teplitzer Bahn hat einen Theilbetrag von 300000 Kr. des von ihr zugestandenen Beitrages von 680000 Kr. zu den Kosten des Umbaues des Reichenberger Bahnhofes bereits eingezahlt, und auch die Aufbringung der auf die süd-norddeutsche Verbindungsbahn entfallenden Lasten für die Herstellung der vorläufigen Anlagen im Betrage von 300000 Kr. ist sichergestellt. Die Fertigstellung der neuen Anlage dürfte erst im nächsten Jahre erfolgen.

— **Lokalbahn Innsbruck-Fulpmes (Stubaithalbahn).** In dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Lokalbahnen, ist auch die Sicherstellung der schmalspurigen Lokalbahn Berg Isel (Innsbruck)-Fulpmes vorgesehen. Die Kosten der 19 km langen Bahn sind mit 2250000 Kr. veran-

schlagt, von denen 1 143 000 Kr. das Vorzugskapital darstellen, während die Aufbringung des Restes durch Beiträge des Staates (300 000 Kr.), des Landes und der Lokalinteressenten erfolgen soll. Die Finanzirung dieser Bahn, welche eine Zeit hindurch in Frage stand, ist neuestens, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, in der Weise in Aussicht genommen, dass der Bau der Lokalbahn von der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft, welcher von der Gemeinde Innsbruck der Bau eines städtischen Elektrizitätswerkes übertragen worden ist, gegen Uebernahme des Vorzugskapitals, d. i. der Prioritätsaktien, durchgeführt und die Lokalbahn auf elektrischen Betrieb eingerichtet werden soll.

— **Zillerthalbahn.** Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen wurde beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung für die fertiggestellte letzte Theilstrecke Zell a. Z.-Mayrhofen der Zillerthalbahn vorzunehmen. Gleichzeitig wurde sie ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlung und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen die Benutzungsbewilligung für die genannte Theilstrecke im Namen des Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

Ungarn.

— **Maassnahmen behufs Verhinderung von Eisenbahnunfällen.** Bei mehreren Eisenbahnunfällen, welche in letzter Zeit im Bereiche der ungarischen Staatsbahnen vorgekommen sind, haben die eingeleiteten Untersuchungen ergeben, dass deren Ursache zumeist in dem Umstande zu suchen ist, dass vor dem Einfahren von fahrplanmässig zu erwartenden Zügen in die Stationen ganz vorschriftswidrige Verschiebungen von Wagen auf den Stationsgleisen vorgenommen werden, trotz des in dieser Beziehung bestehenden strengen Verbotes, und zwar Verschiebungen, welche ebenso gut erst nach Einfahrt des erwarteten Zuges hätten bewerkstelligt werden können. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen erblickt in der Wiederkehr von Unfällen aus einer und derselben Ursache einen Mangel an gewissenhafter Obsorge und Umsicht des Stationspersonals. Sie schliesst ferner aus den bisherigen Vorfällen, dass auch die Ueberwachung und Kontrole des Dienstes nicht mit der wünschenswerthen Sorgfalt geschieht, diese zum mindesten nicht die erwünschten Ergebnisse gezeitigt hat. Das gesammte Personal der ungarischen Staatsbahnen wurde daher strengstens angewiesen, sämmtliche die Verkehrssicherheit fördernden Schutzmaassregeln, besonders jene, welche sich auf das Verschieben von Wagen in den Stationen vor dem Eintreffen von erwarteten Zügen beziehen, auf das Pünktlichste einzuhalten und den Verkehrsdienst mit voller Hingebung, grosser Gewissenhaftigkeit und peinlicher Vorsorge abzuwickeln. Es wird zugleich den Ueberwachungsorganen zur Pflicht gemacht, der Belehrung und Unterweisung des Personals mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden, und haben die Organe der Betriebsleitungen dem dienstthuenden Betriebspersonal nicht nur die strenge Einhaltung der Vorschriften einzuschärfen, sondern dieses Personal auch auf die Folgen aufmerksam zu machen, welche bei leichtfertiger Handhabung der Vorschriften sowohl dem Publikum, als auch der Eisenbahnverwaltung und schliesslich dem Personal selbst erwachsen.

Uebrige europäische Länder.

— **Ruhegehaltsverhältnisse der französischen Eisenbahnbediensteten.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat ein „Reglement" erlassen, welches in einigen Punkten das für die Ruhegehaltskasse (caisse des retraites) der Bediensteten und dauernd beschäftigten Arbeiter (ouvriers commissionnés) der Staatsbahn abändert. Gegenwärtig haben die Betreffenden ein Recht auf Ruhegehalt unter der einzigen Bedingung einer 15 jährigen Dienstzeit. Die wichtigste Verbesserung besteht darin, dass der Mindestbetrag des Ruhegehalts auf 360 Fr. für die Mitglieder der Ruhegehaltskasse festgesetzt wird, wie das für die Ruhegehaltsempfänger der Gegenseitigkeitsgesellschaft (société des secours mutuels) der Staatsbahn geschehen ist; eine zweite Verbesserung bringt die Bestimmung, wonach ein verhältnissmässiges Ruhegehalt denjenigen Bediensteten gewährt werden soll, die nicht entlassen werden, sondern welche den Dienst nach 15 Dienstjahren aus irgend einem Grunde auf eigenen Antrieb verlassen; in diesem Falle wird aber der Bezug des Ruhegehalts bis zum 55. Lebensjahr aufgeschoben, d. h. erst in diesem Alter tritt der Betreffende in dessen Genuss. Schliesslich sieht das Reglement die Möglichkeit vor, den Ruhegehaltsberechtigten bei der Ausserdienststellung einen allmählich von den Ruhegehaltsraten abzuziehenden Vorschuss zu gewähren.

— **Von der Ordnung und der Sicherheit, die auf der grossen St. Petersburger Güterstation der Nikolaibahn** (Linie Petersburg-Moskau) herrscht, weiss der „Pet. List." ein anschauliches Bild zu entwerfen. Das genannte Blatt theilt nämlich seinen Lesern mit, dass auf Anordnung des Gensdarmeriechefs der Nikolaibahn am 28. Juni/11. Juli um 3 Uhr Nachts im Bereiche der Güterstation dieser Bahn eine Razzia vorgenommen worden ist. Die Gensdarmen fanden in leeren Eisenbahnwagen, in alten Lokomotivkesseln, in Gruben usw. 77 dort nächtigende Vagabunden, darunter zwei Frauen. 29 konnten Pässe vorweisen, die übrigen waren passlos und wurden der Geheimpolizei zugeführt. In der That ein ergötzliches Bild! Dass diese grosse Anzahl obdachloser Menschen sich damit begnügen sollte, auf den Güterbahnhöfen nur Schutz gegen eine frische oder regnerische Nacht zu suchen, kann doch wohl kaum angenommen werden. Die Güterschuppen, die Eisenbahnwagen usw. sind ja doch mit Gütern reichlich angefüllt, und wenn nicht gerade die Organe der Bahnpolizei eine Razzia veranstalten, so werden die 77 „Vagabunden" voraussichtlich ebenso ungestört, wie sie ihr Nachtlager aufgesucht haben, sich auch die nöthigen Gegenstände zum Lebensunterhalt oder Verkauf mitnehmen können. Auch eine Erklärung für die grosse Zahl in Verlust gerathener Güter! Ausserdem lässt sich ja wohl aber auch annehmen, dass nicht nur der St. Petersburger Bahnhof der Nikolaibahn diese eigenartige Zweckbestimmung von den vielen obdachlosen Personen erhalten hat, sondern dass es auf anderen Güterbahnhöfen in Russland mindestens nicht besser hergehen wird, so dass es im Interesse der Empfänger und Versender allerdings nicht unerwünscht erscheint, wenn die Organe der Eisenbahnpolizei recht häufig derartige Eisenbahnanlagen unsicher machen wollten. Vielleicht vermindert sich dann die recht erhebliche Zahl der fehlenden Stückgüter und damit gleichzeitig die kostspielige und so überaus häufig auch ergebnisslose Vielschreiberei aus Anlass der Entschädigungsansprüche der Versender.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 23,45 km lange Strecke Hartenrod-Herborn der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 17,04 km lange Strecke Siegersdorf-Lorenzdorf der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Die bisherige im Km. 26,380 der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn liegende Haltestelle Unter-Tannwald ist am 1. August d. J. geschlossen und gleichzeitig eine neue, den gleichen Namen führende Haltestelle — in Km. 26,548 derselben Linie — eröffnet worden. Eine Aenderung in den Abfertigungsbefugnissen der genannten Haltestelle ist nicht eingetreten.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 359 vom 24. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ausschussberichte zu Nr. IV, V, VII, IX und XIX der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 29. Juli d. J.).

Nr. I 361 vom 28. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Uebernahme der zum „Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr" von den Eisenbahnverwaltungen der Vertragsstaaten vereinbarten „Zusätzlichen Bestimmungen" in das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 30. Juli d. J.).

Nr. I 362 vom 28. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 29. Juli d. J.).

Nr. II 261 vom 21. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten und an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Wahl eines Ersatzmitgliedes in den Preisausschuss (abgesandt am 29. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. August d. J. wird die an der Strecke Schwebda - Treffurt gelegene Haltestelle Frieda für den Kleinviehverkehr in Einzelstücken eröffnet und von dem genannten Tage ab in den Staatsbahn-Thiertarif sowie in den Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Cassel, den 26. Juli 1902. (1977)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. August 1902 kommt zu dem Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag VIII zur Einführung. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen (E Kilometerzeiger), anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz, sowie zum Theil ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle und St. Johann-Saarbrücken und Entfernungen für die neu aufgenommene Station Breslau Stadthafen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau, Aenderungen von Stationsnamen und sonstige Aenderungen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 15 ₰ käuflich zu haben ist, zu erfahren.

Mainz, den 29. Juli 1902. (1978)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1902 werden im Verkehr von Illowo transit die Stationen Grossenhain C. G. des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S., Grossenhain B. D., Löbau i/Sachsen, Radeberg, Sebnitz und Zittau der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen als Empfangsstationen in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 29. Juli 1902. (1979)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - niederländischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs A nach den Stationen de Bilt und Soesterberg der holländischen Eisenbahn und den gleichen Stationen der niederländischen Centraleisenbahn

ab Alsdorf	auf 50,10 ℳ
„ Eschweiler	„ 51,90 „
„ Homberg a/Rhein .	„ 38,70 „
„ Kohlscheid	„ 49,70 „
„ Mariagrube	„ 49,90 „
„ Morsbach	„ 51,00 „
„ Würselen	„ 51,20 „

ermässigt.

Essen, den 24. Juli 1902. (1980)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. August 1902 treten im Tarif Theil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze der Wagenladungsklassen A 1 und B in Kraft:

Zwischen Fleissen-Grossloh k. k. St.-B. und	Wagenladungsklasse A 1	Wagenladungsklasse B
	Pfennige für 100 kg	
Wittenberg (Provinz Sachsen) K. E.-D. Halle	208	185

Breslau, den 29. Juli 1902. (1981)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Rheinischer Nachbarverkehr.

(Gruppen VII/VIII. Elberfeld, Essen und Cöln, St. Johann-Saarbrücken.)

Am 1. August d. J. erscheint der 9. Nachtrag zum Gütertarif vom 1. Mai 1899. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Rhede, Rhedebrügge und Essen-Segeroth des Direktionsbezirks Essen. Die Entfernungen für Essen-Segeroth gelten erst vom Tage der Wiedereröffnung der Station Essen H. B. für den gesammten Wagenladungsverkehr.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ bezogen werden kann.

Cöln, den 24. Juli 1902. (1982)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem 1. August d. J. werden die Stationen Friedensthal, Herford Bergerthor und Salzuflen Kleinbhf. der Herforder Kleinbahnen in den Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1899 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 29. Juli 1902. (1983)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer und oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Mit dem 1. August d. J. treten für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Niederwalgern-Hartenrod und der Station Herborn theilweise gekürzte Entfernungen in Kraft.

Weitere Auskunft wird von den betheiligten Dienststellen und vom Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung ertheilt.

Cassel, den 29. Juli 1902. (1984)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden die Strecken Pomeiske-Jerskewitz und Lauenburg i/Pom.-Helenenhof der Nebenbahn Bütow-Lauenburg i/Pom. des Direktionsbezirks Danzig sowie die Haltestelle Jeblonsken — zwischen Grabowen und Goldap — des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in obengenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 29. Juli 1902. (1985)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.

Am 1. Oktober d. J. kommt ein neuer Gütertarif zur Einführung, durch den der bisherige Tarif vom 1. Januar 1896 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Durch Inbetriebnahme der neuen Hamburg-Wandsbeker Güterbahn werden die Tarifentfernungen zwischen Hamburg und mehreren mecklenburgischen Stationen um 2 bis 3 km erhöht. Hierüber ertheilt auf Anfrage unser Tarifbüreau Auskunft. Ferner gelangt die direkte Abfertigung zwischen Hamburg über Lübeck und den diesseitigen Stationen Holthusen, Lüblow, Passow i. Mecklb., Rastow und Sülstorf zur Aufhebung. Diese Stationen bleiben nur mit Hamburg B über Hagenow Land in direktem Verkehr. Neu in den Verkehr aufgenommen werden die Stationen Schlutup der Lübeck-Büchener und Plüschow der diesseitigen Eisenbahn.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Schwerin, den 24. Juli 1902. (1986)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898, Theil III, Heft 2 vom 1. August 1899 und Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Wirkung vom 1. September 1902 treten bei den bayerischen Lokalbahnstationen Ottobeuren und Rottenburg a/Laaber infolge Auflassung des Lokalbahnzuschlages Frachtermässigungen ein.

München, den 29. Juli 1902. (1987)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatseisenbahnen.

Die Station Lend = Gastein der k. k. österreichischen Staatsbahnen wird vom 20. August d. J. ab in den obengenannten Verkehr einbezogen. An Fracht für Sendungen nach Lend = Gastein werden berechnet:

a) die im bezüglichen Tarif auf Seite 8 enthaltenen Theilfrachtsätze (bis zum Schnittpunkte) und
b) vom Schnittpunkt bis Lend=Gastein 184 Heller für 100 kg.

Breslau, den 29. Juli 1902. (1988)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 wird zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag IV ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Coschen, Mahlsdorf, Heinrichsdorf i. Pm. und Pastitz, ferner Entfernungen für die Stationen Bornim=Grube, Bredow, Priort und Satzkorn, die jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Wildpark-Nauen gelten.

Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,20 ℳ für das Stück bezogen werden.

Berlin, den 28. Juli 1902. (1989)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Gütertarif.

Theil I vom 1. März 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 sind auf Seite 24 unter Ziffer 7 die „Städtischen Lagerhäuser am Südbahnhofe München" zu streichen.

München, den 26. Juli 1902. (1990)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiff fahrt nach Bayern.

(Ausnahmetarif I vom 1. April 1898.)

Das Ausschreiben Nr. 1736 in der Vereinszeitung Nr. 57 Seite 878 vom 27. Juli 1898 gilt mit Wirksamkeit vom 1. September 1902 auch für die diesjährige Schifffahrtsperiode.

München, den 26. Juli 1902. (1991)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiff fahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donau-Dampfschiff fahrt nach Lindau und Vorarlberg.

(A.-T. Nr. III vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1902 sind auf Seite 6 des Tarifes die in Ziffer II der „Bestimmungen für die Einlagerung (Reexpedition)" bei der Einlagerungsstation München aufgeführten „Städtischen Lagerhäuser am Südbahnhof" zu streichen.

München, den 26. Juli 1902. (1992)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab wird die Station Schermbeck als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b für gebrannte Steine des Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Güterverkehrs aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Münster, 26. Juli 1902. (1993)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 3, treten am 1. August d. J. direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Lebensmittel als Eilgut) zwischen Krems (k. k. St.-B.) und Dresden=Altst., Dresden = Fr., Dresden = Neust., Leipzig bayer., Dresdner, Berl., Eilenb., Magdeb. und thür. Bahnhof in Kraft. Diese Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 30. Juli 1902. (1994)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die Beförderung geschlagener Steine bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und für je 2 Wagen der Schmalspurbahn sowie je 1 Wagen der Vollspurbahn treten am 5. August d. J. folgende Ausnahmetarifsätze in Kraft:

von Lauenstein nach Kötzschenbroda	0,17 ℳ	für 100 kg.
von Lauenstein nach Radebeul	0,16 „	

Dresden, am 30. Juli 1902. (1995)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr und badisch - württembergischer Güterverkehr.

Für die nachweislich zum Bahnhofumbau in Pforzheim verwendeten Steinsendungen ab Birkenfeld und Brötzingen wird auf Vorlage der Originalfrachtbriefe ein 20 prozentiger Nachlass der ordentlichen Fracht gewährt und die Ueberfuhrgebühr für die Beförderung vom württ. zum bad. Bahnhof in Pforzheim im Betrage von 3 ℳ für den Wagen erstattet.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Stuttgart, den 25. Juli 1902. (1996)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Im Berlin - Stettin - sächsischen Güterverkehre werden am 1. August 1902 die sächsischen Stationen Cossebaude und Furth bei Chemnitz in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen von Kratzwiek mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Cossebaude	0,72 ℳ	für 100 kg
Furth bei Chemnitz	0,81 „	

Dresden, am 29. Juli 1902. (1997)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - hessischer Kohlenverkehr.

Für Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlenkoks und Briketts, welche von den im vorgenannten Tarif enthaltenen Kohlen- etc. Versandstationen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Kleinbahn Kirchhain - Nieder = Ofleiden (Ohmthalbahn) zur Aufgabe kommen, werden die Frachtsätze von der Versandstation bis zu den Uebergangsstationen Kirchhain oder Nieder=Ofleiden mit Gültigkeit vom 1. August 1902 ab um 2 ₰ für 100 kg gekürzt.

Essen, den 25. Juli 1902. (1998)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 5. August d. J. ab werden im Uebergangsverkehr zwischen der Station Schmiegel der Schmiegeler Kreisbahnen einerseits und den Staatsbahnstationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen, Altona, Hannover, Münster, Magdeburg, Halle, Erfurt, Elberfeld, Essen, Cöln und St. Johann=Saarbrücken andererseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitze, Wegebaustoffe, Steinkohlen und Briketts in Wagenladungen von mindestens 5 000 und 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmengen die Frachtsätze der Staatsbahnstation Alt = Boyen um 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Posen, den 26. Juli 1902. (1999)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Tarif Theil II, Heft 2.

Einführung einer Dienstanweisung Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 wird die Dienstanweisung Nr. 2 eingeführt, welche die Einbeziehung mehrerer Stationen der kgl. bayer. Staatsbahnen sowie der Station Bascov der rumänischen Eisenbahnen in den A.-T. Nr. 6, ferner Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Dienstanweisung Nr. 1 enthält.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze bis 15. Oktober in Kraft.

Exemplare der Dienstanweisung Nr. 2 sind durch die Verwaltungen der Endbahnen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 28. Juli 1902. (2000)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Rumänien - Lindau-Vorarlberg.

Einführung eines Nachtrages IV.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 tritt ein Nachtrag IV zum vorbezeichneten Verbands - Gütertarife in Kraft, welcher neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10/II (Eier), sowie die Einbeziehung der Stationen Buda und Magosoaia der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 15 (Rohbenzin) enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei

den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Heller = 10 Cts. erhältlich.

Wien, am 26. Juli 1902. (2001)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H 18a des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre, ferner für Schleifholz bis zu 2,5 m Länge treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Bezahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz von Hliboka	193 ₰
Nach Schönpriesen=Umschlag von Hliboka	188 ₰
Nach Dresden=Elbkai von Hliboka	218 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 30. Juli 1902. (2002)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Gebühr für die Ueberführung von Wagenladungsgütern, welche mit der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn bezw. der Staatsbahn eingehen oder weiterbefördert werden, zwischen Rinteln R. St. und dem Weserhafen auf 1 ℳ für den Wagen ermässigt.

Für Stückgutsendungen werden 0,22 ℳ für 100 kg, jedoch mindestens 0,30 ℳ für jede Frachtbriefsendung erhoben.

Rinteln, den 24. Juli 1902. (2003 H&V)

Der Vorstand.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Verkehrsordnung und deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die §§ 42 und 43 der Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin abgeändert, dass es einer Begleitung von Leichen unter bestimmten Voraussetzungen nicht bedarf. Näheres hierüber ist bei den Abfertigungs- und Auskunftsstellen unseres Bezirks zu erfahren.

Berlin, den 29. Juli 1902. (2004)

Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am Tage der Eröffnung der Strecke Ahaus-Enschede, voraussichtlich im Monat September d. J., tritt der II. Nachtrag zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, für den Verkehr zwischen den auf deutschem Gebiete belegenen Stationen der Almelo-Salzbergener Eisenbahn unter sich, der Nymegen - Clever Eisenbahn unter sich und der Ahaus-Enscheder Eisenbahn unter sich in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Berichtigungen der Preistafeln und neue Sätze für den Verkehr mit Stationen der Ahaus-Enscheder Eisenbahn.

Amsterdam, Juli 1902. (2005)

Eröffnung der Haltestelle Neukünkendorf für den Gepäckverkehr.

Am 24. Juli d. J. ist die zwischen den Stationen Angermünde und Lüdersdorf B. St. an der Bahnstrecke Angermünde-Freienwalde a. O. gelegene Haltestelle Neukünkendorf, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

Stettin, im Juli 1902. (2006)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Einführung der Staatsbahntarife auf der Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangen die für die preussischen Staatseisenbahnen im Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr geltenden Tarifbestimmungen und Normalbeförderungsgebühren auf der am 1. Juli d. J. in das Eigenthum des preussischen Staates übergegangenen Ostrowo - Skalmierzycer Eisenbahn zur Einführung. Von demselben Tage ab werden die Stationen dieser Bahn in den Gruppentarif II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen), die Wechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe II betheiligt ist, den Militärbahn-Staatsbahntarif, den ober- und niederschlesischen Kohlentarif, sowie den Staatsbahn-Thiertarif aufgenommen.

Mit dem Zeitpunkte der Einführung der Staatsbahntarife treten ausser Kraft:

1. der Binnentarif der Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern nebst den Nachträgen I und II,
2. der im Gruppentarif II auf Seite 619 veröffentlichte Uebergangstarif für den Verkehr mit der Nebeneisenbahn Ostrowo-Skalmierzyce.

Die mit Aufhebung des Binnentarifs bei der Abfertigung von Gepäck und Fahrrädern, sowie bei Gestellung von Sonderzügen eintretenden Erhöhungen treten gleichfalls am 1 Oktober d. J. in Kraft.

In den Abfertigungsbefugnissen der an der Ostrowo - Skalmierzycer Eisenbahn gelegenen Stationen Czekanow, Ociaz, Sliwniki und Skalmierzyce tritt eine Aenderung nicht ein. Es können daher nach wie vor auf den Haltestellen Czekanow, Ociaz und Sliwniki Fahrzeuge, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, weder angenommen noch ausgeliefert werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Posen, den 28. Juli 1902. (2007)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung, Aufstellung und der Anstrich der eisernen Ueberbauten:

Loos I: a) für die Unterführungen des Kiefholzweges und
b) des Sackführerdammes, rd. 230 t,

Loos II: c) für die Unterführung der Canner Chaussee und
d) für die Ueberführung der Görlitzer Bahn über die Chaussee nach Johannisthal, ca. 400 t

sollen in getrennten Loosen oder zusammen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 16. August 1902, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem technischen Büreau, Zimmer 348, einzusehen bezw. von unserem Centralbüreau, Zimmer 420, gegen bestellgeldfreie Einsendung von 11,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken), soweit der Vorrath reicht, zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,50 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Berlin, den 21. Juli 1902. (2008)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vergebung eiserner Brückenkonstruktionen.

Für den neuen Güterbahnhof Freiburg im Breisgau und seine Zufahrtslinien soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktionen für weitere 7 Bauwerke vergeben werden:

Loos IX: 3 Strassenbrücken, Blechträger von 13,0, 13,4 und 26,2 m Stützweite, und 3 zweigleisige Bahnbrücken, Blechträger von 8,6, 8,6 und 18,0 m Stützweite, im Gesammtgewicht von zusammen	301 500 kg
Loos X: Dreisambrücke, zweigleisig, Fachwerkträger von 45,0 m Stützweite, im Gewicht von .	327 000 „
die beiden Loose zusammen	628 500 kg

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, zur Einsicht auf.

Dieselben werden auch, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung per Postanweisung von 5 ℳ für jedes Loos oder von 10 ℳ für beide Loose nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestellten Konstruktionen enthalten sollen, sind bis längstens

Dienstag, den 26. August d. J., Vormittags 11 Uhr,

auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Eisenkonstruktionen" versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt 4 Wochen.

Freiburg, den 30. Juli 1902. (2009)

Grossh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 61. | 6. August 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 22 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur Frage der Prüfung von Eisenbahnachsen auf elektrischem Wege.

Die Veröffentlichung in Nr. 41 d. Ztg., in der eine Anregung gegeben war, sich zur Prüfung der Eisenbahnachsen gegebenenfalls der Elektrizität zu bedienen, hat, wie wir es erwartet hatten, verschiedenen Fachleuten Anlass gegeben, sich zu der wichtigen Angelegenheit zu äussern. Herr dipl. Ing. Joh. v. Studniarski in Hannover schreibt uns das folgende:

„Bezugnehmend auf den interessanten Vorschlag des Herrn Regierungsbauführers W. Heyden, welcher dahin geht, etwaige versteckte Brüche an Eisenbahnachsen durch Messung deren elektrischen Widerstandes nachweisbar zu machen, will ich hier einige Bemerkungen anknüpfen, welche den Zweck haben sollen, roh zu überschlagen, von welcher Grössenordnung der zu messende Widerstand ungefähr sein wird, welche Messmethoden in Frage kommen, wie gross die Widerstandszunahme infolge eingetretenen Bruches voraussichtlich sein kann und ob man letztere mit den üblichen technischen Messmitteln einfach und sicher feststellen kann.

Man wird zweckmässigerweise den Theil der Achse einer elektrischen Widerstandsprüfung unterwerfen, der durch die Radnabe verdeckt ist, da dieser am meisten gefährdete Theil Brüchen ausgesetzt ist und sich einer direkten Beobachtung entzieht; weiter ist zu beachten, dass eine Widerstandszunahme infolge einer Bruchstelle im Verhältniss grösser sein und daher bei der Messung schärfer hervortreten wird, wenn man zunächst nur diesen Theil untersucht, als wenn man die ganze Achse auf ihren Widerstand prüft. Die Abmessungen dieses Theiles für die Achse eines Wagens von 15 t Ladegewicht betragen nach den Normalien:

Länge . . . $l = 180$ mm,
Durchmesser . $d = 145$ mm,
Querschnitt . $q = 16\,513$ qmm.

Es werde nun angenommen, dass der Abstand der Kontaktabzweigungen a—a (Abb. 1), zwischen denen der Widerstand zu messen ist: $l^1 = 200$ mm beträgt. Da es sich im vorliegenden Falle um keine genaue Rechnung handelt, sondern nur um eine rohe Annäherung, die ein ungefähres Bild von der Grössenordnung der zu messenden Widerstände geben soll, sei ferner an-

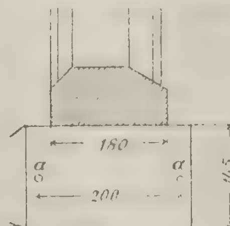


Abb. 1.

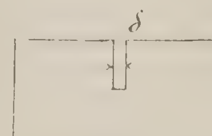


Abb. 2.

genommen, dass der spezifische Widerstand $s = 0{,}1$ und der Querschnitt $q = 16\,000$ qmm in runden Zahlen betragen sollen. Der Widerstand ergibt sich dann:

$$w = s\,\frac{l^1}{q}\,;\ (\sim l^1 \text{ in m, } q \text{ in qmm});$$

$$w = 0{,}1 \cdot \frac{0{,}2}{16000} = \frac{1}{800000}\ \text{Ohm}.$$

Für die Messung eines so kleinen Widerstandes kommen zunächst folgende Methoden in Betracht:

1. Methode der Thomson'schen Brücke;
2. Messung nach der Kompensationsmethode durch Vergleich mit einem Normalwiderstand;
3. Messung von w aus der Potentialdifferenz a—a mit dem Kompensationsapparat oder einem empfindlichen Elektrometer und dem durch die Achse fliessenden Strome.

Welcher Methode im vorliegenden Falle der Vorzug zu geben ist, soll hier nicht weiter erörtert werden.

Um nun ferner die Widerstandszunahme infolge einer Bruchstelle schätzungsweise feststellen zu können, sei vorausgesetzt, dass der an der Bruchstelle gebildete Luftspalt $\delta = 1/5$ mm und die Bruchfläche, reichlich genommen, $1/4$ des vollen Querschnittes betrage (Abb. 2); nach dieser Annahme ergibt sich der Querschnitt q^1, welcher auf dem Wege δ für die Stromleitung übrig bleibt: $q^1 = 12000$ qmm.

Der Widerstand an der Bruchstelle w^1 folgt demnach:

$$w^1 = 0{,}1 \frac{\delta}{q^1}$$

$$w^1 = 0{,}1 \frac{0{,}0002}{12000}$$

$$w^1 = \frac{1}{6 \times 10^8} \text{ Ohm.}$$

Es ergibt sich hieraus, dass die Widerstandszunahme w^1 der Bruchstelle gegenüber dem früher ermittelten Widerstande w rund 0,13 % beträgt. Es braucht wohl kaum darauf hingewiesen zu werden, dass der Widerstand w etwas kleiner ausfällt, da die Länge l^1 um $\delta = 0{,}2$ mm kleiner wird; diese Vernachlässigung fällt hier wenig ins Gewicht und trägt nur dazu bei, dass die verhältnissmässige Widerstandszunahme etwas grösser wird. Das Ergebniss von 0,13 % Widerstandszunahme, das bei der ungünstigen Annahme eines ungewöhnlich umfangreichen Bruches ermittelt wurde, gibt nun unmittelbar einen Anhalt für die Beurtheilung der Brauchbarkeit der vorgeschlagenen Methode zur Ermittelung von Bruchstellen aus dem elektrischen Widerstandszuwachs. Beachtet man nämlich, dass die Widerstandszunahme in Prozenten für 1° C. für Eisen rund 0,48 beträgt, so ersieht man, dass der Zuwachs an Widerstand infolge des Unterschiedes der Temperaturen, bei denen man die Widerstandsmessung an der ‚gesunden‘ und an der ‚kranken‘ Welle vorgenommen hat, grösser ausfallen kann, als infolge einer Bruchstelle und der damit verbundenen Querschnittsverminderung. Um also einigermaassen zuverlässige Werthe zu erhalten, ist es nöthig, den Temperaturkoeffizienten des Materials zu kennen und eine Korrektion auf dieselbe Temperatur vorzunehmen; die Untersuchung wird dementsprechend verwickelt und für die Werkstätte unbequem. Weiterhin kann es vorkommen, dass eine Widerstandszunahme von 0,13 % leicht durch einen weniger innigen Kontakt bei a—a (Abb. 1) veranlasst werden kann. Wenn man schliesslich noch bedenkt, dass man sehr zufrieden sein kann, wenn man eine technische Präzisionsmessung des Widerstandes mit 0,1 % Genauigkeit ausführen kann, so muss man unwillkürlich zu der Ansicht hinneigen, dass die Methode für praktische Zwecke wenig Aussicht auf Erfolg haben dürfte.

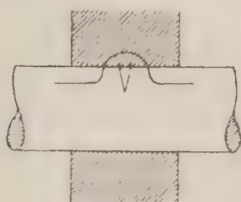


Abb. 3.

Zum Schluss sei noch darauf hingewiesen, dass die ganze Betrachtung unter der Voraussetzung angestellt wurde, dass die Struktur des Materials unverändert geblieben sei. Inwiefern Aenderungen des molekularen Gefüges eines Materials auf dessen elektrisches Leitungsvermögen von Einfluss sind, entzieht sich vor der Hand einer Beurtheilung, da eingehende Untersuchungen in dieser Hinsicht nicht vorzuliegen scheinen.“

In einer Zuschrift, die uns vom Regierungsbauführer Mandel in Erfurt zuging, ist ebenfalls auf die Schwierigkeit hingewiesen, in der in Nr. 41 d. Ztg. beschriebenen Weise zu brauchbaren Ergebnissen bei der Prüfung der Achsen zu gelangen. Wir geben wieder dem Einsender das Wort:

„Nach den Angaben des Verfassers soll der elektrische Widerstand der Achsen vermittelst der Wheatstone'schen Brücke gemessen werden. Zwischen den einzelnen Messungen liegen aber Wochen und Monate; wer will dann noch mit Sicherheit angeben, ob etwaige Schwankungen in den Ergebnissen auf Widerstandsveränderung der Achse oder auf Veränderung in der Struktur der bei den Messungen nothwendigen Leitungsdrähte des elektrischen Stromes beruhen oder auch durch Oxydation der Verbindungskontakte entstanden sind? Ganz abgesehen davon, dass bei allen Widerstandsmessungen der elektrische Widerstand der Leitungsdrähte als zu vernachlässigen betrachtet werden muss, woran der Verfasser jedenfalls gar nicht gedacht hat. Bei diesen Untersuchungen der Achsen auf elektrischen Widerstand ist aber der Widerstand der Achsen viel geringer als der Widerstand der kupfernen Leitungsdrähte von den üblichen Abmessungen. Brauchbare Resultate aber werden sich nur dann ergeben, wenn die Messungen unabhängig von lange Zeit vorangegangenen Untersuchungen sind und Schwankungen hierin sich ohne weiteres ergeben als Aenderungen in der Beschaffenheit des zu untersuchenden Materials.“

Der Verfasser deutet nunmehr einen Weg an, der nach dem augenblicklichen Stande der Untersuchungen, die im Direktionsbezirk Erfurt angestellt werden, nach seiner Meinung vielleicht zum Ziele führen würde.

„Um z. B. Achsanbrüche zu erkennen, könnte man den Bruch durch Belasten der Achse zum Klaffen und durch Aufheben der Belastung wieder zum Schliessen bringen; jedenfalls würde dadurch theoretisch eine Aenderung des elektrischen Widerstandes der Achse durch die Querschnittsveränderung derselben hervorgerufen. Da aber Messungen, die den elektrischen Widerstand der Achse angeben, wegen der ungeheuren Dimensionen der Leitungsdrähte in der Praxis nicht angängig sind, dürfte ein anderes Verfahren besser zum Ziele führen, welches sich darauf gründet, dass jede Aenderung eines Kraftfeldes in einer Sekundärrolle einen Induktionsstrom hervorruft. Durch Oeffnen und Schliessen der Bruchstelle in der Achse — hervorgerufen durch wechselnde Belastung — tritt aber, wenn dieselbe durch eine Primärrolle magnetisirt wird, eine Schwächung oder Verstärkung des Kraftfeldes ein, indem einmal die Kraftlinien bei geöffnetem Spalt durch die Ueberwindung des Luftwiderstandes in ihrer Ausbreitung eine Behinderung erfahren, hingegen bei geschlossenem Spalt ungehindert ihren Weg nehmen können.“

Ob auf diesem Wege wegen der Kleinheit der Schwankungen des Kraftfeldes ein brauchbares Resultat erzielt werden wird, darüber will der Verfasser späterhin berichten, da umfassende Versuche hierüber noch im Gange sind. „Die Hauptschwierigkeit liegt darin, dass die Kraftlinien den vorgeschriebenen Weg auch in der That nehmen und sich nicht auch schon ausserhalb der Bruchstelle zerstreuen können, damit eben jeder Verlust an Kraftlinien und somit jede Schwächung des Feldes eine fehlerhafte Stelle der untersuchten Achse angibt. Mit dem heutigen Aufsatze wollte ich nur Anregung geben, auf welche Weise zum Ziele gelangt werden kann, da der vom Verfasser des Artikels in Nr. 41 d. Ztg. angegebene Weg nicht zu dem gesteckten Ziele führen kann. Jedenfalls ist das Erkennen der Anbrüche in der Radnabe, durch welche ja auch der elektrische Strom bei den elektrischen Widerstandsmessungen seinen Weg nehmen, also den Anbruch umgehen kann, nicht so einfach, wie sich der Verfasser des besprochenen Artikels gedacht hat, und sind auch wohl Untersuchungen hierzu kaum von einem Manne bequem ausführbar.“

Bei der hohen Wichtigkeit, die die hier behandelte Angelegenheit hat, können wir dem Einsender für weitere Mittheilungen, die er in Aussicht stellt, nur dankbar sein. Da der Eisenbahnunfall bei der Station Zschortau am 3. Mai d. J. Veranlassung gegeben hat, dass in den Eisenbahndirektionen allgemein geprüft werden soll, wie in Zukunft derartigen Unglücksfällen vorzubeugen ist, so werden auch die bei den übrigen Direktionen angestellten Prüfungen wesentlich zur Klärung der Sache beitragen. Um dem zweiten Einsender weiter zu folgen, liegt die Schwierigkeit hierbei darin, dass die Achsbrüche fast ausnahmslos in der Radnabe erfolgten und infolge dessen von aussen ohne weiteres nicht erkennbar waren. Die Bestrebungen müssen also dahin zielen, entweder die Achsen in der Radnabe so stark zu machen, dass der Bruch

oder Anbruch der Achse nur ausserhalb der Nabe vorkommen kann,* oder Verfahren zu ersinnen, deren Ergebnisse eine betriebsgefährliche Veränderung des Materials anzeigen, sei es nun einen Anbruch oder eine Strukturveränderung („Arbeitsmüdigkeit") des Materials. Beim Verstärken der Achse empfiehlt es sich, den Achsen möglichst wenig konisch zulaufende Profile zu geben und die einzelnen Abtheilungen der Achse cylindrisch zu gestalten, die Uebergänge zu den verschiedenen Querschnitten mit möglichst scharfen Abrundungen auszubilden, damit die Brüche an den Uebergangsquerschnitten als den am meisten gefährdeten Stellen erfolgen. Beifolgende Skizze wird zum Verständniss beitragen. Bis die Verstärkung der Achsen durchgeführt ist, und da ferner auch der physikalische Weg zur Untersuchung der Achsen auf Anbrüche kostspielig und zeitraubend ist, erscheint es rathsam, die Achsen zu entlasten, d. h. das Ladegewicht der Wagen geringer zu machen, bei Tendern also die Mitnahme von Wasser und Kohlen herabzusetzen. Ob die Kontrole über die Durchführung dieser Anordnung wird möglich sein? Jedenfalls aber sind die Tender mit grossem Rauminhalt — wie die am meisten gefährdeten

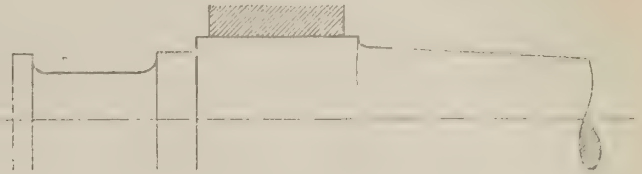


Abb. 4.

dreiachsigen Tender von 15 cbm Wasserinhalt — sehr schwer zu entbehren wegen der grossen Strecken, welche unsere Durchgangszüge ohne Aufenthalt zu durchlaufen haben.

Die Bregenzerwaldbahn.

Von dieser demnächst zu eröffnenden, auch für den Turistenverkehr wichtigen Bahn entwirft der als ausgezeichneter Alpenschriftsteller bekannte Dr. Karl Blodig in Bregenz in einer der letzten Nummern der „Mittheil. des deutschen u. österr. Alpenvereins" eine anziehende Schilderung, der wir folgendes entnehmen:

„Eine der abwechslungsreichsten Landschaften der österreichischen Alpenländer mit einer Bevölkerung von etwa 25 000 Seelen wird demnächst dem Weltverkehre angegliedert sein; es ist dies der lieblichschöne Bregenzerwald. In seiner berühmten Schilderung des Wiener Praters wirft Adalbert Stifter die Frage auf, was derselbe eigentlich sei, ob Hain, Wiese, Garten, Park? Die Antwort lautet: Er ist das alles zusammengenommen. So kann man vom Bregenzerwalde sagen, er ist mehr als Wiese, Wald, Mittel- und Hochgebirge, denn er ist für sich eine Duodezausgabe des gewaltigen Alpengebirges. Wer den Wald durchstreifte, dem blieb keine der Erscheinungen, welche uns die Alpen so lieb und werth machen, verborgen. Von den Rebenhügeln bei Bregenz bis zum Eisfelde der Braunarlenspitze ist es eine interessante Welt im Kleinen, die wir da durchfahren und durchwandern; aussergewöhnlich fesselnde Momente fügen noch Tracht, Sitte, Bauart der Häuser, besondere Anlage der Dörfer und die lieblichen Frauengestalten hinzu; die sprichwörtliche Sauberkeit der Gasthöfe thut das ihre. Dieses bislang ziemlich umständlich zu bereisende Idyll wurde nun mittelst Spenden hochherziger Patrioten, durch grosse Opfer der Gemeinden des Vorder- und Hinterwaldes, der Stadt Bregenz, des Landes Vorarlberg und besonders des Gesammtstaates Oesterreich durch den Bau einer Eisenbahn erschlossen. Es brauchte im Verhältnisse zur Länge des Baues — 35,5 km — unverhältnissmässig vieler fleissiger Hände, um das schwierige Werk zustande zu bringen. Wenn man nämlich die Bahnlinie betrachtet, so fällt beim ersten Blicke auf, dass von Kennelbach, wo sie das Flachland verlässt, bis Egg in einer Längenausdehnung von 19 km im Tobel der Bregenzer Ache keine Strasse vorhanden ist, auf welcher die Zufuhren hätten bewerkstelligt werden können; viele Materialien mussten von Bregenz aus zugetragen oder zuerst auf stundenweiten Umwegen mit Wagen zugeführt und zuletzt auf halsbrecherischen Pfaden auf dem Rücken an Ort und Stelle geschafft werden.

Dazu kam die ungünstige Bodenbeschaffenheit, von der die Ingeniöre erklärten, dass selbst auf der dafür berüchtigten Arlberglinie sich kein so schlimmes Rutschgebiet in so grosser Ausdehnung vorfand; grössere Strecken mussten dem Flussbett abgerungen werden, mehr als einmal vernichteten Hochwässer schon fertiggestellte Stücke des Unterbaues.

Die neue Bahn beginnt schmalspurig 1,1 km vom Staatsbahnhofe Bregenz entfernt bei der Station Bregenz Lokalbahn, verlässt die Stadt an ihrem Südende, unterfährt die nach Lauterach führende Römerstrasse in einem 212 m langen Tunnel und hat bei Kilometer 2,5 ihre erste Haltestelle Rieden zu verzeichnen; bald tritt sie angesichts der Appenzeller und Vorarlberger Alpenkette in das durch grossartige Schutzbauten befriedete alte Bett der Bregenzer Ache und erreicht, immer auf Dämmen geführt, bei Kilometer 4,7 den Industrieort Kennelbach und damit die erste Station. Hier tritt die Bahn gänzlich an die Bregenzer Ache heran, welche als echtes Gebirgskind Art und Unart ihrer wilden Heimath nicht verleugnet; bald ist sie nur ein schmaler Faden, so dass schon mancher Fremde, besonders aus dem Flachlande, sich den Kopf zerbrach, wozu man denn ihretwegen zwischen Bregenz und Lauterach so mächtige Brücken erstellte, und Tags darauf droht sie die grossen Steindämme zu überfluthen, die man zu ihrer Zähmung angelegt.

Die Station Kennelbach dient bis zur Erstellung der geplanten Lokalbahn Dornbirn-Schwarzach-Kennelbach und der Erbauung der in Angriff genommenen Strasse nach Langen lediglich dem Ortsverkehre. Für Vergnügungsreisende kommt sie insofern in Betracht, als man von hier aus auf hübschen Waldwegen auf die Fluh und den Pfänder gelangen kann.

Mit einem Schlage ändert sich bald hinter der Station Kennelbach das Bild: Aus der zahlreich besiedelten, freundlichen Ebene mit ihren Fabriken und technischen Anlagen tritt die Bahn in die wilde, von keiner Strasse durchzogene Schlucht der Bregenzer Ache ein und bleibt bis Egg bei Kilometer 23 in ihr. Romantische Schluchten münden besonders von der rechten Seite in das Hauptthal ein, eine vorspringende Felsbastion wird in 86 m langem Tunnel passirt, nach vielen Windungen, die der gekrümmte Lauf des Flusses bedingt und deren jede eine neue Szenerie eröffnet, nimmt uns nach Kilometer 12 ein 112 m langer Tunnel auf, und unmittelbar danach übersetzen wir auf 18 m langer Brücke einen der bedeutenderen Zuflüsse der Bregenzer Ache, die vom Sulzberge herabkommende Rotach.

Bald darauf treten die Berglehnen etwas zurück, ein freundlicher Wiesengrund thut sich auf, der nach der langen Fahrt in der engen Schlucht doppelt wohlthuend wirkt. Hier liegt die Station Doren; im Volksmunde wird sie wohl noch lange nach dem dort befindlichen Gehöft Bozenau genannt werden. Wir befinden uns nun im sogenannten Achwinkel, zwischen der Rotach, Bregenzer Ach und Weissach, bislang wohl einem der weltabgeschiedensten Punkte des schönen Vorarlberg; ein Drahtsteg führt uns an das linke Achufer und auf ziemlich steilem Wege nach der Ortschaft Fischbach, von wo man entweder nach Alberschwende oder Buch gelangen kann. Letzterer Ort liegt auf fruchtbarer Bergterrasse, von welcher sich ein hübscher Rundblick auf den Vorderwald und einige Allgäuer Gipfel eröffnet. Ein überaus lohnender Weg führt über Wiesen, welche schon ausgesprochene Alpenflora aufweisen, nach dem Wallfahrtsorte Bildstein und der Station Schwarzach der Linie Bregenz-Feldkirch.

Am rechten Ufer der Ach aber, also jenem, auf welchem sich die Station befindet, führt ein Strässchen nach Doren mit der Landeskäsereischule, nach Brenten und dem auf herrschendem Bergesrücken gelegenen Sulzberg; ferner führt ein Weg nach dem schon bayerischen Dorfe Oberreute und über Ach nach Oberstaufen.

Kurze Zeit nach Verlassen der Station Doren eröffnet sich der Blick auf eines der bedeutendsten Bauwerke der gesammten Bahnanlage, die 40 m Spannweite aufweisende Brücke über die Weissach; pittoreske Felsbildungen machen den Punkt zu einem der romantischsten der ganzen Strecke; noch einige Minuten Fahrt und wir halten bei Kilometer 18,2 an der Station Langenegg; dicht dabei befindet sich eine Brücke, welche nach dem linken Achufer und auf fahrbarem Wege nach der Ortschaft Müselbach führt; von letztgenanntem Orte gelangt man in

wenigen Minuten zwischen Alberschwende und Egg auf die Strasse, welche bislang den Verkehr nach dem Bregenzerwalde vermittelte. Die Haltestelle Oberlangenegg, welche von der vorhergehenden Station nur ein halbes Kilometer thaleinwärts liegt, erscheint nach Erstellung einer Kunststrasse, welche die steilen Kehren der alten Strasse umgehen wird, berufen, für den ganzen Vorderwald von grosser Bedeutung zu werden. Die Dörfer Ober- und Unterlangenegg sowie Krumbach und Riefensberg werden von hier aus erreicht; von besonderer Tragweite aber ist der Umstand, dass Langenegg die kürzeste Verbindung mit der Station Oberstaufen der Linie Lindau-Immenstadt vermittelt; schon jetzt spricht man von Erstellung einer Verbindungsbahn mit dieser aufblühenden Turistenstation.

Von der Haltestelle Oberlangenegg aus unternimmt man auch den weitaus lohnendsten Ausflug, den der gesammte Vorderwald bietet. Da dieser bislang in keinem der zahlreichen Reisehandbücher aufgeführt erscheint und auch dem Verfasser trotz öfteren Besuches der Gegend entging, bis ein Landeskind ihn darauf aufmerksam machte, möge er hier kurz geschildert werden. Ein Fussweg, der bei jedem Schritte, den man aufwärts thut, das Gebirgspanorama umfassender werden lässt, führt von der Haltestelle durch Wiesen und Jungwald nach der alten Strasse hinauf, wo beim Austritt aus dem Gehölze sich ein prächtiger Blick auf die felsige Canisfluh, die schlanke Mittagsspitze und das langgestreckte Massiv des First mit der Mörzelspitze aufthut; man folgt der aussichtsreichen Strasse bis zum Weiler Berkmann, wo man diese verlässt und zwischen reizend gelegenen Einzelgehöften, dann durch schattigen Buchen- und Nadelwald, zuletzt über eine Wiese, auf den 890 m hohen Schweizberg, im Volksmunde Schwizberg genannt, gelangt. Wenige Schritte von der höchsten Kuppe befindet sich eine gute Wirthschaft; von der Haltestelle braucht man $1^1/_4$ bis $1^1/_2$ Stunden in mässigster Gangart.

Wir befinden uns nun so recht im Herzen des Vorderwaldes; allenthalben grüssen aus der Tiefe die schmucken Kirchen von Krumbach, Sulzberg, Doren, Langen, Fluh, Buch, Alberschwende, Müselbach, Schwarzenberg, Andelsbuch, Egg, Grossdorf, Lingenau und Oberlangenegg, darüber erheben die Gottesackerwände, der imposante Hochifen, die Winterstaude sowie die Gruppen der Canisfluh, Klipperen, Mittagsspitze, des First und der Mörzelspitze ihre Häupter. Zwischen dem sanftgewölbten Hochälpele und dem langgestreckten Pfänderstocke blinkt der ferne Bodensee herauf, Rorschach und Romanshorn sind bei klarem Wetter deutlich sichtbar. Möge niemand glauben, die liebliche Schönheit des Vorderwaldes zu kennen, der nicht bei gutem Wetter, am besten Vormittags, auf diesem herrlichen Punkte gestanden hat. Eilige werden für ihre geringe Mühe auch dann vollauf belohnt sein, wenn sie wieder zur Haltestelle Oberlangenegg zurückgehen; es empfiehlt sich aber, vom Schweizberg auf zumeist im Waldesschatten dahinführenden Wegen nach Hittisau zu gehen, von wo man auf mehrfache Weise nach Bayern, Bahnstrecke Lindau-Immenstadt, oder über Lingenau nach der gleichnamigen Station der Bregenzerwaldbahn gelangen kann. An dieser Stelle dürfte auch die Bemerkung gestattet sein, dass der Vorderwald mit seinen zwischen Wiesen, zerstreuten Waldungen und Obstbäumen gelegenen Einzelhöfen sich wohl eignet, um Familien, welche nicht in der Länge und prunkvollen Ausstattung einer geräuschvollen Table d'hôte das Ziel eines Sommeraufenthaltes zu sehen gewohnt sind, zu heimeligem Aufenthalte bei unverfälschtem Naturgenusse zu dienen.

Nach kurzer Fahrt erreichen wir bei Kilometer 20,7 die Station Lingenau, welche als Einbruchsstation für Lingenau, Hittisau, das Leckner- und Balderschwangerthal sowie Silbratsgfäll, ferner für die Uebergänge nach Sonthofen und Oberstdorf einer erfreulichen Zukunft entgegensieht. Bei Kilometer 22,6 nähern wir uns wieder einem grösseren Bau, der Brücke über die Subersach mit 18 m Spannung. Dann folgt ein gewaltiger gewölbter Viadukt, welcher neun Oeffnungen von je 8 m aufweist; in Bezug auf die Länge ist dieser Bau der bedeutendste der gesammten Bahn; seine Gründung stellte der öfteren Hochwasser wegen die Geduld und das Geschick der Ingeniöre auf eine harte Probe. Gleich danach erreichen wir die Station Egg und damit den gleichnamigen Hauptort der Gegend an der Grenze des Vorder- und Hinterwaldes; die Ortschaft Grossdorf sowie einige Parzellen von Schwarzenberg werden diese Station benutzen. Vor Erbauung der Bahn war man bemüssigt, von Schwarzach oder Dornbirn in $3^1/_2$- bezw. 4 stündiger Fusswanderung oder mittelst des ziemlich ursprünglichen Postwagens hierher zu reisen. Die enge Schlucht der Bregenzer Ache wird nun vom Schienenwege verlassen, an dem durch Zurücktreten der Berge verbreiterten Thale führt die Anlage über die wohl angebaute, mit Gehöften besäete Mittelgebirgshochebene nach der bei Kilometer 26,7 gelegenen Station Andelsbuch. Diese Strecke muss, was freundliche Ausblicke betrifft, an erster Stelle genannt werden. Während wir am Abhange der Winterstaude oder eigentlich ihrer kleineren Tochter, der „Niederen" hinfahren, eröffnet sich ein prächtiger Blick auf das am anderen Ufer der Ach aufsteigende Mittelgebirge mit seinen Weilern und Dörfern, an der Spitze das Davos des Bregenzerwaldes, das liebliche Schwarzenberg. Zwischen Egg und Andelsbuch mussten wir zwei grössere Bauwerke passiren, eine Brücke von 18 m Spannweite über den Schmiedlebach und den Pfistersbachviadukt mit einer Gesammtlänge von 40 m.

Hinter Andelsbuch senkt sich die Bahn wieder gegen die Ach hinab und führt an der Parzelle Bersbuch vorbei nach der Station Schwarzenberg, welche bei Kilometer 30,3 erreicht wird; eine kühne Brücke führt an das linke Ufer hinüber, um den Zugang zu dem hochgelegenen Dorfe Schwarzenberg zu ermöglichen. Der Ausflug von Dornbirn nach Schwarzenberg mit oder ohne Besuch des aussichtsreichen Hochälpele wird bald eine der beliebtesten Tagespartien werden, da nun ja die neue Bahn eine bequeme Heimkehr am selben Tage ermöglicht. Kurze Zeit nach dem Verlassen der Station Schwarzenberg wird das Thal sehr eng, der Schienenweg überschreitet die Begrenzer Ache, da am rechten Ufer kein Boden für die Anlage gefunden werden konnte; das geschieht mittelst einer 40 m langen Brücke, deren Mittelstück 30 m Spannung besitzt. Noch eine Haltestelle haben wir bei Kilometer 33,6 zu passiren, und zwar Hof=Reute, dann geht es zum zweiten Male über die Ach, wir thun das auf 35 m spannender Brücke und befinden uns nun wieder auf dem rechten Ufer des hier schon ziemlich klein gewordenen Flusses.

Noch 1 km trennt uns von der — hoffentlich nur vorläufigen — Endstation Bezau, welche bei Kilometer 35,3 erreicht wird. Nun sind wir im Mittelpunkte des schönen Bregenzerwaldes angelangt. Das lieblich zwischen zwei waldigen Bergrücken gelegene Dorf zeigt eine fast städtische Bauart und wird bald das Ziel sowohl als der Ausgangspunkt für unzählige Turen werden. Von hier aus pflegt man trotz Post und Privatfuhrwerk gemeiniglich die Fusswanderung in ihre Rechte treten zu lassen; die anmuthige Gegend ladet dazu mit unwiderstehlichem Zauber ein. Bei Bezau beginnt die Landschaft allmählich den eigentlichen Gebirgscharakter anzunehmen, der sich im weltabgeschiedenen Schröcken zu erhabener Grösse steigert. In wenigen Stunden kann man von Bezau aus alle umliegenden Höhen erreichen, welche durch die Fürsorge des allgegenwärtigen deutschen und österreichischen Alpenvereins durch Markirungen, Wegtafeln u. dgl. besser zugänglich gemacht wurden. Winterstaude, Canisfluh, Mittagsspitze, Hochkinzelspitze und die gewaltigen Bergesriesen um das einsame Schröcken werden dank der neuerstellten Bahn vom Bodenseegestade aus in $1-1^1/_2$ Tagen leicht besucht werden können. Der ganze Bregenzerwald aber wird nun von jenem Fremdenstrom überfluthet werden, den er vermöge seiner hervorragenden landschaftlichen Schönheit verdient."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnbeamte und Sozialpolitik.** Unter diesem Titel schreibt die „Berl. Korresp.": „In dem vor kurzem herausgekommenen neuesten Bande der Schriften des Vereins für Sozialpolitik befindet sich auch eine sozialwissenschaftliche Studie ‚Zur sozialen Lage der Eisenbahner in Preussen' von Waldemar Zimmermann. In der Presse wird bei dieser Gelegenheit vielfach bemängelt, dass der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1898 einen Antrag des Vereins für Sozialpolitik, eingehende Erhebungen über die Verhältnisse der unteren Beamten und Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung anzustellen, abgelehnt habe, und zwar ohne Angabe von Gründen. Die letztere Behauptung ist insofern unzutreffend, als die Ablehnung (wie in der Einleitung der Schrift selbst bestätigt, übrigens auch in einigen Zeitungen ausdrücklich vermerkt wird) damit begründet war, dass durch die alljährlichen Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen und durch die Etats ausführliches Material über diese Verhältnisse bekannt gegeben wird. Dass derartigen Erhebungen, selbst wenn sie unter der Führung eines so angesehenen Vereins wie des Vereins für Sozialpolitik, dem auch hohe Beamte des Arbeitsministeriums und der Staatseisenbahnverwaltung angehören, ver-

anstaltet werden, mancherlei naheliegende Bedenken entgegenstehen, wurde übrigens, wenn wir uns recht erinnern, auch damals schon von vielen Seiten anerkannt.

Im übrigen ist der Minister stets darauf bedacht, die soziale Lage der zahlreichen Beamten und Arbeiter seiner Verwaltung nach Möglichkeit zu verbessern. Er wird zweifellos Anlass nehmen, die weiteren Anregungen auf diesem Gebiete, die die Zimmermann'sche ebenso von ernstem Wohlwollen für die Eisenbahnbediensteten, als von aufrichtiger Anerkennung der Leistungen der Eisenbahnen gerade auch auf sozialem Gebiete erfüllte Abhandlung schon bei flüchtiger Durchsicht bietet, auf das eingehendste zu prüfen."

Wir werden auf die erwähnte Studie noch eingehender zurückkommen.

— **Bau und Betrieb neuer Eisenbahnlinien.** Ein Allerhöchster Erlass vom 29. Mai d. J. bestimmt, dass bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetze vom 20. Mai d. J., betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, vorgesehenen Eisenbahnlinien und Erweiterung des Bahnhofs Skalmierzyce bis zur Grenze (vergl. Nr. 15 S. 246 d. Ztg.) die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes übertragen werden:

A. der Bahnen: 1. von Oppeln (Groschowitz) nach Brockau und 2. von Reisicht nach Goldberg i. Schl. der Eisenbahndirektion zu Breslau, 3. von Bischdorf nach Wormditt der Eisenbahndirektion zu Königsberg i. Pr., 4. von Morroschin nach Mewe und 5. von Czersk nach Laskowitz der Eisenbahndirektion zu Danzig, 6. von Schrimm nach Jarotschin und 7. von Züllichau nach Wollstein der Eisenbahndirektion zu Posen, 8. von Polnisch-Neukirch nach Bauerwitz der Eisenbahndirektion zu Kattowitz, 9. von Labes nach Regenwalde und 10. von Cammin i. Pom. nach Treptow a. R. der Eisenbahndirektion zu Stettin, 11. von Petershain nach Hoyerswerda mit Abzweigung nach Spremberg der Eisenbahndirektion zu Halle a. S., 12. von Eisenberg in Sachsen-Altenburg nach Porstendorf, 13. und zwar a) von Gerstungen nach Dankmarshausen, b) von Dankmarshausen nach Vacha, c) von Vacha nach Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa sowie 14. von Tennstedt nach Straussfurt der Eisenbahndirektion zu Erfurt, 15. von Hersfeld nach Treysa der Eisenbahndirektion zu Cassel, 16. von Rothemühle nach Freudenberg i. Westf. und 17. von Wiehl über Waldbröl nach Morsbach der Eisenbahndirektion zu Elberfeld, 18. von Ochtrup nach Rheine der Eisenbahndirektion zu Münster i. Westf., 19. von Pronsfeld nach Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler der Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken;

B. der Erweiterung des Bahnhofs Skalmierzyce bis zur Grenze der Eisenbahndirektion zu Posen.

Ferner bestimmt dieser Erlass, dass die Verwaltung und der Betrieb der durch jenes Gesetz erworbenen Bahnen, und zwar 1. der Nebeneisenbahn von Ostrowo nach Skalmiercyce der Eisenbahndirektion zu Posen, 2. des Eisenberg-Crossener Eisenbahnunternehmens und 3. der schmalspurigen Nebenbahnen von Salzungen nach Vacha und von Dorndorf nach Kaltennordheim (Feldabahn) der Eisenbahndirektion zu Erfurt vom Tage ihres Ueberganges auf den Staat übertragen werden.

— **Bezirkseisenbahnräthe.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat genehmigt, dass die Sitzungen der Bezirkseisenbahnräthe auch an anderen Orten des Bezirks als an dem Sitze der königlichen Eisenbahndirektionen abgehalten werden können.

— **Zur Verhütung des Wagenmangels** macht die preussische Staatsbahnverwaltung die Betriebs- und Verkehrsinspektionen darauf aufmerksam, dass schon jetzt ein gesteigerter Bedarf an Kohlenwagen vorliegt. Es soll daher mit allen Mitteln darauf hingewirkt werden, dass die Herbeischaffung der Bau- und Oberbaumaterialien noch vor dem 1. Oktober d. J. ihr Ende erreicht, damit die für diesen Zweck benutzten Güterwagen dann sämmtlich im freien Verkehr Verwendung finden können.

— **Die sämmtlichen Entwürfe zur Berliner städtischen Untergrundbahn** werden, wie Berliner Zeitungen melden, noch vor Ablauf dieses Monats von dem mit diesen Arbeiten betrauten Büro den städtischen Behörden fertig übermittelt werden. Es handelt sich bekanntlich um die grosse Linie vom Süden nach dem Norden, die Schöneberg mit der Grenze von Reinickendorf verbinden soll. Aus dem Projekt werden jetzt folgende Einzelheiten bekannt: Unter der Hauptstrasse in der Nähe des Schöneberger Rathhauses liegt die südliche Kopfstation. Die erste Zwischenstation folgt Ecke Potsdamer und Grossgörschen-Strasse. An der Mansteinstrasse ist die dritte und unter der Grossbeerenstrasse die vierte Haltestelle geplant. An der Ecke der Belle-Alliance- und Gneisenau-Strasse ist Station V, am Belle-Alliance-Platz selbst Station VI gedacht. Die weiteren Stationen sind „Kochstrasse", „Leipziger Strasse" und „Bahnhof Friedrichstrasse", den man zwischen Friedrich- und Charlottenstrasse legen wird. Nun folgen „Oranienburger Thor", „Invalidenstrasse", „Schwartzkopffstrasse", „Wedding", „Wiesenstrasse" und endlich die Hauptstation im Norden: „Seestrasse". Die Haltestelle „Invalidenstrasse" wird ihren Platz an der Chausseestrasse und „Wiesenstrasse" an der Reinickendorfer Strasse erhalten. Der Kopfstation „Seestrasse" sollen die Wagenschuppen und Betriebswerkstätten angegliedert werden. Die Strecke ist 10,5 km lang, und ein Zufall hat es gefügt, dass die elektrisch betriebenen Untergrundbahnen in Paris und London genau die nämliche Länge haben. Auf dieser Strecke gibt es nun zwei Kopf- und dreizehn Zwischenstationen. Die Bahn wird 5 m unter der Strassenfläche sich befinden. Auf dem Abschnitt „Leipziger Strasse-Bahnhof Friedrichstrasse" wird sie die von Siemens & Halske geplante Untergrundbahn „Potsdamer Platz-Alexanderplatz" treffen. Ob nun die städtische oder die Siemens-Linie über oder unter ihr durchgeführt wird, bildet noch Gegenstand der Erörterungen. Jedenfalls haben die Ingeniöre in beiden Lagern diesen Zusammenstoss von Anfang an ins Auge gefasst und in Rechnung gezogen. Zweimal muss bekanntlich die Bahn einen Wasserlauf passiren. Zwischen den Stationen „Belle-Alliancestrasse" und „Belle-Allianceplatz" trifft sie auf den Landwehrgraben und zwischen „Leipziger Strasse" und Bahnhof „Friedrichstrasse" auf die Spree. Hierbei wird es sich wieder einmal zeigen, mit welchen Riesenschritten die Technik vorwärts schreitet und mit immer grösserer Leichtigkeit die ihr gestellten Aufgaben löst. Die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen, die den Spreetunnel bei Treptow durchgeführt, hat auch hier — im Verein mit Stadtbaurath Krause — das jetzige Projekt ausgearbeitet. Aber während ihre Techniker noch vor vier Jahren viele Fuss unter der Sohle der Spree sich mühsam den unterirdischen Weg bahnten, wird man jetzt den Tunnel in der Werkstatt fertig machen und ihn dann in die Tiefe senken. Er wird sich aus einzelnen eisernen Kästen zusammensetzen, die man dicht aneinanderfügen wird, um dann ihre Zwischenwände zu durchbrechen. Die Kästen wird eine Betonschicht umkleiden. Wann der Bau der Untergrundbahn beginnen wird, lässt sich jetzt natürlich noch nicht voraussagen, da bis zur Ausführung des Planes noch langwierige Prüfungen und Verhandlungen erforderlich sind.

Was die Kosten dieser geplanten Unterpflasterbahnen angeht, so erfährt die „Nat.-Ztg.", dass die Kostenanschläge gleichfalls in Bearbeitung sind. Vorläufig kann es sich natürlich nur um einen ungefähren Ueberschlag handeln, da während der Bauausführung, besonders beim Bau der unter den Wasserläufen zu bohrenden Tunnel, sich Schwierigkeiten einstellen können, welche die Kosten um ein Bedeutendes erhöhen können. Davon abgesehen, darf man nach der Schätzung Sachverständiger die Baukosten der etwa 10,5 km langen Linie immerhin auf 70 000 000 ℳ veranschlagen. Die Kreuzung der beiden Bahnen würde in der Charlotten- oder Markgrafen-Strasse und zwar auf dem Gensdarmen-Markt stattfinden. Da die städtische Bahn ihre Haltestelle an der Leipziger Strasse erhalten soll, so würde auf dem genannten Platze nur eine Tunnelstrecke in Frage kommen, welche über die Siemens'sche Linie oder unterhalb derselben zu führen wäre. Im ersteren Falle müsste der hier projektirte Unterpflasterbahnhof dieser Linie bedeutend gesenkt werden, was bedeutende Mehrkosten verursachen und auch in betriebstechnischer Hinsicht nicht zu empfehlen wäre. Die Tieferlegung der städtischen Tunnelstrecke dagegen bietet gar keine Bedenken, da ja der Bahnhof „Leipziger Strasse" in der gleichen Höhenlage bleiben kann, wie der Bahnhof „Gensdarmen-Markt" der Siemens'schen Unterpflasterbahn. In diesem Sinne hat die Aktiengesellschaft Siemens & Halske denn auch ein Projekt ausarbeiten lassen, von dem man erwartet, dass es als beste Lösung der Kreuzungsfrage die Zustimmung aller Betheiligten finden wird.

— **Halle-Hettstedter Eisenbahn.** Diese Bahn vertheilt für 1901/02 auf die Aktien Lit. A die garantirten 3,5 %, die Aktien Lit. B 2 % Dividende. Zur Erfüllung der 3,5 prozentigen Dividendengarantie leistet die Firma Lenz & Co. 55 875 ℳ Zuschuss. Das ungünstige Ergebniss ist durch höhere Betriebsausgaben und namentlich durch Kohlenverträge zu hohen Preisen verursacht.

— **Gerüchte über die Verstaatlichung der Lübeck-Büchener Eisenbahn,** so schreibt der „Lüb. Anz.", gehen zur Zeit wieder in Berlin um. Die fortgesetzte Preissteigerung der Aktien einiger von den wenigen noch übrig gebliebenen selbstständigen deutschen Eisenbahnen, u. a. der Lübeck-Büchener Eisenbahn, wird neuerdings wieder auf Gerüchte von einer angeblich bevorstehenden Verstaatlichung dieser Transportunternehmungen zurückgeführt. Diesen Gerüchten gegenüber versichert die genannte Quelle aufs bestimmteste, dass von derartigen Plänen an maassgebender Stelle nichts bekannt ist. Die Kurssteigerung der Aktien der Lübeck-Büchener Eisenbahn dürfte vielmehr nur darauf zurückzuführen sein, dass die Bahn in den letzten Wochen einen so starken Holzverkehr hatte,

dass sie zu seiner Bewältigung mit ihrem Wagenpark nicht auskam, sondern sich verschiedentlich Transportmittel leihen musste. Was die stärkere Nachfrage und grössere Käufe der Aktien dieser Gesellschaft betreffe, so sei es bei dem Mangel an guten Kapitalanlagen mit einiger spekulativer Aussicht eigentlich selbstverständlich, dass das Kapital anlegende Publikum, das im Kontokorrent und am Diskontomarkt wie auch bei den erstklassigen deutschen Staatsanleihen eine knappe und immer mehr schwindende Rente erhält, sich den Eisenbahnunternehmungen zuwende, die eine relativ hohe Dividende ausschütten und daher das angelegte Geld verhältnissmässig besser verzinsen.

— **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.** Die am 30. Juli d. J. abgehaltene Generalversammlung der Gesellschaft genehmigte den Vorschlag des Vorstandes, eine Dividende von 5 % für die Stamm- und die Prioritätsaktien zu vertheilen. Weiter wurde die Aufnahme einer Anleihe von 40 000 ℳ für die Vervollständigung des Materials beschlossen.

— **Gemeinsame Arbeitsordnung für die Werkstättenarbeiter der württembergischen Staatseisenbahnen.** Von der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist an Stelle der seitherigen besonderen Arbeitsordnungen für die einzelnen Eisenbahnwerkstätten und der allgemeinen Vorschriften für die Arbeiter in den Betriebswerkstätten und Lokomotivstationen eine gemeinsame Arbeitsordnung für ihre sämmtlichen Werkstättenarbeiter ausgegeben worden. Diese ist am 1. Juli d. J. in Kraft getreten.

In der neuen Arbeitsordnung ist einer Reihe von Wünschen der Arbeiter Rechnung getragen, so namentlich bezüglich des Urlaubes mit Fortzahlung des Tagelohnes. Ein solcher kann gewährt werden an ständige Arbeiter mit guter Führung und mindestens dreijähriger Beschäftigung bis zur Dauer von drei Tagen jährlich bei einer Beschäftigungszeit von unter 10 Jahren, bei längerer Beschäftigungszeit bis zur Dauer von fünf Tagen. Bei Einberufung militärpflichtiger Arbeiter zu Friedensübungen wird ein Zuschuss zu der durch das Reichsgesetz vom 10. Mai 1892 bestimmten Familienunterstützung gewährt.

Die tägliche ordentliche Arbeitszeit ist auf 10 Stunden einschliesslich einer Erholungspause von 15 Minuten festgesetzt. An Sonnabenden wird die Arbeitszeit auf 9 Stunden gekürzt. Eine Kürzung auf 7 Stunden ist zugelassen an den Vorabenden von Neujahr, Ostern, Pfingsten und Weihnachten. Die Lohnzahlung findet nach Wunsch der Arbeiterausschüsse monatlich zwei oder drei Mal statt. Die Stücklohnarbeit soll auf diejenigen Arbeiten beschränkt werden, bei denen der Umfang der Arbeitsleistung und der hierfür nöthige Zeitaufwand vorher geschätzt und der Verdienst des Arbeiters entweder im voraus mit ihm vereinbart werden kann oder durch feste Sätze bestimmt ist. Ein Anspruch auf Zuweisung von Stücklohnarbeit ist den Arbeitern nicht zugestanden.

Der Arbeitsordnung sind in einem Anhang I umfassende Unfallverhütungsvorschriften beigefügt.

Ein weiterer Anhang II enthält die von dem württembergischen Minister der äusseren Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, erlassenen Bestimmungen über die Einrichtung und Thätigkeit der Arbeiterausschüsse. Diese haben die Aufgabe:

1. Anträge, Wünsche und Beschwerden, welche von ihren Mitgliedern vorgebracht werden und die Arbeiter der betreffenden Werkstätte oder einzelner Gruppen im ganzen berühren, bei dem Werkstättevorsteher vorzubringen und in Zusammenkünften mit diesem über sie sich gutachtlich zu äussern;

2. über sonstige das Arbeitsverhältniss betreffende Fragen, insbesondere über die Arbeitsordnung, über Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen und solche Einrichtungen, welche zum Wohl der Arbeiter getroffen sind oder künftig getroffen werden sollen, auf Anfordern ihr Gutachten abzugeben;

3. Streitigkeiten einzelner Arbeiter unter einander zu schlichten, soweit sie von beiden Theilen angerufen werden;

4. bei der Verwaltung der für einzelne Werkstätten bestehenden Unterstützungsfonds mitzuwirken.

Von der Erörterung in den Ausschüssen sind ausgeschlossen: Anträge, Wünsche und Beschwerden, welche lediglig die Angelegenheiten Einzelner betreffen. Dem Werkstättevorsteher bleibt es jedoch vorbehalten, die Ausschüsse bei Behandlung von Unterstützungsgesuchen der Arbeiter über die Bedürftigkeit und Würdigkeit der Bittsteller zu hören.

Die Wahl der Ausschussmitglieder erfolgt jeweils auf drei Jahre. Ausscheidende sind wieder wählbar.

— **Das Sommerfest der Berliner Eisenbahner (Bezirksverein VI)** fand Mitte Juli im Schloss Schlachtensee statt und nahm einen glänzenden Verlauf. Unter Führung des ersten ordentlichen Mitgliedes, Eisenbahndirektionspräsidenten, Wirkl. Geh. Oberregierungsraths Kranold und des Vorsitzenden, Regierungsraths Schmidt waren von den Direktionsmitgliedern erschienen: Oberregierungsrath Fuhrmann und Oberbaurath Göpel, Geh. Regierungsrath Dr. Rösler, Regierungs- und Bauräthe Platt, Gantzer und Bathmann, Regierungsrath Reichart, Bauinspektor Biedermann u. a. In dem mit den Wappen und Flaggen der deutschen Bundesstaaten reich geschmückten Garten hatten gegen 1 000 Eisenbahner mit ihren Familien Platz genommen. Während die Erwachsenen an Musik und Tanz, Bootsfahrt und Kegelspiel sich ergötzten, vergnügte sich die Jugend bei allerhand Wettspielen, Theater, Karousselfahrten usw. Als bei Eintritt der Dunkelheit die Kinder zum Fackelzug antraten, ergriff Präsident Kranold zu kurzer Rede das Wort, um mitzutheilen, dass Excellenz Budde laut telegraphischer Meldung leider durch dringliche Dienstgeschäfte an der beabsichtigten Theilnahme verhindert sei; der Herr Minister lasse aber bitten, den Vereinsmitgliedern seinen Gruss zu übermitteln, indem er dabei zum Ausdruck brachte, dass er dem Eisenbahnverein grösstes Interesse entgegenbringe und seine Bestrebungen nach Kräften fördern werde. In dieser Gesinnung wünsche der Minister den Theilnehmern einen „genussreichen und fröhlichen Verlauf des Festes“. In gehobener Stimmung blieb die Festgesellschaft bis zum späten Abend beisammen, um sich dann in den bereitgestellten Sonderzügen nach Berlin zurückbefördern zu lassen.

Oesterreich.

— **Neue Eisenbahngesetze.** Die letzten Nummern des „Reichsgesetzblatts“ enthalten u. a. das Gesetz vom 19. Juli d. J., betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen, ferner das Gesetz vom 22. Juli d. J., betreffend die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Eisenbahnunternehmungen und anderen Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter, endlich das Gesetz vom 28. Juli d. J., betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in deren Hilfsanstalten verwendeten Arbeiter.

— **Umbau der Lambach-Gmundener Bahn auf Vollspur.** Schon seit längerer Zeit wird von den Interessenten die Umwandlung dieser schmalspurigen Eisenbahnlinie in eine vollspurige angestrebt und hierfür geltend gemacht, dass der lebhafte Verkehr auf dieser 18 km langen Linie eine Beseitigung der zeitraubenden und kostspieligen Umladungen gebieterisch erheische. Dazu kommt der bevorstehende Anschluss der vollspurig geplanten Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. Die Regierung hat, wie verlautet, zu dieser Frage Stellung genommen. Sie ist nicht abgeneigt, den Umbau vorzunehmen; doch knüpft sie ihre Geneigtheit zur Durchführung dieser Maassregel an die Bedingung, dass von den Interessenten zu den sich auf ungefähr 1 000 000 Kr. belaufenden Kosten des Umbaues ein entsprechender Beitrag geleistet werde. Hierüber dürften nun mit den Interessenten Verhandlungen eingeleitet werden.

— **Eisenbahnkrieg in Südtirol.** Die „Bozener Zeitung“ bringt einen längeren Aufsatz über einen gegenwärtig anlässlich der Trassenrevision der schmalspurig (1 m) geplanten Bahn Trient-Caffaro entbrannten Eisenbahnkrieg. Die Linie Trient-Caffaro soll folgende Richtung nehmen: Trient, Cadine, an Vigolo-Baselga und Cadine vorbei, Vezzano, Padergnone, Toblinosee, Alla Sarche, Ponte della Arche, Piabrücke, Saone, Tione, Breguzzo, Roncone, Fontanedo, Lardaro, Agrone, Strada Condino, Store, Derzo bis Caffaro, und würde die Zweiglinien Tione-Pinzolo und Alla Sarche-Arco erhalten. Somit würde diese hauptsächlich von den Trientern befürwortete Linienrichtung fast alle bedeutenderen Ortschaften Judicariens durch Eisenbahnen in der Gesammtlänge von etwa 125 km mit einander verbinden. Allerdings würde sie eine nahezu vollständige Ableitung des judicarischen Verkehres nach Trient zur Folge haben, zumal die Mori-Arco-Rivabahn nur eine Spurweite von 75 cm aufweist, ein direkter Verkehr also nie möglich werden würde. Riva würde im todten Winkel liegen bleiben, Mori und Rovereto würden bedeutend an Verkehr verlieren; die Interessenten dieser Orte stellen daher dem Trienter Projekte ein anderes gegenüber, und zwar würde ihre Linie mit 75 cm Spurweite theils als Zahnrad-, theils als Adhäsionsbahn von Riva über Pranzo, Ballino, Cavrasso, Duronepass, Bolbeno bis Tione und dann weiter bis Pinzolo gehen. Sie haben sich beeilt, für dieses Projekt bedeutende Summen zu zeichnen, so dass es bereits als finanziell gesichert erscheint, und sie hoffen, dass sie infolge dessen ihre Bahn noch früher werden erbauen können, als die Trienter die Linie nach Caffaro mit den beiden Abzweigungen, trotzdem für die letztere in den Tagen vom 21. bis 26. Juli d. J. bereits die Trassenrevision stattgefunden und, wie verlautet, keine nennenswerthen Anstände ergeben hat. Die Trienter Blätter werden nicht müde, die Nachtheile der Durone-

bahn hervorzuheben, von welchen namentlich die weniger besiedelte Strecke und die geringere Fahrgeschwindigkeit sowie die höheren Personen- und Frachtbeförderungskosten hervorgehoben zu werden verdienen; allein sie gestehen selbst zu, dass, wenn einmal die Duronebahn gebaut oder konzessionirt wäre, man die für die Bahn Trient-Caffaro nöthigen Beträge nicht mehr aufbringen würde.

— **Verpachtung der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl.** In der letzten Verwaltungsrathssitzung der Südbahn wurde ein Angebot, welches die Union-Elektrizitätsgesellschaft rücksichtlich der Pachtung der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl überreicht hatte, in Berathung gezogen. Nach diesem Angebot soll von der Südbahn die Linie Mödling-Hinterbrühl an die genannte Elektrizitätsgesellschaft für die Dauer der Konzession gegen eine feste Rente, welche das durchschnittliche Ergebniss der Lokalbahn Mödling-Hinterbrühl während der letzten sieben Jahre übersteigt, verpachtet werden. Ferner soll der Südbahn ein Antheil an dem Reingewinn eingeräumt werden. Die Linie Mödling-Hinterbrühl ist die älteste elektrisch betriebene Bahn Oesterreichs. Sie ist nach einem veralteten System eingerichtet, und die Union-Elektrizitätsgesellschaft beabsichtigt, wie gemeldet wird, die Bahn vollständig umzugestalten und zu diesem Zwecke 600 000 bis 700 000 Kr. aufzuwenden. Ein Abkommen mit der Union-Elektrizitätsgesellschaft wurde noch nicht getroffen.

— **Bahneröffnungen.** Ein Theil des nördlichen Flügels der „Waldviertelbahn" (Niederösterreich), und zwar die Strecke Gmünd-Steinbach-Gross-Pertholz, wird am 9. d. Mts. in feierlicher Weise eröffnet und am 10. dem allgemeinen Verkehr übergeben werden. Die Strecke ist eine Fortsetzung der Linie Gmünd-Litschau mit der Abzweigung Nagelberg-Heidenreichstein. An dem Ausbau der Strecke Steinbach-Gross-Gerungs wird ebenfalls eifrig gearbeitet und dürfte deren Eröffnung noch in diesem Jahre erfolgen. Die Waldviertelbahn befindet sich im Betriebe des niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes.

Am 2. d. Mts. fand die feierliche Eröffnung der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf statt.

— **Neuer Levantetarif.** Die seit längerer Zeit im Zuge befindlichen Verhandlungen wegen Erstellung des neuen österreichischen Levantetarifes sind nach einer Meldung des „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblattes" soweit gediehen, dass nunmehr ein allgemeines Einverständniss bis auf einige minder belangreiche Punkte erzielt wurde. Der neue österreichische Levantetarif dürfte noch im Laufe dieses Jahres zur Einführung gelangen.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Nachdem der niederösterreichische Landtag kürzlich beschlossen hat, eine Beihilfe von 600 000 Kr. durch Uebernahme von Stammaktien der geplanten elektrischen Bahn Wien-Pressburg zu gewähren, hat der Konzessionswerber ein Gesuch an das österreichische Eisenbahnministerium um Einleitung der Konzessionsverhandlungen gerichtet. Die Konzession soll für die Strecken Wien-Gross-Schwechat mit dem Flügel nach Kaiser-Ebersdorf der Gemeinde Wien und nur für die Strecke von Gross-Schwechat bis zur Landesgrenze bei Neuhof dem Konzessionswerber ertheilt werden.

— **Bau von Wasserstrassen.** In dem Wasserstrassengesetze wird die Regierung ermächtigt, von der in diesem Gesetze vorgesehenen Wasserstrassenanleihe für die Bauzeit von 1904 bis Ende 1912 einen Höchstbetrag von 250 000 000 Kr. zu verwenden. Diese Bestimmung bildet die Grundlage für das für den ersten Zeitabschnitt (8 Jahre) aufzustellende Bau- und Finanzprogramm. Die dieserhalb zwischen den zuständigen Centralstellen seit längerer Zeit gepflogenen Verhandlungen haben, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, zu der Vereinbarung eines derartigen Programms geführt, welches dem Wasserstrassenbeirathe im Herbste zur Begutachtung vorgelegt werden wird und das sodann unter Bedachtnahme auf die aus dem Schoosse des Beirathes etwa hervorgehenden Wünsche und Anregungen den Landtagen zur Beschlussfassung über die auf Grund des Wasserstrassengesetzes von den Landesvertretungen zu genehmigenden Beiträge mitgetheilt werden soll.

Von der für Wasserstrassenzwecke in der ersten Bauzeit bestimmten Summe von 250 000 000 Kr. entfällt der Betrag von 75 000 000 Kr. auf Flussregelungen, und dürften für die eigentlichen Kanalbauten mit Hinzurechnung der Beiträge der in Betracht kommenden Länder nur etwa 185 000 000 Kr. verfügbar sein. Was das Programm für die eigentlichen Kanalbauten betrifft, so wird es den Donau-Oderkanal mit der Abzweigung zur Weichsel, die Kanalisirung der unteren Elbe von Melnik bis Jaromer sowie die Durchschiffung von Prag umfassen. Die Kosten der beiden letztgenannten Arbeiten belaufen sich auf ungefähr 65 000 000 Kr.; es verbliebe demnach für den Donau-Oderkanal eine verfügbare Summe von rund 120 000 000 Kr., die zum Ausbau des Kanals bis Ostrau kaum ausreichen dürfte.

Ungarn.

— **Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1901.**

Eisenbahnen	Einnahmen Kr.	Ausgaben Kr.	Betriebskoeffizient %	Ueberschuss Kr.
1. ungarische Staatsbahnen	215 087 978	138 419 713	64,35	76 668 265
2. Fünfkirchen-Barcser E.	1 508 455	944 320	62,60	564 135
3. Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	11 294 612	7 732 287	68,46	3 562 325
4. Südbahn (ungarisch. Netz)	16 784 743	11 564 461	68,90	5 220 282
5. Mohács-Fünfkirchener E.	1 904 546	1 027 883	53,97	876 663
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	2 713 274	1 472 420	54,27	1 240 854
insgesammt	249 293 608	161 161 084	64,647	88 132 524

Gegenüber den gleichen Ergebnissen des Vorjahres stellen sich die hier angegebenen Ergebnisse wie folgt:

Eisenbahnen	Einnahmen %	Ausgaben %	Betriebskoeffizient %	Ueberschuss %
1. ungarische Staatsbahnen	+ 0,041	+ 5,194	+ 3,15	— 8,089
2. Fünfkirchen-Barcser E.	— 5,522	+ 8,427	+ 8,05	— 22,264
3. Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	— 4,337	+ 8,162	+ 7,89	— 23,521
4. Südbahn (ungarisch. Netz)	+ 2,562	+ 4,364	+ 1,20	— 1,218
5. Mohács-Fünfkirchener E.	— 3,628	+ 6,769	+ 5,25	— 13,503
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	— 0,422	+ 0,302	+ 0,39	— 1,268
insgesammt	— 0,071	+ 5,254	+ 3,267	— 8,533

Die Ergebnisse des Jahres 1901 waren hiernach gegenüber jenen des Jahres 1900 im allgemeinen ungünstig, indem die Einnahmen sich nur bei den ungarischen Staatsbahnen und der Südbahn steigerten, die Ausgaben sich aber bei allen Eisenbahnen meistens unverhältnissmässig vermehrten. Die Vermehrung der Ausgaben verursachten hauptsächlich die grösseren Zugleistungen; da aber diesen grösseren Leistungen entsprechend die Einnahmen im allgemeinen nicht im Verhältnisse gestiegen sind, so ist hieraus der Schluss zu ziehen, dass die Züge nicht gehörig ausgenutzt werden konnten, mit anderen Worten, dass die allgemeine missliche Lage des Handels und Wandels auch auf die Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen ungünstig einwirkte.

— **Die Aufhebung der ungarischen Transportsteuer auf der Donau.** Die jüngst zwischen den Vertretern des österreichischen und des ungarischen Finanzministeriums über eine Reihe von Steuerfragen gepflogenen Verhandlungen, welche u. a. die Aufhebung der ungarischen Transportsteuer für den Donauverkehr betrafen, haben wohl noch zu keinem Abschlusse geführt; es ist aber immerhin Aussicht vorhanden, dass die seit langem erörterte Aufhebung der ungarischen Transportsteuer für den Donauverkehr von Ungarn zugestanden werden wird. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um die von der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft entrichtete Transportsteuer, welche sich im Durchschnitt auf 600 000 bis 700 000 Kr. jährlich beläuft.

— **Motorwagen auf der Arad-Csanader Eisenbahn und der Arader Strassenbahn.** Eine verkehrstechnisch interessante Neuerung wird demnächst von den vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen in Gemeinschaft mit der Arader Strassenbahn eingeführt. Die Verwaltung der erstgenannten Gesellschaft, welche im Laufe der letzten Jahre fast alle bestehenden Systeme von Selbstfahrern auf ihren Linien erprobt hatte, hat

nunmehr beschlossen, einen regelmässigen Motorwagendienst nach dem Beispiel der württembergischen Staatsbahnen einzurichten. Um den Verkehr dieser Wagen für die Reisenden möglichst bequem zu gestalten, war die Verwaltung der Arad-Csanader Bahn von vornherein darauf bedacht, die Fahrt der Motorwagen nicht auf dem Arader Bahnhofe enden, sondern die Wagen bis in das Innere der Stadt gelangen und von dort abfahren zu lassen. Dies wurde durch einen mit der Arader Strassenbahn abgeschlossenen Vertrag erreicht, welcher den Motorwagen der Arad-Csanader Bahn die Mitbenutzung der Gleise und Anlagen der Strassenbahn ermöglicht. Falls dieser Vertrag, wie zu erwarten, die Genehmigung des ungarischen Handelsministeriums erlangt, wird mit der Umgestaltung der Strassenbahngleise demnächst begonnen und dieser neuartige Verkehr, von dessen Einführung beide Verwaltungen eine Hebung des Verkehrs erwarten, schon alsbald eingeleitet werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Dänische Staatsbahnen.** Der bisherige Oberingeniör Ambt ist kürzlich zum Generaldirektor der Staatseisenbahnen ernannt worden. Wie der „Hamb. Korresp." zu melden weiss, beabsichtigt er angeblich u. a. die Aufhebung der Dampfschiffslinie Korsör-Kiel, da diese sich schon lange nicht bezahlt gemacht habe. Es würde sich hierbei jedenfalls nur um die dänischen Nachtfahrten handeln, da die Tagesfahrten von trefflichen deutschen Postdampfschiffen ausgeführt werden.

— **Eisenbahnmarken in Belgien.** Seit dem 1. Januar d. J. ist in Belgien, wo bis dahin die Berechtigung, Eisenbahnstückgut vermittelst Freimarken abzufertigen, auf Güter im Gewichte bis zu 10 kg beschränkt war, diese Berechtigung auf Güter bis zu 60 kg ausgedehnt worden. Wie ein in der „Oesterr. Eisenb.-zeitung" vom Regierungsrath v. Loehr veröffentlichter Aufsatz mittheilt, ist infolge dessen in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres auf den 50 Hauptstationen der belgischen Staatsbahnen die Anzahl der regelrecht kartirten Sendungen im Versand von rund 1 519 800 auf 1 173 200, also um 346 600 Stück oder um 23 %, und im Empfang von rund 1 768 400 auf 1 417 500, also um 350 900 Stück oder um 20 % zurückgegangen. Die Abfertigung mittelst Freimarken erfolgt in Belgien auf Grund eines sehr handlichen und zweckmässig eingerichteten Vordruckes (bulletin d'expedition), dem zwei leicht abtrennbare Abschnitte beigefügt sind, von welchen der eine als Aufgabeschein zurückgegeben wird, während der andere als Beklebezettel für das Versandstück dient. Die Sendungen können auch mit Baarvorschüssen und „Nachnahmen nach Eingang" belastet werden. Der Verfasser knüpft an obige Mittheilungen die Bemerkung: „Jene Ziffern sprechen eine beredte Sprache und sind wohl geeignet, die vorgebrachten Zweifel und Bedenken gegen die Lebensfähigkeit des Markensystems zu entkräften, denn es geht daraus deutlich hervor, dass schon die Ausdehnung des Markenwesens von 10 kg auf 60 kg eine weitere Abnahme des lästigen Kartirungs- und Rechnungswesens um 20—23 % in den ersten vier Monaten und in 50 Stationen erzielte. Es ist zweifellos bei weiterem Einleben der Einrichtung noch mehr Rückgang der schlecht angewendeten Kontrolarbeit zu erwarten."

— **Die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung und der Geldmarkt.** Die grossen finanziellen Maassnahmen, die mit dem bewerkstelligten Rückkauf der Centralbahn, Nordostbahn und vereinigten Schweizerbahnen vor sich gehen mussten, sind verhältnissmässig glatt verlaufen. Nur zeigt sich eine bedeutende Verschiebung insofern, als Frankreich eine starke Menge der neuen schweizerischen Bundesbahnobligationen aufgenommen hat, während die entsprechenden Aktien früher viel in deutschem Besitz waren. Die in einer solchen finanziellen Abhängigkeit der Schweiz liegende Unannehmlichkeit, welche man dort früher vielfach beklagte, ist also nicht aufgehoben, sondern nur mehr von Deutschland nach Frankreich verschoben. Vom Gesammtkapital von rund 532 000 000 Fr., welches die Aktien und Obligationen der drei genannten Gesellschaften ausmachten, sind 514 000 000 Fr. in Obligationen des Bundes übergeführt worden, und zwar 152 000 000 Fr. durch Umtausch von Aktien und 362 000 000 Fr. durch direkte Uebernahme der Eisenbahnobligationen der Gesellschaften durch den Bund. Zur Baareinlösung gelangte nur ein geringer Betrag.

— **Ausbau des Eisenbahnnetzes in Griechenland.** Wie „Railway News" berichten, ist der Ausbau des griechischen Eisenbahnnetzes im Sinne des zwischen der Regierung Griechenlands und dem „Eastern Railways Extensions Syndicate" abgeschlossenen Vertrages nunmehr in absehbarer Zeit zu gewärtigen. Unter der Mithilfe dieses Syndikats wurde im Februar d. J. ein mit 4 % verzinsliches Kapital von 880 000 £ (= 18 480 000 ℳ) sichergestellt. Die neue Gesellschaft übernahm die seinerzeit der Gesellschaft „Piräus-Larissa Railway Comp." ertheilten Konzessionen, deren Ausführung durch den Krieg in Südafrika bisher unterblieb, und wird vor allem Athen über Livadia in Phersala oder einem anderen geeigneten Punkte mit der Linie Volo-Phersala-Trikala und diese innerhalb vier Jahren in der Endstation Salonich mit der Linie Salonich-Ueskūb-Nisch-Belgrad der Orientbahn und dem Eisenbahnnetze Europas verbunden werden. Des ferneren wird die derzeit mit Dampfkraft betriebene Linie Athen-Piräus bereits in nächster Zeit auf elektrischen Betrieb eingerichtet und der elektrische Strom von dem neu erbauten Stromerzeugungswerke in Neu-Phalerum bezogen werden, in welchem ein 7 000 PS starker Strom erzeugt wird.

Die im Betriebe befindlichen griechischen Eisenbahnen haben insgesammt eine Länge von 1 035 km. Im Bau begriffen sind drei Eisenbahnlinien, nämlich Piräus-Larissa mit 390 km, Pyrgos-Kyparissia-Meligali sowie Lechonia-Milnä mit zusammen 504 km. Konzessionirt sind die Linien Olympia-Karytina und Athen-Penteli mit zusammen 72 km. Projektirt endlich sind die Linien Itna-Brallo, Kalavryta-Tripolis, Karytina-Meylopolis, Kyparissia-Pylia und Leondari-Gythion mit zusammen 280 km. Im Jahre 1900 betrugen die Einnahmen der Bahn Athen-Piräus 1 533 300 Drachmen, die Ausgaben 614 147 Drachmen; die Einnahmen der Eisenbahn Piräus-Athen-Peloponnes 4 670 197 Drachmen, die Ausgaben 3 304 138 Drachmen; die Einnahmen der thessalischen Bahnen 1 906 087 Drachmen, die Ausgaben 980 594 Drachmen, die Einnahmen der Bahnen von Attika 861 132 Drachmen, die Ausgaben 513 281 Drachmen; die Einnahmen der Bahn Pyrgos-Katakolo 98 618 Drachmen, die Ausgaben 76 941 Drachmen; die Einnahmen der Bahnen des nordwestlichen Griechenland 274 801 Drachmen, die Ausgaben 232 978 Drachmen.

— **Regeln für die Nachsendung von nicht rechtzeitig eingetroffenem Gepäck auf russischen Bahnen.** Nach den z. Zt. geltenden Bestimmungen des „Allgemeinen Statuts für sämmtliche Bahnen Russlands" hat der Reisende in den Fällen, wo das aufgegebene Gepäck ihm innerhalb 48 Stunden nach seiner Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht ausgeliefert wird, das Recht, sein Gepäck als verloren zu betrachten und die gesetzlich vorgesehene Geldentschädigung zu verlangen. Viele Reisende ziehen es aber vor, um weitere Nachforschung nach dem Verbleib der angeblich verlorenen Gepäckstücke und um eventuelle Nachsendung der aufgefundenen Sachen nachzusuchen. Für eine solche Nachsendung von Gepäckstücken bestehen aber bisher keine allgemeingültigen Regeln, und die Eisenbahnverwaltungen pflegten in diesen Fällen sehr verschiedenartig zu verfahren, wodurch die Reisenden nicht selten in eine missliche Lage geriethen. Die Hauptverwaltung der Eisenbahnen hat nun, wie die deutsche „St. Peterburger Zeitung" mittheilt, „Regeln für die Nachsendung von Gepäck, welches nicht rechtzeitig auf der Bestimmungsstation eingetroffen ist", ausgearbeitet. Diese Regeln, die demnächst dem Rath für Eisenbahnangelegenheiten vorgelegt werden sollen, enthalten im wesentlichen folgende Bestimmungen:

Der Reisende soll berechtigt sein, zu verlangen, dass ihm sein nicht rechtzeitig ausgeliefertes Gepäck, vorausgesetzt, dass es ausfindig gemacht wird, ohne seine Mitwirkung und ohne dass ihm hierdurch irgend welche Kosten entstehen, nachgesandt wird, und zwar entweder nach einer beliebigen Eisenbahnstation oder nach irgend einem anderen Orte, selbst wenn er nicht an der Eisenbahn liegt. Letzteres soll nur dann gefordert werden dürfen, wenn sich am Orte der ursprünglichen Bestimmungsstation eine Dampferstation oder ein Transportkontor (Bahnspedition) befindet, welches die Weiterbeförderung zum endgültigen Bestimmungsorte übernimmt. Zu diesem Zwecke hat der Reisende dem Vorsteher der ursprünglichen Bestimmungsstation eine schriftliche Eingabe zu machen, in welcher die nöthigen Angaben über seine Person, seinen Wohnort, den Ort, an welchen das Gepäck befördert werden soll, und über die Gepäckstücke selbst enthalten sein müssen; ausserdem ist die Gepäckquittung beizulegen. Hierüber erhält der Reisende vom Stationsvorsteher eine ausführliche Quittung. Die Quittung über die Aufgabe des Gepäcks zur Weiterbeförderung wird dem Reisenden nach der von ihm aufgegebenen Adresse in einem eingeschriebenen Briefe zugeschickt. Ist das verlorene Gepäck nicht ausfindig zu machen, so hat die ursprüngliche Bestimmungsstation den Reisenden hiervon in Kenntniss zu setzen.

Fremde Welttheile.

— **England und die Transvaalbahn.** Hierüber schreibt die „Köln. Ztg." folgendes: „Unsere Regierung ist durch ihre ersten Beamten aufs eifrigste bemüht gewesen, die Sache für die deutschen Aktionäre der Bahn gut zu gestalten. Derartige Verhandlungen ziehen sich bis in die allerneueste Zeit hinein, so dass die deutschen Besitzer in dieser Hinsicht auf volle Wahr-

nehmung ihrer Interessen rechnen können. Wenn die englische Regierung die von ihr beabsichtigte Maassnahme zur Abfindung der Transvaalbahnwerthe als einen Gnadenakt hinstellt, so ist es ziemlich klar, dass die englische Regierung schon aus Politik sich auf diesen Standpunkt stellt, denn wenn sie die Rechtslage der Bahn anerkännte, so müsste sie nach erfolgtem Friedensschluss die Bahn an die Direktion zurückgeben. Das will die englische Regierung aber nicht, da die Bahn als die einzige wirklich in Betracht kommende Eisenbahnlinie von Transvaal in ihren Händen bleiben soll und nicht in den Händen einer holländischen Direktion. Wenn die Beschädigungen der Bahn, wie die englische Regierung ausführt, bei der Abfindung in Abzug gebracht werden sollen, so sind diese Beschädigungen doch umstrittener Natur, und man braucht nicht zu besorgen, dass die englische Regierung damit sich ihren Verpflichtungen entziehen werde. Angenommen selbst, dass die englische Regierung die Abfindung als einen Gnadenakt betrachtet, so darf sie dann um so weniger knausern, als es sich um ein so kleines Objekt handelt. Auf deutscher Seite hat man bisher den Rechtsstandpunkt noch nicht aufgeworfen, wofern nur die Besitzer der Aktien und Schuldverschreibungen der Bahn eine angemessene Entschädigung erhalten. Es liegt durchaus im Interesse der englischen Regierung, dass man nicht auf die Rechtsfrage kommt, denn nach dem einstimmigen Gutachten von Autoritäten auf dem Gebiete des Völkerrechtes (Zorn, Asher, Kaufmann) liegt die Rechtsfrage durchaus zu Gunsten der Aktionäre der Bahn. Wenn man diese Sachlage erwägt, so kann man sich der Ansicht nicht erwehren, dass die Interpellation im englischen Oberhause die Regierung nicht gerade überrascht habe, sondern dass sie ihre Antwort bereit gehabt habe, um auf diese Weise die Aktionäre weich zu machen. Man sollte sich deshalb auf deutscher Seite hüten, die Geschäfte der englischen Regierung zu besorgen. Bedauerlich bleibt es, dass die englische Regierung mit Privatinteressen so schonungslos umgeht."

— **Der Brand des Newyork-Chicago Express.** Am Morgen des 25. Juli, die Nacht war stockfinster, rannte dem „Hamb. Korr." zufolge plötzlich der mit 70 engl. Meilen Geschwindigkeit die Stunde dahinrasende Expresssalonzug Newyork - Chicago bei Trebeins (Ohio) auf einen Güterwagen auf, der sich von einem Kohlenzuge losgerissen hatte und unbeachtet langsam und allein den Abhang der Bahnlinie vor dem Express her hinabrollte. Der Lokomotivführer bemerkte den niedrigen Rollwagen in der Dunkelheit erst, als er auf ihn auffuhr. Die Lokomotive stürzte durch den Stoss um, und der Zug kam aus dem Gleise und schob sich theilweise ineinander. Durch den scharfen Stoss explodirte unter dem zweiten Wagen ein Gasbehälter, und wenige Augenblicke später stand der ganze, schon in Trümmern daliegende Zug in Flammen. Nur zwei Pullmanwagen waren losgerissen auf dem Gleis stehen geblieben und einige hundert Schritte weiter gelaufen, ehe sie zum Stehen kamen. Sie und ihre Insassen wurden gerettet. Auch ein Theil der Reisenden der hinteren, obwohl umgestürzten Wagen konnte sich aus den Trümmern retten, aber auch von ihnen waren viele mehr oder weniger schwer verletzt oder verwundet. Aber die Insassen der ersten beiden entgleisten Wagen schienen rettungslos verloren, und nur den heroischsten Anstrengungen gelang es, auch eine Anzahl der letzteren aus dem ringsum brennenden Trümmerhaufen zu retten. Indess kaum einer von ihnen war unverletzt. Diejenigen, die nicht durch den Zusammenstoss, durch zerbrochene Holztheile oder Glassplitter verletzt waren, hatten meist furchtbare Brandwunden davongetragen, während sie sich hilfeflehend und nach Luft ringend an die zerbrochenen Fenster gewagt hatten, durch die ihnen die Flammen entgegenschlugen. Das Dunkel der Nacht erhöhte noch die Schrecken der Katastrophe. Als der Morgen heranbrach und der ausgebrannte Zug untersucht werden konnte, fand man in den Trümmern sieben fast vollständig verkohlte Leichen.

Allgemeines.

— **Ueber die Kraftwerke am Niagarafall** veröffentlicht die amerikanische Zeitschrift „The Engineer" einen sehr interessanten Aufsatz. Die Anlage spiegelt gewissermaassen die Entwickelung der modernen Elektrotechnik wieder. Die Wasserkraft der Niagarafälle ist praktisch unbegrenzt, denn die Menge des fallenden Wassers wird nach den besten Messungen auf 300 000 Kubikfuss in der Sekunde angegeben, und dieser Betrag würde bei einer Fallhöhe von 165 Fuss eine unausgesetzt wirksame Arbeitskraft von 10 000 000 PS bedeuten. Die Kraftwerke, die eine der grössten Sehenswürdigkeiten der Welt sind, wurden erst vor 11 Jahren begründet. Damals wurden einige Dynamomaschinen für zweiphasigen Wechselstrom zu 5 000 PS mit 250 Umdrehungen in der Minute und einer Spannung von 2 200 Volt aufgestellt. Sie wurden mit senkrechten Turbinen verkuppelt, die an 136 Fuss langen Schaften in einem Wasserschacht befestigt waren. Diese erste Anlage bedarf nach 11 jähriger Benutzung einer bedeutenden Vergrösserung und im besonderen einer wesentlich stärkeren Zufuhr von Wasser. Es werden auf der kanadischen Seite drei Stromerzeuger von je 10 000 PS aufgestellt als Kern eines Kraftwerkes, das auf insgesammt 100 000 PS gebracht werden soll. Die Spannung wird von 2 200 auf 12 000 Volt erhöht, während die Häufigkeit des Stromwechsels und die Geschwindigkeit nicht geändert werden. Die Uebertragung des elektrischen Stromes wird mit der gewaltigen Spannung von 60 000 Volt geschehen, wodurch die bisher höchste Spannung in Kalifornien noch um 10 000 Volt übertroffen wird.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.
(Druckfehler-Berichtigung.)

Der auf Seite 28 des vom 1. August 1902 gültigen Nachtrages I zum Verbandsgütertarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes 45 für Fische, frische, bei Aufgabe als Schnellzugsgut von Hamburg B bezw. Wilhelmsburg nach Bubentsch, Bubna, Lieben, Prag (diverse Bahnhöfe), Smichow und Wysocan oder umgekehrt beträgt nicht 1 114, sondern 1 214 ₰ pro 100 kg.

Wien, am 1. August 1902. (2010)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Altona-Blankenese belegene Station Flottbek erhält vom 1. Oktober d. J. ab die Benennung „Klein-Flottbek", die an derselben Bahnstrecke belegene Station Othmarschen erhält vom gleichen Tage ab die Benennung „Gross-Flottbek-Othmarschen".

Altona, im Juli 1902. (2011)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. September 1902 erhält die Station „Mühlburg" die Bezeichnung „Karlsruhe-Mühlburg".

Karlsruhe, den 30. Juli 1902. (2012)

Grossh. Generaldirektion.

---

3. Güterverkehr.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im badischen Binnenverkehr und im Verkehr badische Staatsbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb die Frachtsätze der Station Mannheim Industriehafen für Kleie mit jenen der Station Mannheim Centralgüterbahnhof, insoweit sich der Verkehr über Mannheim bewegt, gleichgestellt.

Karlsruhe, den 31. Juli 1902. (2013)

Grossh. Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. September d. J. tarifiren eiserne Eisenbahn- und Strassenbahnwagen-Untergestelle im Verkehr nach Italien nach Spezialtarif II bezw. Ausnahmetarif Nr. 1 c/h.

Strassburg, den 31. Juli 1902. (2014)

Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Auf 1. August 1902 wird zu dem Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten Basel bad. Bahnhof transit-Mittel- und Westschweiz der IV. Nachtrag ausgegeben.

Ausser Frachtsätzen für die Stationen Ependes und Tüscherz der Jura-Simplon-

bahn, sowie die Stationen der Erlenbach-Zweisimmenbahn enthält der Nachtrag ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Gürbethalbahn.

Karlsruhe, den 31. Juli 1902. (2015)
Gr. Generaldirektion.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donaudampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donaudampfschifffahrt nach Bayern.
(A.-T. Nr. I vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1902 sind auf Seite 6 des Tarifes die in Ziffer II der „Bestimmungen für die Einlagerung (Reexpedition)" bei der Einlagerungsstation München unter 5 c bezw. 4 c aufgeführten „Städtischen Lagerhäuser am Südbahnhof" zu streichen.

München, den 26. Juli 1902. (2016)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donaudampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donaudampfschifffahrt nach Süddeutschland.
(A.-T. Nr. II vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1902 sind auf Seite 5 des Tarifes die in Ziffer II der „Bestimmungen für die Einlagerung (Reexpedition)" bei der Einlagerungsstation München unter 5 c bezw. 4 c aufgeführten „Städtischen Lagerhäuser am Südbahnhof" zu streichen.

München, den 26. Juli 1902. (2017)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.
Theil II vom 1. Mai 1900.

Ab 1. August 1902 ermässigen sich die Frachtsätze für die bayerischen Lokalbahnstationen: Altdorf b. Landshut, Burghaslach, Durrenwaid, Elsendorf, Frensdorf, Haag, Hawangen, Höfles, Isen, Lengdorf, Lohma, Mauthaus, Mühlhausen a/Ebrach, Neuhausen, Nordhalben, Oberhatzkofen, Ottobeuren, Pettstadt, Pfeffenhausen, Pfettrach, Pleystein, Rodrach i/O.-F., Rottenburg a/Laaber, Sambach, Schlüsselfeld, Steinwiesen, Steppach-Pommersfelden, Wachenroth, Waidhaus, Wallenfels, Weihmichl, Westerheim, Winden (Oberbayern), Wingersdorf und Zeyern um folgende Beträge:

im Verkehr mit:	Eilgut	Stückgut	Wagenladungen
	für 100 kg		
a) Basel und Schaffhausen . . .	0,14 Fr.	0,12 Fr.	0,07 Fr.
b) Konstanz und Singen	0,12 M.	0,10 M.	0,06 M.

München, den 28. Juli 1902. (2018)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

An Stelle des Kohlentarifs Nr. 5 vom 1. Mai 1895 nebst Nachträgen erscheint am 1. August d. J. ein neuer Kohlentarif Nr. 5. Verkaufspreis 1 M. Der neue Tarif enthält ab den pfälzischen Grubenstationen nach einzelnen badischen Stationen Erhöhungen von 0,01 bis 0,02 M. für 100 kg. Die erhöhten Frachtsätze erhalten jedoch erst Wirksamkeit vom 15. September d. J. ab. (2019)

St. Johann-Saarbrücken, 30. Juli 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt nach der Schweiz.
(A.-T. Nr. IV vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1902 sind auf Seite 10 des Tarifes die in Ziffer II der „Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition" bei der Einlagerungsstation München unter 7 c bezw. 4 c aufgeführten „Städtischen Lagerhäuser am Südbahnhof" zu streichen.

München, den 26. Juli 1902. (2020)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Getreide- etc. Ausnahmetarife Theil III, Heft Nr. 1 vom 1. April 1902, Heft Nr. 2 vom 1. April 1902 und Heft Nr. 3 vom 1. Februar 1898.

Ab 1. September 1902 gelten für die Beförderung von Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten im Verkehre mit der Station Mannheim-Industriehafen der grossh. badischen Staatseisenbahnen die gleichen Frachtsätze wie für die Station Mannheim B. B.

München, den 30. Juli 1902. (2021)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. tritt für Eisenerz-Sendungen von mindestens 10 000 kg, welche von Frankreich mit Umkartirung in Alt-Münsterol nach Furth i/W. (bayerische Staatsbahn) abgefertigt werden, für die Strecke Alt-Münsterol Grenze nach Furth i/W. der Satz von 15,40 Fr. für 1 000 kg in Kraft.

Strassburg, den 29. Juni 1902. (2022)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. usw.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. ab werden die Stationen Braunschweig Nordbahnhof und Braunschweig Westbahnhof der braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft in die Ausnahmetarife 1 und 2 für Eisen und Stahl etc. der Abtheilung b des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Breslau, den 31. Juli 1902. (2023)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel und niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1902 treten in Kraft:

1. ein neuer Gütertarif Theil II für den Verkehr zwischen Stationen der niederländischen Eisenbahnen und Basel S. B. B. (elsass-lothringer Bahn und Jura-Simplonbahn), Basel-St. Johann (elsass-lothringer Bahn und Jura-Simplonbahn) und Basel (badischer Bahnhof) loko und transit sowie Delle transit der französischen Ostbahn, enthaltend besondere Bestimmungen und Tarifsätze, Preis 0,50 M.;
2. ein Nachtrag I zu dem gemeinschaftlichen Heft „Theil II" des niederländisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Mai 1901, Preis 0,05 M.;
3. ein neues Heft 1 des Gütertarifs für den niederländisch-südwestdeutschen Verkehr, enthaltend Kilometerzeiger und Tariftabellen für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburger Bahn, Preis 1,50 M.;
4. ein neues Heft 4 des Gütertarifs für den niederländisch-südwestdeutschen Verkehr, enthaltend Kilometerzeiger und Tariftabellen für den Verkehr mit Stationen der badischen Staatsbahn, der Bregthalbahn sowie mit Bregenz, Station der österreichischen Staatsbahn, und Friedrichsfeld, Station der Main-Neckarbahn, Preis 1,80 M.

Die Tarife sind von den betheiligten Endbahnen zu beziehen.

Es werden aufgehoben:

durch Nr. 1:
die für Basel loko und transit sowie für Delle transit in den nachbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze des niederländischen Verkehrs mit Basel, Waldshut etc.:
1. Verbandsgütertarif Theil II vom 1. Januar 1893,
2. Tarifheft I vom 1. September 1885,
3. Ausnahmetarife für Torfstreu vom 1. Mai 1889 und 1. Dezember 1891;

durch Nr. 3:
Tarifheft V des niederländisch-südwestdeutschen Verkehrs vom 1. Februar 1886, mit Ausnahme der Sätze für Saargemünd, Bous, Völklingen und Ulflingen, Tarifheft 3 b des belgisch-südwestdeutschen Verkehrs vom 1. Januar 1895 hinsichtlich des Verkehrs der Stationen Maastricht, Meersen und Roermond der niederländischen Staatseisenbahn;

durch Nr. 4:
im niederländisch-südwestdeutschen Verkehre:
Tarifheft VI vom 1. Februar 1884,
Tarifheft 3 vom 1. Mai 1901 hinsichtlich des Verkehrs mit der Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn,
Ausnahmetarif für Holzstoff u. dergl. mit der badischen Staatsbahn vom 15. März 1900,
Ausnahmetarif für Obst vom 1. Juni 1898 hinsichtlich des Verkehrs mit Stationen der badischen Staatsbahn;
im niederländischen Güterverkehre mit Basel, Waldshut usw.:
Gütertarif vom 1. September 1885 hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und Bregenz;
im belgisch-südwestdeutschen Verkehre:
Tarifheft 6 b vom 1. Juni 1896 hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Maastricht, Meersen und Roermond der niederländischen Staatsbahn,
Ausnahmetarif für Kohlen vom 1. Jun

1896 hinsichtlich des Verkehrs mit der Station Simpelveld der niederländischen Staatsbahn.

Die für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der badischen Staatseisenbahn in dem neuen Heft 4 enthaltenen Frachtsätze werden vom 1. Oktober 1902 ab, mit Ausnahme derjenigen für Maastricht und Roermond, auf den Verkehr der gleichnamigen Stationen der württembergischen Staatseisenbahn angewendet.

Durch die neuen Tarife werden zum Theil Erhöhungen, und zwar hauptsächlich im Ortsverkehre der niederländischen Seehäfen, herbeigeführt und die direkten Frachtsätze für einige Stationen der Reichsbahnen und der niederländischen Eisenbahnen ohne Ersatz aufgehoben.

Cöln, den 1. August 1902. (2024)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. August d. J. treten die Nachträge X zu den Heften C 1, C 3 und C 4 sowie XI zum Heft C 2 des Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft. Durch den Nachtrag X zum Heft C 1 wird die Station Amsterdam Y- und Ertskaden der holländischen Eisenbahn und der niederländischen Staatseisenbahn in den Verkehr aufgenommen. Ferner enthalten die Nachträge anderweite Frachtsätze für die Stationen Alperbrück, Bergneustadt, Bielstein, Derschlag, Dieringhausen, Düsseldorf = Grafenberg, Gummersbach, Holzwipper, Jürgesbruch, Kierspe, Kotthausen, Marienheide, Meinerzhagen, Niedersessmar, Osberghausen und Wiehl sowie Aufnahme der Stationen Gogarten, Ohl=Rönsahl und Pattscheid des Direktionsbezirks Elberfeld, Eilstückgutsätze für die Station Rönkhausen. Durch den Nachtrag XI zum Heft C 2 werden die Stationen Heerlen der niederländischen Staatsbahn, Barneveld (Dorf), Ede (Dorf), Huis ter Heide, Lunteren und Zeist der niederländischen Centralbahn in den Verkehr einbezogen und durch den Nachtrag X zum Heft C 3 anderweite Frachtsätze für die Stationen Apeldoorn und Barneveld der holländischen Eisenbahn eingeführt. Die Nachträge zu den Heften C 1, C 2, C 3 enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 6 (für Kaffee), 7 (für Heringe) und 11 (für Eisen und Stahl). Endlich sind in den Nachträgen Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen aufgenommen. Die im Nachtrag X zum Heft C 3 bezeichneten Erhöhungen haben erst vom 1. Oktober d. J. Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrags X zum Heft C 1 sind zu 15 ₰, des Nachtrags XI zum Heft C 2 zu 40 ₰, des Nachtrags X zum Heft C 3 zu 25 ₰ und des Nachtrags X zum Heft C 4 zu 10 ₰ das Stück durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 28. Juli 1902. (2025)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Zu den Gütertarifen Basel bad. Bahnhof loco und transit - Central- und Westschweiz vom 1. Januar 1899 wird auf 1. August 1902 je der V. Nachtrag ausgegeben.

Dieselben enthalten u. a. Frachtsätze für Ependes und Tüscherz, Stationen der Jura-Simplonbahn, für den Verkehr mit den Stationen der Erlenbach-Zweisimmenbahn und ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Gürbethalbahn.

Karlsruhe, den 31. Juli 1902. (2026)
Gr. Generaldirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Eisenbahnverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. August d. J. werden die Stationen Strassburg C. B., Neudorf und Rheinhafen, Königshofen und Schiltigheim in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Schiffbaueisen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 31. Juli 1902. (2027)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 5. August d. J. wird die Station Wasbek des Direktionsbezirks Altona als Empfangsstation in die Abtheilungen A und C des Tarifs für den vorgenannten Verkehr aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 31. Juli 1902. (2028)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 15. August l. J. gelangen in Ergänzung der Abtheilung I des Ausnahmetarifs Nr. 1 (für Lebensmittel usw.) zwischen Wr. Neustadt und München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 1. August 1902. (2029)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Kohlen-Ausnahmetarif, Theil V, Heft Nr. 2 vom 1. Mai 1900.)

Am 1. September 1902 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen des Haupttarifs direkte Frachtsätze für die Station Maxau der grossh. badischen Staatseisenbahnen. Der Nachtrag wird kostenlos abgegeben.

München, den 31. Juli 1902. (2030)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. August d. J. treten im südostpreussischen Gütertarif direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gogolin O/S. und Gr.=Strehlitz einerseits und Cranz und Mollehnen andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (2031)

Königsberg i/Pr., den 26. Juli 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. August 1902 treten im südostpreussischen Gütertarif zwischen Wormditt einerseits und den Stationen Lötzen, Rastenburg, Widminnen andererseits direkte Frachtsätze für den Stückgutverkehr in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., 28. Juli 1902. (2032)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Donau - Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1898.

Für die Beförderung von Roheisen aller Art, wie im Spezialtarif III des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, Abtheilung B aufgeführt, gelangen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief die nachfolgenden Frachtsätze mit Gültigkeit vom 14. August l. J. zur Einführung:

Von	nach Regensburg=Donaulände — Frachtsätze für 100 kg in Mark
Frankfurt a/M. (Hafen)	0,69
Gustavsburg (transit)	0,73
Mainz (Hafen), Kastel (Hafen)	0,74
Mannheim (transit), Ludwigshafen a/Rh. (transit)	0,75

München, den 29. Juli 1902. (2033)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Tirol-vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Unter obigem Titel werden am 1. September 1902 neue Tarife ausgegeben. Theil II, Heft 1 enthält die Frachtsätze für den Verkehr mit württembergischen Stationen und Theil II, Heft 2 jene mit den übrigen Stationen des Verbandsgebiets. Durch die neuen Tarife werden die Tarife für den tirol-vorarlberg-württembergischen bezw. südwestdeutschen Güterverkehr, Theil II, Hefte 1 und 2 vom 1. April 1898 nebst Nachträgen und den dazu erschienenen Verfügungen aufgehoben und ersetzt. Gegenüber den seitherigen Frachtsätzen enthalten die neuen Tarife zum Theil nicht unerhebliche Ermässigungen. In einzelnen Fällen treten auch geringe Frachterhöhungen ein. Eine Anzahl deutscher Stationen, welche seither mit direkten Frachtsätzen ausgestattet waren, sind im neuen Tarif mangels Bedürfnisses nicht mehr vorgesehen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. Oktober 1902 in Kraft. Die neuen Tarife können bei den Endbahnen zum Preise von 1,20 ℳ für das Heft 1 und 1,30 ℳ für das Heft 2 bezogen werden.

Karlsruhe, den 31. Juli 1902. (2034)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlprodukte des Ausn.-Tar. Nr. 2 A und B im Kartirungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien

unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Chorostków . . .	351 ₰
„ Gwozdziec	347 „
„ Skala	389 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Chorostków . . .	346 „
„ Gwozdziec	342 „
„ Skala	384 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Chorostków . . .	387 „ *)
„ Gwozdziec	383 „ *)
„ Skala	425 „ *)

*) Für Kleie im Verkehre nach Dresden-Elbkai ermässigen sich die vorstehenden Dresdener Sätze um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 2. August 1902. (2035)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Chorostków . . .	252 ₰
„ Gwozdziec	299 „
„ Skala	290 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Chorostków . . .	247 „
„ Gwozdziec	294 „
„ Skala	285 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Chorostków . . .	288 „
„ Gwozdziec	335 „
„ Skala	326 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 2. August 1902. (2036)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Direkte Frachtsätze für Bier von Asch Stadt nach Cöln-Gereon.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für Biertransporte bei Frachtzahlung für mindestens

a) . . 5 000 kg
b) . . 10 000 „

pro Wagen und Frachtbrief von Asch Stadt nach Cöln-Gereon folgende Frachtsätze zur Einführung:

ad a) . . 4,04 ℳ
„ b) . . 3,56 „

Wien, am 31. Juli 1902. (2037)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898. Einbeziehung der Station Brixlegg als Reexpeditionsstelle für Holztransporte.

Mit Wirksamkeit vom 20. August 1902 ist unter den in Ziffer VII der Tarifbestimmungen des Tarifes Theil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898 angegebenen Bestimmungen die Einlagerung und Reexpedition von Holz für Sendungen von sämmtlichen im Tarife enthaltenen österreichischen Stationen nach sämmtlichen Stationen der Gruppen I—X in der Station Brixlegg der k. k. priv. Südbahngesellschaft zulässig.

Wien, am 29. Juli 1902. (2038)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages III zum Lokalgütertarif, Theil II.

Mit 1. Oktober 1902 tritt der Nachtrag III zu der vom 1. Januar 1901 gültigen Neuauflage des Lokalgütertarifes, Theil II (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen der Abschnitte B, C und F des Tarifes.

Preis des Nachtrages III 20 Heller.

Wien, am 30. Juli 1902. (2039)

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Im Binnenverkehr der Greifswald-Grimmener Eisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit unter Ziffer 4 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) in der ersten Klammer das Wort „Sorten" in „Arten" abgeändert.

Grimmen, den 22. Juli 1902. (2040RM)
Die Direktion
der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

---

4. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vergebung eiserner Brückenkonstruktionen.

Für den neuen Güterbahnhof Freiburg im Breisgau und seine Zufahrtslinien soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktionen für weitere 7 Bauwerke vergeben werden:

Loos IX: 3 Strassenbrücken, Blechträger von 13,0, 13,4 und 26,2 m Stützweite, und 3 zweigleisige Bahnbrücken, Blechträger von 8,6, 8,6 und 18,0 m Stützweite, im Gesammtgewicht von zusammen . . . . 301 500 kg

Loos X: Dreisambrücke, zweigleisig, Fachwerkträger von 45,0 m Stützweite, im Gewicht von . 327 000 „

die beiden Loose zusammen 628 500 kg

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, zur Einsicht auf.

Dieselben werden auch, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung per Postanweisung von 5 ℳ für jedes Loos oder von 10 ℳ für beide Loose nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestellten Konstruktionen enthalten sollen, sind bis längstens

Dienstag, den 26. August d. J., Vormittags 11 Uhr,

auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Eisenkonstruktionen" versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt 4 Wochen.

Freiburg, den 30. Juli 1902. (2041)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

Die Lieferung von 15 Stück Gleishebeböcken, 70 Stück Spurmaassen und 140 Stück Bandmaassen soll verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 30. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhaueruferstrasse 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. September d. J.

Magdeburg, den 25. Juli 1902. (2042)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr 1 635 t Schienen aus Stahl und Eisen, 185 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 268 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 1 090 t Eisenschwellen, 15 t Gussschrott, 20 t Blechschrott, 0,55 t Bleischrott, 4 t Zinkschrott, 0,35 t Kupferschrott und 0,09 t Messingschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung des Termins an uns einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 27. August d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 10. September d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung und Angebotsbogen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Juli 1902. (2043)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. August Vorm. gemeldet.

Nr. 22. Berlin, am 6. August 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A E W A	1042/3	2	Kisten	Akkumulatoren —	119	1	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
2	A G	—	1	Korb	Pfefferlinge —	22	2	Berlin C. M.	K. E.-D. Berlin	
3	A H	70	1	Ballen	ansch. Baumwollwaaren	16	3	Dallbergen	K. E.-D. Hannover	
4	A K	4860/1	2	Kisten	leer —	62	4	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
5	{ And. G X }	—	2	Körbe	leer —	3,5	5	Oppeln Eilg.	K. E.-D. Kattowitz	
6	{ A S, A T, B A, C A }	{ 77, 83; 302; 872, 310; 629 }	6	—	Petroleumfässer, leer	216	6	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
7	A T	2804	1	Kiste	Eisenwaaren —	90	7	Danzig l. Thor	K. E.-D Danzig	
8	B	3/5	3	Fässer	dickes Oel —	578	8	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
9	B	—	1	Stück	Ofenrohr —	1	9	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
10	B F C	1532	1	Kiste	Emaillewaaren —	78	10	Hamburg	K. E.-D. Altona	
11	B M	3346	1	Reisekorb	2 l. neue Reisekörbe	22	11	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
12	B M	1810	1	Pack	Eisen —	12	12	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
13	B M S	40101	1	Kiste	? —	106	13	Petershain	K. E.-D. Halle a/S.	
14	B Z T	762	1	„	Drahtstifte —	27	14	Wangen i/A.	Württemberg. Stsb.	
15	C	32	2	Stück	neue Ofentheile —	19	15	Heilbronn II	„	
16	C E	42 u. 34	2	—	gusseis. Kessel —	80	16	Heidelberg	Badische Stsb.	
17	Ch W F	111	1	eis. Fass	leer —	64	17	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
18	C T	3581	1	Pack	Holzleisten —	8	18	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
19	C W	—	1	Stange	Rundstahl —	25	19	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
20	C W C	{ △ 108 }	1	Blechkiste	verlöthet —	19	20	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
21	—	—	1	Stück	Vierkantholz —	} 33 {	21 }	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	{ alte Beklebung: Boppard 26/5.-Cöln-Ger.
22	D H	—	1	—	Brett —		22 }			
23	D D	—	1	Stange	Stahl —	15	23	Posen	K. E.-D. Posen	
24	E B	9	1	Kiste	leer —	31	24	Freiburg H.	Badische Stsb.	
25	E T	21544	1	„	? —	31,5	25	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	plombirt.
26	F	2	1	„	{ Glaskugel, ansch. zu Beleuchtungszwecken }	35	26	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
27	F H	623	1	„	? —	261	27	Petershain	K. E.-D. Halle a/S.	Steuergut.
28	F H	—	2	—	{ eis. Göpelverbindungsstangen }	48	28	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
29	F J P	—	1	Ballen	Bindfaden —	27,5	29	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
30	F K	—	1	Bierfass	leer —	18	30	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
31	Fr W	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	13	31	Oberelsungen	K. E.-D. Cassel	
32	F St	I	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	38	32	Stettin	K. E.-D. Stettin	[1])
33	G B	302	1	Fass	leer —	20	33	Colmar	Reichsbahn	
34	G B C	4017	1	Bund	Stahl —	41	34	Gemünden	Bayerische Stsb.	
35	{ Geb. B (auch 78 Kali) }	30119	1	Fass	gefüllt? —	350	35	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
36	G F	4	1	—	Brett, roth gestrichen	1	36	{ Bremerhaven Zollinland }	K. E.-D. Hannover	{ anschd. Möbeltheil.
37	G F B	1	1	Pack	Taue —	19	37	Hamburg	K. E.-D. Altona	
38	G H	633	1	Kiste	leer —	15	38	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
39	G K	10542	1	„	leer —	25	39	„		
40	G K	IV	1	„	Installations-Mat. —	28	40	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
41	G V	—	1	Koffer	Kleider, Kochtöpfe etc.	20	41	Obernkirchen	Rinteln-Stadthagen.	
42	H	19	1	—	Tisch —	14	42	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	alt, gebraucht.
43	H	—	1	—	eiserne Ofenthür —	24	43	Hohenwestedt	K. E.-D. Altona	

[1]) Gepäck; muthmaasslicher Besitzer: Oberkellner Fritz Strutz.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
44	H F E	6734	1	—	Deichsel —	7	44	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
45	H H	581	1	Ballen	Oberleder —	82,5	45	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
46	H H	1	1	—	eis. Welle —	10	46	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
47	H J K	—	1	Korbblechkanne	ansch. Oel —	56	47	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
48	H K	3668	2	—	neue Milchkannen, leer	14	48	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
49	H L	II	1	Ballen	Kaneel —	5	49	Hamburg	K. E.-D. Altona	
50	H M	I	1	Fass	gefüllt —	116	50	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
51	H O C	508	1	Sack	Kaffee —	15	51	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
52	H P & C	6459	1	Stück	Stahl —	5,5	52	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	s. Pflugth.
53	H R	50	1	Kiste	leere Firnissdosen —	13	53	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
54	H W	1238	1	„	Glas in Bleifassung	?	54	Emmerich	K. E.-D. Essen	
55	J	3	1	Korb	Cichorie —	26	55	Metz	Reichsbahn	
56	—	—	1	Pack			56			
57	J A	1	2	Butterkübel	leer —	4	57	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
58	J K	44	1	Fass	leer —	15	58	Bruchsal	Badische Stsb.	
59	J K	749	1	Kiste	leer —	22	59	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
60	J L	2	1	Sack	Holz —	32	60	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
61	J S Altdamm	—	1	„	leere, alte Salzsäcke	15	61	Altdamm	K. E.-D. Stettin	
62	J V	49	1	„	Bindegarn —	29	62	Arolsen	K. E.-D. Cassel	
63	J W	420/1	2	Säcke	Holzspunde —	39	63	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
64	K	5	1	—	Petroleumfass, leer —	40	64	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
		4	1	—	Oelfass, leer —	40				
		1/3	3	—	Theerfässer, leer —	96				
65	K B	1503	6	Stück	Mörtelträger —	36	65	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
66	K & C	387	1	Ballen	gebr. Säcke —	110	66	Spremberg	K. E.-D. Halle a/S.	
67	K X	—	1 3	Stück Bund	Gewicht — 25 Flachringe —	42	67	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
68	L L	30495/6	2	Kisten	Balsam —	77	68	München Centr.	Bayerische Stsb.	
69	M	1	1	Ballen	ansch. Säure —	73	69	Rotenburg Hn.	K. E.-D. Münster	
70	M B	I	1	Rolle	Drahtgeflecht —	37	70	Mengen	Württemberg. Stsb.	verzinnt.
71	M	1/15	1	Pack	7 l. Körbe —	33	71	Wesel	K. E.-D. Essen	
72	M E	40	1	Reisekorb	Herren- u. Damenkleider	27	72	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
73	M G S	25	1	Ballen	altes verbogenes Bandeisen	17	73	Hamburg	K. E.-D. Altona	
74	M L	2125	1	Kiste	Kölnisches Wasser, Bindfaden	?	74	Calcum	K. E.-D. Elberfeld	zertrümmert auf d. Strecke gef.
75	M S	1373/77 1357/58	7	Ballen	Gewebe —	636	75	Zittau	Sächsische Stsb.	
76	N	8097	1	Kiste	Cigarren —	50	76	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
77	N U	5835	1	„	Ultramarin —	120	77	Hannover N.	„	
78	O	—	1	Stück	Achsbuchse —	4	78	Bremerhaven	„	Zollinland.
79	O	5071 16	1	Ballen	weisse Putzbaumwolle	54	79	Bonn	K. E.-D. Cöln	
80	P S	—	1	Pack	50 Stück Maschinenschrauben	3,5	80	Aachen	„	
81	R	—	1	Stab	Flacheisen —	22	81	Darmstadt Hbf.	Direktion Mainz	
82	R	—	1	Stück	Aschkasten —	0,5	82	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
83	R & C	1987	1	Bierfass	leer —	20	83	Dortmund	Dortm.-Gron.-Ensch.	
84	R K	8522	1	Ballen	Einwickelpapier —	53	84	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
85	R W	277	1	Fass	Wein —	56	85	Essen N.	K. E.-D. Essen	
86	S	2299	2	Stäbe	□-Stahl —	113	86	Godesberg	K. E.-D. Cöln	
87	S & C	4473	1	Kiste	Bilderrahmenmuster	15	87	Essen H.	K. E.-D. Essen	
88	S H	41021	1	„	Eisenwaaren —	41	88	Danzig l. Thor	K. E.-D. Danzig	
89	S W R	7	2	blaugraue Musterkoffer	— —	65	89	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
90	T a H Kb	307	1	Fass	Soda —	56	90	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
91	T J	216	1	Kiste	leer —	30	91	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
92	V	30745	1	Fass	Essigsäure —	305	92	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
93	VB & Co.	8094	1	Kiste	Nussbohnenkaffee —	35,5	93	Freiburg H.	Badische Stsb.	
94	V G	3463	1	„	Bürsten, Hufnägel —	59	94	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
95	V G	4	1	Stück	eis. Muffe —	5	95	Thorn	K. E.-D. Bromberg	oder Achsbuchse.
96	W	5632	1	Kiste	leer —	16	96	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
97	W Z	—	1	brauner Segeltuchhandkoffer	— —	15	97	Neubrandenburg	Grhz. Meckl. Stsb.	Gepäck.
98	Z K	608	1	Pack	Leisten —	39	98	Eilgut Dortmund	K. E.-D. Essen	bez.: Duisburg 17/7.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
99	Adler	105111	1	—	dreieckige Fahrradtasche mit Werkzeug	—	99	Weinheim	Main-Neckarbahn	Gepäck.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
100	Adler	54	1	—	Fahrrad —	—	100	Stettin	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
101	Br. z. Löwen H. B.	1211	1	Bierfass	leer —	16	101	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
102	Brauhaus (Würzburg)	4790	1	„	leer —	17	102	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
103	Bergschloss-Br. (Hasenheide)	—	1	„	leer —	30	103	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
104	Briess J. W.	—	1	Pack	gebrauchte Malzsäcke	16	104	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
105	Capellen	12	1	—	Spannkette, 15 m l.	56	105	Capellen a/Rh.	Direktion Mainz	Dienstgut.
106	Deutsche Sprengstoff-Akt.-Ges. Düren	—	1	Kiste	gefüllt —	16	106	Düren	K. E.-D. Cöln	
107	P mit Firma: Leopold Ehrenfeld	46	1 1	— Bund	Decke — Stricke —	67	107	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
108	D. G. Fischel Niemes (Bohême)	—	1	—	Wagenplan —	50	108	Petershain	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
109	Limberg	232	1	Fass	leer —	31	109	Dülmen	K. E.-D. Münster	
110	Löwenbräu	75963	1	Bierfass	leer —	15	110	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
111	Mainz	26154	1	Wagen	Kohlen —	15 000	111	Duisburg	K. E.-D. Essen	
112	Aug. Mauth	—	1	Fass	leer —	10	112	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
113	Münster „	90511 61136	2	X-Wagen	Bruchsteine —	—	113	Bassum	K. E.-D. Münster	
114	Naxos-Union	—	1	Kiste	gefüllt —	42	114	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
115	L (Oporto)	—	1	Weinfass	leer —	42	115	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Adr. Oeymont, Hamburg, Venloer. Gepäck.
116	Rossleich	—	1	—	Fahrrad —	—	116	Altona	K. E.-D. Altona	
117	Eduard Sarre Berlin	—	1	Blechflasche	Terpentinöl —	54	117	Kiel	„	
118	W. Schleiden	40	1	—	neues Krautfass, leer	9	118	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
119	Stephan & Co.	2	1	Fass	Heringe —	159	119	Pottangow	K. E.-D. Danzig	
120	Tolly	—	1	Sack	Papierschnitzel —	17	120	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	F. Wulf	761	1	Fass	leer —	ca. 20	121	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
122	—	I blau	1	Bund	2 Schiebethürschienen	23	122	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
123	—	I I II	1	Stück	Sandrostofen —	170	123	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	aus Gusseisen.
124	—	1 u. 3	2	„	Eisentheile —	23	124	Spandau	K. E.-D. Berlin	
125	—	03	1	„	Dauerbrandofen —	43	125	Annaberg i/Erzgb.	Sächsische Stsb.	
126	—	Nr. 11	1	Tafel	Zinkblech —	7,5	126	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
127	—	aufgestempelt 19	2	Stück	Futterstücke zu Weichen	39	127	Köslin	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
128	—	83	1	gelber Karton	5 Vorhemden, 1 Paar getr. gelbe Schuhe	1	128	Celle	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
129	—	114	2	—	gusseis. Muffenrohre	7	129	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
130	—	420/23	4	Körbe	Korb 420: 1 Bettvorleger, 3 Paar Bettbezüge, 1 weisse Weste etc. Korb 423: 3 Paar Zugstiefel, 1 Paar Gummischuhe, Kiste Cigarren, alter Cylinderhut. Körbe 421/22 sind mit Patentschlössern	—	130	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
131	—	444	1	Blechcylinder	Naphta —	204	131	Berlin H. u. L.	„	
					D. Güter m. Zeichen vers.:					
132	— roth	—	2	Stangen	Winkeleisen —	84	132	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
133	— blau	105	1	Stück	eis. Reif —	96	133	Braunlage	Südharz-Eisenbahn	
134	— roth	—	7	„	Ofenrohre —	48	134	Heudeber	K. E.-D. Magdeburg	
135	⨯ ⨯ ⨯	—	2	—	eis. Ketten, 10 m bezw. 5 m l.	—	135	Düsseldorf-Grafenberg	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
136	(P)	401	1	Kiste	gefüllt —	89	136	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
137	—	—	1	Korb	Aepfel —	9	137	Schwabmünchen	Bayerische Stsb.	
138	—	—	1	Kiste	Aprikosen (Dörrobst)	12	138	Düsseldorf B.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
139	—	—	1	Bund	25 buchene Axtstiele	28	139	Carnap	K. E.-D Essen	
140	—	—	1	Lattenverschlag	2 eiserne Bänder —	9	140	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	anscheinend Karusseltheil (Streckenfund).
141	—	—	1	—	Balken mit 2 Eisenstangen	19	141	Osterath	K. E.-D. Cöln	
142	—	—	1	Bund	Bandeisen —	50	142	Schorndorf	Württemberg. Stsb.	
143	—	—	1	Korbkanne	Baumöl —	12	143	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
144	—	—	1	Bund	24 Besenstiele —	20	144	Brake	Oldenburgische Stsb.	
145	—	—	1	„	Besenstiele —	24	145	Weinheim Hbf.	Main-Neckarbahn	
146	—	—	1	—	Bettstollen —	3	146	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
147	—	—	1	Bierfass	leer —	18,5	147	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
148	—	—	3	—	eis. Bindeketten —	—	148	Geldern	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
149	—	—	1	Blechkanne	leer —	5	149	Essen H. B.	„	
150	—	—	1	Bund	4 Bolzen —	5,5	150	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
151	—	—	1	Stück	Maschinentheil —		151			
152	—	—	1	—	Brett (4,5 m l.) —	10	152	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
153	—	—	2	Bunde	Latten (4,5 m l.) —	40	153			
154	—	—	1	—	Brett mit 3 eis. Klammern	—	154	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	6 m lang.
155	—	—	2	Bunde	Budenstangen —	55	155	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	roh, aus Tannenholz.
156	—	—	1	Packet	alte Cementsäcke —	10	156	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
157	—	—	8	Pack	l. Cementsäcke —	40	157	Ennigerloh	Westfälische L.-E.	
158	—	—	1	Büchse	Konserven (Erbsen) —	1,2	158	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	—	1	Reisekorb	Damenkleider, Wäsche	24,5	159	Göttingen Eilg.	K. E.-D. Cassel	
160	—	—	1	—	Decke (defekt), 4 m l., 2,30 m br.	12	160	Hamburg H. Eil-A.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
161	—	—	4	Stück	Drahtseile —	14	161	Mannheim	Badische Stsb.	
162	—	—	1	„	altes Drahtseil —	8	162	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
163	—	—	1	Ring	Eisendraht —	15	163	Iserlohn	„	
164	—	—	1	Eisenfass	leer —	104	164	Bingerbrück	Direktion Mainz	
165	—	—	1	Stück	Eisenplatte —	35	165	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
166	—	—	1	Bund	runde Eisenstange —	17	166	Thorn	K. E.-D. Bromberg	m. angesch. Muttern.
167	—	—	1	—	Eisentheil —	9	167	Hof	Bayerische Stsb.	
168	—	—	1	Pack	Etagère —	5,5	168	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	
169	—	—	1	Bund	geripptes Façoneisen	22	169	Regensburg	Bayerische Stsb.	
170	—	—	1	—	Fahrradsattel —	1,5	170	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
171	—	—	1	Sack	Federn —	3	171	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
172	—	—	1	—	lebendes Ferkel —	3	172	Eil-A. Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
173	—	—	1	—	hölz. Fischreuse —	4	173	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
174	—	—	2	Stück	Flacheisen —	11,5	174	Herne	K. E.-D. Essen	m. angeschw. Oesen.
175	—	—	2	Bunde	Flachstahl —	51	175	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
176	—	—	1	Sack	Fleischfuttermehl —	50	176	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
177	—	—	1	ovaler Schliesskorb	Frauenkleider —	10	177	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck. [1]
178	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	38	178	Ragnit	K. E.-D. Königsberg	
179	—	—	1	„	3 Gasrohre —	54	179	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
180	—	—	1	„	3 Gasrohre —	14	180	„	„	mit Kniestück.
181	—	—	2	Stück	eis. Gasrohre —	21	181	Thale	K. E.-D. Magdeburg	
182	—	—	1	Topf	Gelee —	5	182	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
183	—	—	1	—	Gewicht (Centner) —	—	183	Rothenkirchen	Bayerische Stsb.	
184	—	—	1	Pack	53 leere Getreidesäcke	43	184	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
185	—	—	1	Sack	Gips —	77	185	Düsseldorf-D.	„	
186	—	—	1	—	Goldrahmen in Papier	2	186	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
187	—	—	1	Sack	Graupen —	12,5	187	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
188	—	—	1	—	alter Hammer —	2,5	188	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	ohne Stiel.
189	—	—	1	Kiste	gesalzene Häute —	76	189	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
190	—	—	1	Bund	Heidebesen —	22	190	Zülpich	K. E.-D. Cöln	
191	—	—	1	—	Herrenjackett —	—	191	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	aus blauem Cheviot, alt.
192	—	—	1	Korbkanne	Honig —	7	192	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	Gepäck.
193	—	—	1	Käfig	Hühner —	39	193	Eil-A. Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
194	—	—	1	Ballen	gebr. Kaffee —	25	194	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
195	—	—	1	—	eis. Kaffeebrennerkessel	150	195	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
196	—	—	1	Bund	10 Kaminschieber —	7,5	196	Homburg v/Höhe	K. E.-D. Frankf. a/M.	
197	—	—	1	Ballen	Kapok —	13	197	Lebach	St. Johann-Saarbr.	
198	—	—	1	Korb	Kartoffeln —	18,5	198	Urmitz	K. E.-D. Cöln	
199	—	—	1	Bund	3 eis. Kartoffelkratzer	—	199	Herbesthal	„	
200	—	—	1	—	Kette, 2,5 m l. —	—	200	Cöln-Gereon	„	Dienstgut.
201	—	—	1	—	Kettenstück, 3,5 m l.	—	201			
202	—	—	1	—	Kinderwagen —	19	202	Rath	K. E.-D. Elberfeld	leer, gebraucht.
203	—	—	1	Korb	Kirschen —	26	203	München Centr.	Bayerische Stsb.	anscheinend als Käsekisten.
204	—	—	47	Kisten	(neue) leer —	75	204	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
205	—	—	2	„	leer —	74	205	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	3	—	hölz. Klapptische —	24	206	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	[2]

[1] Alte Beklebung: 126 Basel-Zürich, 62 Basel B— . . . . (unleserlich).
[2] Anscheinend von einem Cirkus herstammend. (Streckenfund.)

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
207	—	—	1	Kiste	Kleider —	24	207	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
208	—	—	1	„	Kleider, Wäsche —	25	208	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
209	—	—	1	brauner Holzkoffer	Kleider, Wäsche —	16	209	Berlin Fr.	„	Gepäck.
210	—	—	1 1	Reisekorb „	Kleider, Wäsche —	50 30	210	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
211	—	—	1	Korb	ansch. Salzsäure —	74	211	Stockum	K. E.-D. Essen	
212	—	—	1	Pack	1. neue Körbe —	16	212	Corbach	K. E.-D. Cassel	
213	—	—	1	Bund	2 l. Körbe —	10	213	Freiburg	Badische Stsb.	
214	—	—	2	Körbe	leer —	2,5	214	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
215	—	—	2	„	leer —	3	215	Gotha Eilg.	K. E.-D. Erfurt	
216	—	—	1	Korb	47 Korkschwimmer —	6	216	Havelberg	K. E.-D. Altona	
217	—	—	1	Packet	eis., blanke Krampen	6	217	Wanne	K. E.-D. Essen	
218	—	—	1	—	Kuhhaut —	4	218	Münden i/H.	K. E.-D. Cassel	
219	—	—	1	—	Lammfell —	?	219	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
220	—	—	1	Bund	2 Latten —	5	220	Altona	K. E.-D. Altona	anschd. Budentheile.
221	—	—	1	Sack	Lederschnitzel —	42	221	Wickrath	K. E.-D. Cöln	
222	—	—	2	Blechtöpfe	Marmelade —	5	222	Cöln-Deutz	„	
223	—	—	1	Stück	Maschinenth. —	11	223	Breslau Eilg.	K. E.-D. Breslau	Theil einer Mähmasch.
224	—	—	1	—	eis. Maschinenth. —	62	224	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	Gestell zur Milchcentrif.
225	—	—	1	Stück	Maschinenth. —	20	225	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	ansch. z. Mähmaschine.
226	—	—	1	Packet	eis. Maschinentheile	5	226	Sagan	K. E.-D. Breslau	
227	—	—	1	—	Matratze mit Holzrahmen	47	227	Aachen	K. E.-D. Cöln	alt, roth und weiss gestreift.
228	—	—	1	—	Keilkissen —		228			
229	—	—	2	Stück	Messinglager —	5	229	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
230	—	—	1	Bund	30 Messingringe —	20	230	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	Stück	Messingrohr —	0,5	231	Hagen	„	
232	—	—	6	—	rohe Möbelaufsätze —	10	232	Spandau	K. E.-D. Berlin	mit 4 Latten verbunden.
233	—	—	1	—	roher Muschelaufsatz	—	233	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
234	—	—	1	Oelfass	leer —	44	234	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
235	—	—	2	Bund	Ofenrohre —	17,5	235	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	aus Eisenblech.
236	—	—	1	Stück	Ofenthür —	3	236	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
237	—	—	1	„	Patentdeckel —	?	237	Guhrau	K. E.-D. Posen	zur Milchkanne.
238	—	—	1	Bund	Peitschen —	17	238	Bassum	K. E.-D. Münster	in Leinewand.
239	—	—	4	—	Petroleumfässer, leer	126	239	Mannheim	Badische Stsb.	
240	—	—	4	—	Petroleumfässer, leer	128	240	Moabit	K. E.-D. Berlin	4,5 m lang (Streckenfund).
241	—	—	1	—	Pfosten aus Erlenholz	12	241	Radeberg	Sächsische Stsb.	
242	—	—	1	Stück	gusseis. Platte —	5	242	Altona	K. E.-D. Altona	
243	—	—	2	„	Klammern, 1 Keil —		243			
244	—	—	1	Sack	Polentamehl —	42	244	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
245	—	—	1	Ballen	Reiseeffekten —	69	245	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
246	—	—	1	„		35	246			
247	—	—	1	Reisekorb	ansch. Umzugsgut —	18	247	Allenstein	„	
248	—	—	1	„	ansch. Kleider, Wäsche	19,5	248	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
249	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	36	249	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
250	—	—	23	Stück	Roheisen —	ca. 2000	250	Kayl	Wilhelm-Luxemburg	
251	—	—	1	—	schmiedeeis. Rohr —	26	251	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	—	1	Stück	Rohr —	20	252	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
253	—	—	3	„	eis. Rollen —	4	253	Carthaus i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	
254	—	—	1	Bund	2 Stg. Rundeisen —	1	254	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
255	—	—	1	Stab	Rundeisen —	14	255	Mainz	Direktion Mainz	4 m lang.
256	—	—	1	Stück	Rundeisen —	7	256	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	30 cm lang.
257	—	—	2	Stangen	Rund- u. Flachstahl	45	257	Neuss	„	
258	—	—	1	Stange	Rundmessing —	14,5	258	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
259	—	—	1	Bund	6 Stg. Rundstahl —	27	259	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	—	1	Pack	leere, alte Säcke —	16	260	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
261	—	—	3	—	zusammengebundene Brettchen, 2 hölzerne Säulen, anscheinend zu einer Etagère gehörend	—	261	Stettin	„	Gepäck.
262	—	—	1	Ballonkorbfl.	Säure —	32	262	Essen H.	K. E.-D. Essen	
263	—	—	1	Ballen	weisse Schafwolle —	24	263	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
264	—	—	1	Pack	Schinken —	16,5	264	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	Schliesskorb	leer, neu —	10	265	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
266	—	—	11	Stück	Schnitthölzer —	40	266	Algringen	Reichsbahn	Kiefernholz, braun gestrichen.
267	—	—	1	—	Schrankuntersatz —	42	267	Osterode	K. E.-D. Königsberg	
268	—	—	1	Packet	Schraubenklammern	3	268	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
269	—	—	1	Bund	Seegras —	20	269	Nieder-Dollendorf	„	Streckenfund.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
270	—	—	1	brauner Segeltuchkoffer	? —	9	270	Weimar	K. E.-D. Erfurt	[1]
271	—	—	1	Stück	Siebblech —	10	271	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
272	—	—	1	—	Sophatisch —	17	272	Essen West	K. E.-D. Essen	gebraucht.
273	—	—	1	Sack	Stärke —	25,25	273	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
274	—	—	1	Bund	Stahldraht, getheert	20	274	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
275	—	—	1	Kistchen	Steppnadeln und Schuhmacherahlen	0,25	275	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
276	—	—	1	Schliesskorb	Tischdecken, Handtücher, Album, Puppen usw.	16	276	Baden	Badische Stsb.	
277	—	—	19	—	gebrannte Thonsteine	10	277	Echzell	K. E.-D. Frankf. a/M.	
278	—	—	1	Bund	40 Unterlagsplatten —	—	278	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
279	—	—	1	Stück	Ventilationsklappe —	4,5	279	Wanne	K. E.-D. Essen	
280	—	—	1	Bund	6 Verschlüsse —	3	280	Saargemünd	Reichsbahn	
281	—	—	1	—	Vogelbauer —	4	281	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
282	—	—	1	grauer Handkoffer	alte Wäsche und Toilettengegenstände	15	282	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	mit 2 Riemen umschnallt. Gepäck.
283	—	—	1	Stück	Weichentheil —	60	283	Cöln Eilgut	„	
284	—	—	1	Werkzeugkasten	Feilen, Hammer, alte Schrauben, altes Jacket	12	284	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck. [2]
285	—	—	2	Weidenkörbe	leer —	12	285	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
286	—	—	1	Korb	l. Weinflaschen —	15,5	286	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
287	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	22	287	Bielefeld	„	
288	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	1,5	288	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
239	—	—	1	Kiste	Zeichnungen (Plan von Strassburg)	78,5	289	Strassburg i/E.	Reichsbahn	

[1] An der Seite je eine Falte mit 2 Riemen.
[2] Einliegend Zettel: Motorfahrzeug- und Motorfabrik Marienfelde.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 62. 9. August 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Vom Vorsignal.

Im „Centralblatt der Bauverwaltung“ *) sind von Herrn Geheimen Baurath Ulbricht Versuche besprochen, um dem Vorsignal der Eisenbahnen ein klares, unzweifelhaft wirkendes, kräftiges Bild zu geben. Es ist vorangestellt, dass das Tagessignal, die grüne runde Scheibe von 90 cm Durchmesser, einer wesentlichen Verbesserung nicht bedarf, da es gut erkennbar sei. Dem vermag ich nicht beizustimmen. Zunächst ist grüner Oelfarbenanstrich auf einer verbogenen oder verbeulten Fläche, die täglich stundenlang im Freien waagerecht gestanden hat, ein schlechter Lichtträger, denn Regen, Sonne, Staub thun in kurzer Zeit das ihrige, um das Grün in Grau zu wandeln. Auch der weisse Rand hilft wenig, wenn Staub darauf abgelagert ist. Ferner gibt die Scheibe oft nicht das Bild der runden Fläche, denn sie trägt allerhand Vorsprünge, welche schräge Schatten über den unteren Theil werfen können, und Durchbrechungen, welche als dunkele oder helle Flecken erscheinen und so das klare, runde Bild wesentlich stören. Ich sehe davon ab, dass die Fläche vom Zuge her gesehen auch als Ellipse erscheint, denn dieser Fall tritt nur bei fehlerhafter Stellung ein, die allerdings oft beobachtet wird. Steht nun diese Scheibe auch noch gegen grünen oder graugrünen Hintergrund, was bei Wiesen und Waldlandschaft so häufig vorkommt, dann sichtet der Lokomotivführer mehr nach dem Pfahl, als nach der Scheibe selbst, weil jener manchmal weiter und deutlicher zu sehen ist, als die Scheibe, die grün gegen grünen Hintergrund steht. Noch übler ist es, wenn das Vorsignal gegen Abend von Osten her angefahren wird. Die dem Lokomotivführer zugewendete Seite der Scheibe ist ohne Beleuchtung, und doch ist vor ihm Tageshelle. Die Versuche, durch gitterartige Gliederung die Sichtbarkeit der Scheibe zu erhöhen, sind für gewisse Fälle zwar sehr zweckmässig, aber nicht immer von Erfolg, denn sie stören bisweilen das Bild der vollendeten Kreisfläche, die durch die weisse Umrandung absichtlich festgelegt wird. Der tragende Theil des Vorsignals ist aber nicht selten ein Stück Eisenbahnschiene, das erst aus nächster Nähe bemerkt wird.

Sollen Vorschläge erörtert werden, das in dem Signalbuch vorhandene Tagessignal 13 besser sichtbar zu machen, so würde ich in erster Linie rathen, die Scheibe anders umzuklappen, als es auf den preussischen Staatseisenbahnen jetzt üblich ist, nämlich so, dass die Sichtfläche niemals als obere Seite des Tellers dient, auf dem Regen und Staub sich lagern und der Sonne ausgesetzt ist.

Nun aber zum Tagessignal 14. Es ist freie Fahrt am Signalmast zu erwarten; nach dem Wortlaut des Signalbuches: „das Signal am Signalmaste zeigt freie Fahrt“. Solches Signal ist kein Signal, und dennoch sucht es jeder Lokomotivführer eifrigst bei unsichtigem Wetter zu erhaschen, um sich vor gefahrbringender Ueberraschung zu schützen. Darum muss gefordert werden, dass das Tagessignal 14 zu einem wirklichen Signalbilde gemacht werde.

Anders ist es mit den Vorsignalen 13 und 14 bei Dunkelheit. Das grüne Licht in Augenhöhe des Lokomotivführers kann nicht übersehen werden, und noch viel weniger das weisse oder gelblich strahlende, vom Hohlspiegel bis zu 200 Kerzen zusammengefasste Licht. Und doch richten sich zahlreiche Aenderungsvorschläge gerade gegen diese beiden Signale. Ich verweise auf die in Jahrg. 1899 Nr. 1 und 2 d. Ztg. enthaltenen Schriftsätze und auf die beweiskräftigen Ausführungen in Nr. 20 und 27 des „Centralblatt der Bauverwaltung“ von 1902.

Es muss Wandel geschaffen werden, und dieser Wandel ist nur durch ein Formsignal zu erreichen, wie es von Herrn Professor Ulbricht vorgeschlagen wird. Wie sehr ich mit diesen Vorschlägen übereinstimme, mag man aus dem genannten Schriftsatz Jahrg. 1899 Nr. 2 d. Ztg. ersehen, in dem ich vorschlug: „Stellt man zwei grüne Lichter neben einander in das Vorsignal ein, so werden sich die Kerzenstärken verdoppeln; das zufällige Ueberscheinen des einen durch ein in der Nähe blinkendes weisses Licht trifft das andere nicht in gleichem Maasse, denn zwischen die beiden grünen Lichter kann sich ein anderes nicht einstellen, wenn sie z. B. am Rande der Tagesscheibe angeordnet sind.“

„Ich würde empfehlen, die gedachten Vorsignallichter nicht waagerecht neben einander zu stellen, sondern in eine Linie unter 45° nach rechts oben. Der Abstand könnte nach dem Durchmesser der runden Scheibe auf 1 m oder etwas weniger bemessen werden, dann würde vom Zuge aus eine Entfernungs-

*) Zu vergl. Nr. 20 vom 12. März d. J.

schätzung möglich, ein Verwechseln mit anderen Signalen ausgeschlossen sein. Letzteres betrifft hauptsächlich das weisse Licht des Vorsignals; denn nicht selten wird gerade dieses Licht durch vorüberziehenden Lokomotivrauch unkenntlich gemacht. Zwei in der Richtung des auf Fahrt gezogenen Flügels im Vorsignal stehende Signallichter werden die Sicherheit des Erkennens dagegen wohl immer gewährleisten. Erblickt der Lokomotivführer in diesem Signal das Bild des nach rechts oben stehenden Flügels, so wird er ein sicheres Freifahrtsignal haben, das ihm unzweideutige Auskunft gibt."

„Muss aber schon jetzt vom Standpunkte des Lokomotivführers aus eine Abmilderung des Hohlspiegelglanzes beim Vorsignal gefordert werden, so dürfte diesem Verlangen beim Doppelsignal erst recht nachzukommen sein. Eine mässige Blendung durch mattes Glas ist so einfach herbeizuführen, dass dieser Uebelstand sich sicher beseitigen lässt."

Nicht ganz vermag ich Herrn Professor Ulbricht und Herrn Geheimen Oberbaurath Blum zuzustimmen, wenn sie meinen, dass die Mehrdeutigkeit des grünen Signallichtes in Eindeutigkeit umgewandelt werden muss. Hätten wir mehrere Farblichter von entsprechender Leuchtkraft, so liesse sich kaum etwas dagegen sagen; aber wir sind auf drei beschränkt: weiss, roth, grün. Legen wir roth und grün eine feste Bedeutung zu, dann müssen mehr Signale durch weisse Gruppenbilder ausgedrückt werden, als wohl vortheilhaft ist. Grün prägt sich dem Auge nächst roth am besten ein und kann durch fremde weisse Lichter nicht fälschlich dem Auge vorgetäuscht werden. Warum soll nicht grün an sich ohne Bedeutung bleiben, um es für zahlreiche Gruppenbilder verwenden zu können, gerade wie weiss, das ebenfalls keine feste Bedeutung hat. Als vierte Signalfarbe gelb einzuführen, wäre doch bedenklich, obwohl nicht zu verkennen ist, dass das bisherige, durch gelben Hohlspiegel hergestellte gelbe Licht des Signals 14 besonders klar und kräftig wirkt, und je gelber der Lichtton ist, um so besser unterscheidet es sich von anderen in der Nähe stehenden Lichtquellen. Das Vorsignal steht aber bei Dunkelheit für den Lokomotivführer des ankommenden Zuges bei zahlreichen Bahnhöfen inmitten eines Lichterschwarms von weissen und gelben, lichtstarken und lichtschwachen Flammen; es hebt sich von den violettweissen elektrischen Bogenlichtern und den grünweissen Gasglühlichtern recht gut ab, so lange es nicht von ihnen unterdrückt wird; es ist aber zum Verwechseln ähnlich dem Hohlspiegellicht einer Lokomotivlaterne, die im Bahnhof beim Verschiebedienst benutzt wird, oder anderem durch gelbe Spiegelflächen verstärkten Laternenlicht. Nicht selten hört man auf der Lokomotive diese Lichter zum Unterschiede von den wirklich weissen als „rothe" benennen.

Daraus geht aber hervor, dass man den Zugmannschaften weitere Farbenunterscheidung als zwischen weiss, roth und grün nicht zumuthen sollte.

Der Farbensinn ist bei vielen Fahrbeamten nur mässig entwickelt. Er wird so stark durch zufällige Gegensätze beeinflusst, dass fast jedes gelbe Licht neben einem lichtstarken rothen als weiss angesprochen wird, neben einem elektrischen Bogenlicht aber fast roth erscheint. Wie viele Gelbweissblinde würde die Untersuchung wohl ergeben! Der Vorschlag, aus rothem und grünem Licht Signalgruppen zu bilden, wäre wohl gut, wenn die Lichtquellen nur mit einiger Genauigkeit auf ihre Helligkeit eingestellt werden könnten. Leider lehrt aber die Erfahrung, dass zwei gleich helle Lichter, nachdem das eine roth, das andere grün geblendet ist, ganz andere Fernwirkung erlangen. Das rothe Licht am Hauptsignal wird bei vielen Gelegenheiten früher gesehen, als das grüne am Vorsignal, obwohl dieses 600 m näher steht. Roth überstrahlt grün so kräftig wie weiss. Müssen aber roth und grün nahe bei einander stehen, so ist zu erwarten, dass bei dem unvermeidlichen Schwanken der Helligkeit der Lichtquelle in den einsamen Vorsignallaternen das grüne Licht durch das rothe getödtet wird, bis der Zug vor dem vermeintlich rothen Licht hält. Hätte man es mit elektrischen Glühlichtern von 20 Kerzenstärken oder auch nur mit Gasflammen zu thun, dann würde dieser Einwand entfallen, aber im Vorsignal wird die Petroleumlampe wohl noch lange das Feld behaupten.

Geht man nun bei der nothwendigen Umgestaltung der Vorsignale 13 und 14 davon aus, dass Signal 14 bei Tage nicht durch Fehlen eines Zeichens, sondern durch ein deutliches Signalbild ersetzt werden muss, so kommt man dazu, die Vorsignale als Nachahmungssignale für das Hauptsignal folgendermaassen auszugestalten:

Signal 14. Signalarm schräg rechts nach oben gestellt bedeutet: Das Signal am Signalmast zeigt freie Fahrt.

Signal 13. Signalarm waagerecht gestellt bedeutet: Das Signal am Signalmast zeigt Halt.

Signal 14 bei Dunkelheit. Zwei grüne Lichter im Abstande von 90 cm, unter 45° nach rechts oben hin angeordnet, bedeutet: Das Signal am Signalmaste zeigt freie Fahrt.

Signal 13 bei Dunkelheit. Zwei grüne Lichter im Abstande von 90 cm, waagerecht neben einander, bedeutet: Das Signal am Signalmaste zeigt Halt.

Den Signalarm als Balken mit balligen Enden auszubilden, hat sich durch die Erfahrung als vortheilhaft erwiesen, ihn mit einem weissen Rande einzufassen, ebenfalls. Der grüne Anstrich dagegen ist weniger zu empfehlen, wenigstens müsste er hellgrün oder besser gelb sein, denn ein Farbenanstrich von Chromgelb strahlt dem Auge weit eindringlicher entgegen als das lichteste Grün. Ausserdem pflegen sattgelbe Oelfarbenanstriche dauerhaft zu sein, während grüne schnell nachdunkeln.

Für die Abendlichter ist dem grünen Licht vor dem gelben insofern der Vorzug zu geben, als es ein viel untrüglicheres Bild gibt, als das bisherige weisse und gelbe Licht. Gegen den Gebrauch des ungeblendeten, durch Hohlspiegel verstärkten Lichtes habe ich mich schon früher dahin ausgesprochen, dass es schädlich sei, dem Lokomotivführer ein starkes Licht vors Auge zu bringen, das für ihn in dem Augenblicke erlischt, wo er den meist gefährdeten Theil seiner Fahrstrecke erreicht hat. Sein geblendetes Auge braucht mehrere Sekunden, um sich von dem Strahlenlicht zu erholen. Es ist anzunehmen, dass dieser Grund mitgewirkt hat, um das offene Strahlenlicht bei den sächsischen Versuchen zu verlassen; denn wie berichtet, hat sich die Anwendung gelber Blenden als so günstig erwiesen, dass deren gleichmässige Durchführung vorgenommen wurde.

Das Vorsignal in Augenhöhe des Lokomotivführers aufzustellen, ist zweifellos richtig; es macht dabei aber nichts aus, wenn es 1 m oder mehr davon abweicht, denn die Aufgabe dieses Signals wird erfüllt, wenn dem Lokomotivführer das Zeichen so nahe ans Auge gerückt ist, dass es durch äussere Umstände wie Nebel, Rauch, Verlöschen der Laterne ihm nicht verborgen bleiben kann. Ist neben dem Gleis nicht mehr Platz, um einen waagerechten Arm von 1 m Länge aufzustellen, so mag man die Höhenlage etwas ändern oder im Einzelfalle den Arm verkürzen, um ihn unterbringen zu können. Eine Fernwirkung des Vorsignals ist wohl erwünscht, aber diese Forderung steht weit zurück gegen den eigentlichen Zweck dieses Signals, bei jeder Witterung die Stellung des Hauptsignals bestimmt zur Kenntniss zu bringen.

Was ferner dafür spricht, die runde Scheibe des Signals 13 zu verlassen, wenn das Abendsignal mit zwei Lichtern hergestellt wird, ist die Einheit der Darstellung der Signale 13 und 14 durch einen Balken.

Auch das Hauptsignal am hohen Mast würde weit deutlicher wirken, wenn die Balkenform durch zwei grüne Lichter ausgedrückt würde. Anscheinend ist das Bedürfniss dazu noch nicht aufgetreten, weil die besondere Lage bei der Mehrzahl dieser Signale sie ohnehin von allen übrigen Lichtpunkten genügend abhebt, und weil das wichtigste und deutlichste aller Signale — das rothe Licht — an derselben Stelle erscheint.

Für die Ausgestaltung des Vorsignals als Balken Vorschläge zu machen, möchte ich mir an dieser Stelle versagen.

Es kann kaum von Belang sein, ob der Träger des Balkens als Mittelstütze gedacht ist, wie die Zeichnung andeutet, oder ob der Balken als Arm von der Stütze abzweigt. Der Werth des Stieles als Theil des Signalbildes ist sehr gering und nicht mit



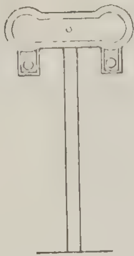
Signal 14
bei Tage.



Signal 13
bei Tage.



Signal 14
bei Dunkelheit.



Signal 13
bei Dunkelheit.

dem des hohen Mastes zu vergleichen. Letzterer steht gegen den hellen Himmel und ist ebenso sichtbar wie der Arm; der Stiel beim Vorsignal steht als unscheinbare Linie gegen dunkeln Hintergrund. Wo es aber ohne Schwierigkeit hergestellt werden kann, wäre es dennoch gut, das Vorsignal in seiner gesammten Erscheinung so ähnlich wie möglich dem Hauptsignal nachzubilden.*)

Dass die nach vorn grünen Lichter der Oberwagenlaternen der Verbesserung bedürfen, kann nicht geleugnet werden, und zwar nicht allein, weil man sie vom entgegenkommenden Zuge aus falsch deuten kann, sondern auch, weil sie für den Führer des eigenen Zuges nicht leuchtkräftig genug sind. Den ersten Uebelstand möchte ich nicht sehr hoch einschätzen, denn wenn man einem Zuge begegnet, dann gehören die Oberwagenlaternen nothwendig dazu. Man sucht und erblickt sie an der bestimmten Stelle.

Wie oft aber sucht der Lokomotivführer eines Güterzuges die grünen Pünktchen des eigenen Schlusswagens vergeblich. Es gibt Abende, die scheinbar nicht neblig sind, und doch deckt der feine Dunst und der Dampf der eigenen Lokomotive die schwachen grünen Lichter vollkommen. Macht man dem Lokomotivführer zur Pflicht, den Schluss des Zuges zu beobachten, so müsste man ihm auch die Möglichkeit dazu geben, wo es angängig ist. Ein grünes Licht der Oberwagenlaterne hat ein bis fünf Kerzenstärken; mit einem ungeblendeten gelben Strahlenlicht könnte man wohl 50 Kerzen erreichen, ohne die Laternen zu ändern. Bei der durchdringenden Eigenschaft der gelben Lichtstrahlen wäre damit schon viel gebessert. Aber auch die Eindeutigkeit des Schlusslichtes würde gewinnen, denn das strahlende Hohlspiegellicht zittert während der Fahrt unaufhörlich und wird als Wanderlicht erkannt, während das durch Glasscheiben geblendete grüne Licht der Oberwagenlaternen anscheinend still steht.

Die grünen Signale für Sonderzüge scheinen mir vorläufig nicht entbehrlich. Ihr Ersatz durch weisse würde die Deutlichkeit wesentlich herabsetzen.

Kuntze, Regierungs- und Baurath.

*) Man denkt bei diesem Vorschlage des Verfassers unwillkürlich an das englische Vorsignal, das sogen. distant-signal, das u. a. auch in Kemmann's Verkehr Londons gewürdigt ist. Zu vergl. die Uebersetzung der englichen Rules and Regulations von Textor. Die Schriftl.

Der Rückkauf der französischen Eisenbahnen.

Obwohl die vorige Abgeordnetenkammer in diesem Frühjahr den Rückkauf zweier der sechs grossen französischen Privatbahnnetze durch den Staat beschlossen hatte, ist ihre neugewählte Nachfolgerin der heiklen Frage ziemlich aus dem Wege gegangen, und wie die Dinge liegen, ist vorerst an eine ernstliche Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich kaum zu denken. Sie hat zweifellos einen volksthümlichen Anstrich; aber die wirklich herrschenden Strömungen und Machthaber sind für Beibehaltung des Privatbahnsystemes. Trotzdem lassen die eifrigsten Vorkämpfer des Rückkaufs in ihren Bestrebungen und Angriffen nicht nach. Der Abg Jean Bourrat, früher Berichterstatter der Kammer für das Eisenbahnbudget, der bei allen Anträgen und Erörterungen der Verstaatlichung in erster Linie gestanden hat, setzt in dem vielgelesenen Blatt „Matin" seine Artikelreihe über den „rachat" fort, von deren erster wir an dieser Stelle Notiz genommen. Ist auch kein unmittelbarer Erfolg von dieser Propaganda zu erwarten, sind auch die Berechnungen gemäss ihrer Tendenz einseitig und stellenweise wohl anfechtbar wie zum Theil die daraus gezogenen Schlüsse, so bleibt unter diesem Vorbehalt, zumal die Zahlen meist auf amtlichen Quellen beruhen, manches allgemein Bemerkenswerthe zu verzeichnen. Die Gegner der Verstaatlichung oder die ihr gleichgültig Gegenüberstehenden sind der Ansicht, dass bei einer solchen der Staat den Gesellschaften alsbald beträchtliche Summen zahlen müsste und dass doch die Aktionäre und Obligationenbesitzer zu kurz kämen. Der sofort zu zahlende Betrag würde den Werth der „Ergänzungsarbeiten", unter Abzug eines Fünfzehntels jährlich vom Zeitpunkt ihrer Abnahme an, und gemäss Sachverständigengutachten den Werth des „Mobiliars", des Werkzeugs, der Vorräthe und des rollenden Materials ausmachen. Nun hat Bourrat auseinandergesetzt, dass bei den beiden Unternehmungen, deren Rückkauf die Kammer kürzlich beschloss, nämlich bei der Westbahn und Südbahn, die vom Staat zu zahlende Summe um 151 000 000 bezw. 101 000 000 Fr. geringer sei, als jene Summe, welche diese Gesellschaften dem Staat aus dessen Zinsgewähr schulden. Für die Gesellschaften, welche aus diesem Titel nichts schulden, wie die Nordbahn, ist die betreffende Summe zahlbar am Ende der Konzession, wenn sich bis dahin das Verhältniss nicht ändert. Was weiter die Jahresleistung anlangt, welche die Gesellschaften bis zu ihrem Rückfall an den Staat (Nordbahn 1950, Ostbahn 1954, Westbahn und Orléansbahn 1956, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 1958 und Südbahn 1960) von diesem zu erhalten haben, so ist sie verschieden nach dem Zeitraum der Tilgung der Aktien und Obligationen; aber jedenfalls, so sucht Bourrat zu beweisen, würden die Steuerzahler nach dem Rückkauf nicht mehr belastet werden, als sie es heute sind, da durch das Spiel der Zinsgewähr, welche für die Mehrzahl der Gesellschaften höher ist als ihr Pfand, der Staat Vorschüsse mache, die ihm niemals zurückgewährt würden. Von den Anhängern des Privatbahnsystems in Frankreich wird die Sache natürlich ganz anders dargestellt; sie berufen sich darauf, dass in einigen 50 Jahren die Bahnen, abgesehen von der Zahlung für das Material usw., unentgeltlich an den Staat zurückfallen, ihm dann also ein riesiger Werth auf einmal in die Hände kommt. Die inzwischen vom Staat für die Bahngesellschaften zu bringenden Opfer wären also nur Vorzahlungen, eine Art riesiger Sparbüchse. Bourrat freilich sucht zu beweisen, dass diese dreiviertel Jahrhundert andauernden Staatsleistungen an die Privatbahnunternehmungen deren schliesslichen Heimfallswerth weitaus übersteigen. Der Staat ist nicht für die ganze Konzessionsdauer die Gewährleistung einer Mindestdividende an

die Aktionäre eingegangen; bei einzelnen Gesellschaften ist die wichtige Frage noch streitig. Gemäss den Konventionen von 1883 dauert diese Gewähr bis 1914 für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und für die Nordbahn, bis 1934 für die Westbahn, bis 1935 für die Ostbahn. Betreffs Südbahn und Orléansbahn hat vor einigen Jahren der Staatsrath dahin entschieden, dass die staatliche Zinsgewähr bis zum Ablauf der Konzession verpflichtet sei. Aber es sollen seither neue Schriftstücke vorgebracht sein, wonach sich die Staatsgarantie nur bis 1914 beschränke; der Prozess dieserhalb wird also abermals ausgefochten werden. Die gewährleistete Mindestdividende beträgt 54,10 Fr. für die Nordbahn, 35,50 Fr. für die Ostbahn, 38,50 Fr. für die Westbahn, 56 Fr. für die Orléansbahn, 55 Fr. für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 50 Fr. für die Südbahn. Wenn der Rückkauf vollzogen wird, so müssten die nicht heimgezahlten Aktien bis zum Ende der Konzession diese Mindestdividende erhalten. In den Einzelberechnungen, die Bourrat zum Zweck des Beweises anstellt, dass die Aktionäre beim sofortigen Rückkauf besser fahren, weil sie sonst thatsächlich keine Sicherheit für die Vollzahlung der Mindestdividende bis zum Konzessionsablauf hätten, folgen wir ihm nicht.

Weniger bestreitbar dürfte folgendes interessante, von ihm zu seinen Folgerungen benutzte Zahlenmaterial sein. Danach ist das französische Eisenbahnnetz mittelst folgender Summen hergestellt: 1 Milliarde und 469 Millionen haben die Aktionäre gezahlt, 12 Milliarden und 511 Millionen die Obligationenbesitzer, 4 Milliarden und 357 Millionen der Staat; diese letztere Summe von fast 4½ Milliarden ist weder rückzahlbar, noch trägt sie Zinsen (dagegen vergesse man nicht den unentgeltlichen Heimfall der Eisenbahnen bei Ablauf der Konzessionen!), und sie darf nicht zusammengeworfen werden mit der Summe von 1 Milliarde und 145 Millionen, welche die Gesellschaften dem Staat aus der Zinsgewähr schulden. Angesichts dieser Ziffern fragt nun Bourrat: Weshalb lässt man durch die Hände, welche noch nicht 1½ Milliarden bezahlt haben, ein Monopol verwalten, das mehr als 18 Milliarden gekostet hat? Bourrat bekämpft dabei die in einer von Alfred Neymark verfassten Schrift, welche die Eisenbahngesellschaften zur Abwehr gegen ihre Angreifer vertreiben, aufgestellte Statistik und Behauptung, wonach die französischen Eisenbahnaktien im Laufe der Zeit immer mehr in die Hände von mittleren und kleinen Kapitalisten übergegangen wären, also nicht eine Art Privileg der reicheren Klassen bildeten. Nach Neymark's Zahlen, die auch in einer Märzsitzung der Pariser statistischen Gesellschaft vorgetragen wurden, ist diese grössere Verbreitung oder „Popularisirung" unbestreitbar. Bourrat hält aber entgegen, was man übrigens wegen der Gleichgültigkeit der Aktionäre ebenso in Deutschland bei allen Aktiengesellschaften rügen kann: Wer hat denn eigentlich die Leitung der Gesellschaften wirklich in Händen? Man dürfe nicht vergessen, dass, um an den Generalversammlungen theilzunehmen, man Besitzer sein muss von 40 Aktien bei der Nordbahn, Ostbahn, Orléansbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, von 20 Aktien bei der Westbahn und Südbahn, d. h. dass man nach dem Börsenkurs vom 26. Juni d. J. Besitzer einer Anzahl Aktien sein muss, die für die Nordbahn 78 000 Fr., für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 58 960 Fr., für die Orléansbahn 60 560 Fr., für die Ostbahn 39 200 Fr., für die Westbahn 19 400 Fr. und für die Südbahn 24 700 Fr. darstellen. Da hat Bourrat wohl Recht mit der Bemerkung, unter diesen Umständen hätten die kleinen Kapitalisten sicherlich keinen Antheil an der Verwaltung der französischen Bahngesellschaften. Wir fügen hinzu, dass eine solche Beschränkung der Theilnahme an den Generalversammlungen auf die Grossaktionäre in Deutschland allgemein nicht stattfindet. Diese „Oligarchie" von verhältnissmässig wenigen Grossaktionären beleuchtet Bourrat weiter durch folgende Angaben: Die allerwichtigsten jemals gefassten Beschlüsse, nämlich die betreffs der Konventionen von 1883, welche die Verstaatlichung auf lange Zeit vereitelten und die Privatkonzessionen auf dreiviertel Jahrhundert festlegten, seien gefasst worden: für die Nordbahn von 267 Personen in Vertretung von 138 448 Aktien, für die Ostbahn von 510 Personen in Vertretung von 117 794 Aktien, für die Westbahn von 825 Personen in Vertretung von 75 727 Aktien, für die Orléansbahn von 718 Personen in Vertretung von 162 588 Aktien, für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von 490 Personen in Vertretung von 187 103 Aktien, für die Südbahn von 128 Personen in Vertretung von 30 712 Aktien. Aehnlich stellten sich die Zahlenverhältnisse für die letztjährigen Generalversammlungen. Thatsächlich beträgt aber die Zahl der ausgegebenen Aktien: Nordbahn 525 000, Ostbahn 584 000, Westbahn 300 000, Orléansbahn 600 000, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 800 000, Südbahn 250 000. Danach wären also die Konventionen von 1883 durch eine Gruppe von Personen beschlossen worden, welche weniger als ein Viertel des Werths der ausgegebenen Aktien vertraten und nur 13 vom Tausend des in Betracht kommenden Gesammtwerths der französischen Eisenbahnen. In den Generalversammlungen von 1899 waren nur neun vom Tausend, also noch nicht einmal 1 % des gesammten in den französischen Eisenbahnen verwendeten Kapitals vertreten gewesen. Und von der Zahl der in den Generalversammlungen erschienenen Personen sowie auch vom vertretenen Aktienwerth, meint Bourrat, müsse man, um allein die wirklich ausschlaggebenden Aktionäre zu erkennen, noch einen grossen Theil abziehen, denn die Grossaktionäre und betheiligten Banken entsendeten Verwandte, Freunde, Bedienstete, um in ihrem Sinne zu stimmen — tout comme chez nous! Es folgt daraus, so schliesst Bourrat diesen Theil seiner — wir wiederholen es, allerdings zu seinen Zwecken stark einseitig zugespitzten — Betrachtungen, dass am Ende der Rechnung die grossen Eisenbahngesellschaften nur vom Direktor und dem Vorsitzenden des Aufsichtsraths verwaltet werden, und dass diese alleinigen Leiter über ein Budget zu verfügen haben, welches 1 500 Millionen Franken Einnahmen und 780 Millionen Ausgaben umfasst. Das bestehende Aufsichts- und Einmischungsrecht des Staates schildert Bourrat als fast bedeutungslos, während es sich thatsächlich namentlich in den letzten Jahren sehr stark geltend gemacht hat und die Eisenbahngesellschaften klagen, dass es höchst belastend sei und sie dabei kaum noch bestehen könnten.

Von den Anhängern des Privatbahnsystems wird dem kleinen französischen Staatsbahnnetz, welches 1878 geschaffen wurde und kaum den zehnten Theil der französischen Eisenbahnen umfasst, verhältnissmässig theuerer Betrieb und mangelhafte Rentabilität vorgeworfen. Bourrat weist nach, dass jedenfalls der Staat mit der Schöpfung des Staatsbahnnetzes besser weggekommen sei, als wenn damals das Angebot der Regierung an die Orléansbahngesellschaft, das neue 2 527 km umfassende Netz in Betrieb zu nehmen, von dieser angenommen worden wäre. Danach hätte der Staat bis zum Ende der Konzession (1958) der Orléansbahngesellschaft jährlich 30 000 000 Fr. zahlen müssen, damit sie zustimmte, das neu hergestellte Netz zu betreiben. Der direkte Staatsbetrieb habe dagegen im Jahre 1884: 4 257 000 Fr. und 1899: 15 000 000 Fr. Reinertrag ergeben. Der Staat habe also 45 000 000 Fr. für das Jahr 1899 direkt erspart. Bekanntlich liegt das Staatsbahnnetz, im Südwesten von Paris ohne eigene Einmündung nach der Hauptstadt, in einer verhältnissmässig wenig verkehrsreichen Gegend. Bourrat erinnert daran, dass der frühere Eisenbahnminister Baudin am 12. Januar 1900 in der Kammer sagte: „Aus den Konventionen von 1883 hat sich ergeben, dass das Staatsbahnnetz gewissermaassen der Frachtzuführer zweier anderer Netze, der Orléansbahn und der Westbahn, gewesen ist. Sie wissen wahrlich, dass dank den durchaus ungewöhnlichen Abmachungen und einem ganz sonderbaren System das Staatsbahnnetz zur Aufgabe hat, seinen Verkehr für zwei Drittel des von ihm bedienten Gebietes der Orléans- und der Westbahn zuzuführen." Schliesslich führt Bourrat Zahlen an, wonach der Staat alljährlich zu Gunsten der Privatunternehmen der Südbahn, Westbahn und Orléansbahn mehr ausgegeben bezw. auszugeben hat — durchschnittlich 7 000 Fr. für das Kilometer — als für die Staatsbahnen, die 1899 nur 6 342 Fr. für das Kilometer erforderten. Aus alledem predigt Bourrat immer von neuem: Der Betrieb der Privatgesellschaften ist eine Verschleuderung der öffentlichen Mittel und die Verstaatlichung muss schleunigst durchgeführt werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zugverspätungen in der Zeit des Winterfahrplans 1901/02.** Der Nachweisung über die auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) während der Dauer des Winterfahrplans (Oktober 1901 bis April d. J.) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen ist folgendes zu entnehmen:

Die Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete beträgt 50, deren Gesammtlänge Ende April d. J. 43 000 km, davon 15 823 km zweigleisig. Befördert wurden: 226 327 Schnellzüge, 1 757 546 Personenzüge und 986 806 gemischte Züge. Von diesen wurden insgesammt 188 792 302 Zugkm oder im Tagesdurchschnitt 654 681 Zugkm geleistet. Auf 1 km Betriebslänge entfielen in dem siebenmonatlichen Durchschnitt 3 228 Zugkm. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung

haben sich im ganzen 13 697 Züge verspätet, und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 6 773, durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 6 924. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen im ganzen auf 1 000 Züge 2,3 und auf 1 000 000 Zugkm 49,9. Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 8 519.

— **Vertretung der Handelskammern in den preussischen Bezirkseisenbahnräthen.** Gegenüber den in letzter Zeit aufgetauchten Wünschen auf Verstärkung dieser Vertretung ist eine den Bezirkseisenbahnräthen unterbreitete Zusammenstellung der in ihnen vertretenen Körperschaften von Interesse. Danach sind in dem Bezirkseisenbahnrath von Breslau vertreten: 15 Handelskammern, 10 industrielle Vereine, 15 landwirthschaftliche Korporationen, in dem von Altona 8, 6 und 10, Bromberg 14, 6 und 18, Berlin 10, 8 und 12, Magdeburg 8, 10 und 10, Hannover 15, 10 und 16, Frankfurt a/M. 24, 16 und 20, Cöln 31, 17 und 30, Erfurt 10, 10 und 11. Es kommen demnach in den preussischen Bezirkseisenbahnräthen auf die Handelskammern 135, die industriellen Korporationen 93 und die landwirthschaftlichen Vereinigungen 142 Vertretungen. Wie sich dabei der Handel zurückgesetzt fühlen kann, ist nicht recht verständlich.

— **Eulengebirgsbahn.** Die Eröffnungsfahrt auf der Neubaustrecke der Eulengebirgsbahn bis zur Station Silberberg-Festung auf der Passhöhe hat am 4. d. Mts. stattgefunden. Sie begann in Mittelsteine. Anwesend waren u. a. der Oberpräsident Herzog zu Trachenberg, Regierungspräsident Dr. v. Heydebrand und der Lasa und der Eisenbahndirektionspräsident Hermann. Es fand eine Begrüssung durch die Herren Landeshauptmann Freih. v. Richthofen, Geh. Kommerzienrath Lenz, Landrath Dr. v. Seidlitz und Bürgermeister Koslik statt. Die bisher befahrene Strecke zur Passhöhe fand allgemeinen Beifall. Die letzte, schönste und technisch bedeutendste Zahnradstrecke von der Station Silberberg-Festung bis Stadt Silberberg wurde im Anschluss daran befahren. Die staatliche Abnahme der Reststrecke Silberberg-Mittelsteine, der schwierigsten, hat am 26. Juli d. J. stattgefunden. Die Eröffnung des Betriebes auf ihr sollte am 5. d. Mts. erfolgen. Die Eulengebirgsbahn Reichenbach-Peterswaldau-Oberlangenbielau-Silberberg-Mittelsteine ist einschliesslich der beiden Abzweigungen nach der Suckert'schen Fabrik in Oberlangenbielau und nach der Johann Baptista-Grube bei Schlegel 50,31 km lang. Sie hat Schmalspur und ist auf einer Strecke von 4,5 km Länge mit Zahnradstange ausgerüstet. Die Bahn durchschneidet die Kreise Reichenbach, Frankenstein und Neurode. Die geplante und beschlossene Erweiterungsstrecke von Mittelsteine nach Wünschelburg (Heuscheuerbahn) hat bis zu dem Steinsägewerk von Schilling eine Länge von 12 km. Das Gesammtbaukapital der Strecke Reichenbach-Mittelsteine war auf 6 100 000 *M.* veranschlagt. Dazu treten noch 620 000 *M.* nachträglich nothwendig gewordene Mehrkosten.

— **Ermässigung der Frachten für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetriebe.** Der am 1. Juni 1901 eingeführte ermässigte Ausnahmetarif für Eisenerz zum zollinländischen Hochofenbetriebe sowie für Koks von der Ruhr nach den Hochofenbezirken an der Saar und in Lothringen-Luxemburg hat für den Eisenerzversand aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiete nach der Ruhr keinerlei Ermässigung gebracht, vielmehr ist dadurch der Frachtvorsprung, den die genannten Erzversandgebiete für den Verkehr nach den Hochofenwerken des Ruhrbezirkes durch den sogen. Nothstandstarif vom 1. August 1886 genossen, erheblich abgeschwächt worden. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nunmehr, wie der „Berl. Akt." mittheilt, zur Unterstützung des Eisenerzbergbaues an der Lahn, Dill und Sieg sowie im Bezirk des Bergamtes Brilon eine weitere Ermässigung der Eisenerzfrachten aus diesen Gebieten im Verkehre nach der Ruhr, der Saar, Lothringen-Luxemburg und dem Aachener Bezirk auf Grund des Einheitssatzes von 1,25 *ℌ* für 1 tkm mit einer Abfertigungsgebühr von 0,60 *M.* für 1 t genehmigt. Da der bisherige Ausnahmetarif für die genannten Verkehrsbeziehungen auf dem Einheitssatze von 1,5 *ℌ* für 1 tkm und 0,60 *M.* Abfertigungsgebühr für 1 t beruhte, ergibt sich durch die neuen Tarife eine Ermässigung im Betrage von 2,5 *M.* für je 100 km Entfernung des Beförderungsweges. Zur Ausgleichung der Vortheile, die den Hochofenwerken an der Ruhr, der Saar und in Lothringen-Luxemburg durch die ermässigten Frachten des Ausnahmetarifs vom 1. Juni 1901 sowie durch die oben erwähnte weitere Ermässigung der Eisenerzfrachten zu Theil geworden ist, ist zu Gunsten der Hochofenwerke an der Lahn, Dill und Sieg, am Mittelrhein, zu Vienenburg und Georgsmarienhütte, zu Osnabrück eine Ermässigung der bestehenden Frachten für den Bezug von Koks und Kokskohlen zum Hochofenbetrieb von der Ruhr vorgesehen. Die hier eintretenden Ermässigungen stellen sich für Entfernungen bis 100 km auf 3 *M.*, für 101 bis 200 km auf 4 *M.* und für weitere Entfernungen auf 5 *M.* für 10 t. Die neuen Frachten gelangen am 10. d. Mts. zur Einführung.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Juli d. J. in 14 Arbeitstagen 213 145 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 225 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 217 997 und auf den Arbeitstag 15 571 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Juli d. J. auf den Arbeitstag 346 und im ganzen 4 852 Doppelwagen oder 2,2 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Juli d. J. 33 897 Doppelwagen gegen 34 597, in Oberschlesien 81 969 Doppelwagen gegen 83 709 und in den drei Bezirken zusammen 329 011 Doppelwagen gegen 336 303 und war demnach im Saarbezirk 700 Doppelwagen oder 2,0 %, in Oberschlesien 1 740 Doppelwagen oder 2,1 % und in den drei Bezirken zusammen 7 292 Doppelwagen oder 2,2 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat Juli d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 416 430 Doppelwagen gegen 426 670, im Saarbezirk auf 62 350 Doppelwagen gegen 65 410, in Oberschlesien auf 156 484 Doppelwagen gegen 161 152 und in den drei Bezirken zusammen auf 635 264 Doppelwagen gegen 653 232 und betrug demnach im Ruhrbezirk 10 240 Doppelwagen oder 2,4 %, im Saarbezirk 3 060 Doppelwagen oder 4,7 %, in Oberschlesien 4 668 Doppelwagen oder 2,9 % und in den drei Bezirken zusammen 17 968 Doppelwagen oder 2,8 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 2 686 257 Doppelwagen gegen 2 804 096, im Saarbezirk 409 630 Doppelwagen gegen 410 067, in Oberschlesien 938 476 Doppelwagen gegen 1 023 049 und in den drei Bezirken zusammen 4 034 363 Doppelwagen gegen 4 237 212 und ist demnach im Ruhrbezirk 117 839 Doppelwagen oder 4,2 %, im Saarbezirk 437 Doppelwagen oder 0,1 %, in Oberschlesien 84 573 Doppelwagen oder 8,3 % und in den drei Bezirken zusammen 202 849 Doppelwagen oder 4,8 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

— **Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.** Die Tagesordnung der zum 10. September d. J. einberufenen Generalversammlung enthält neben den gewöhnlichen Gegenständen noch einen Bericht der Direktion über den Stand der Konzessionsverhandlungen bezüglich der von den früheren Generalversammlungen genehmigten Bahnlinien, ferner einen Antrag auf Genehmigung zum Erwerb der Konzession für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Ingelheim einerseits nach Frei-Weinheim bis an den Rhein, andererseits nach Jugenheim und Partenheim, und einer vollspurigen Nebenbahn von Station Hetzbach-Beerfelden der Odenwaldbahn nach Beerfelden, schliesslich die Ermächtigung des Aufsichtsraths und der Direktion, die für die beschlossenen Neubauten, die Fertigstellung der Linien Mainz-Wiesbaden und Mainz-Schierstein sowie für Erweiterungen der bestehenden Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel erforderlichen Geldmittel durch Aufnahme einer Obligationsschuld zu beschaffen.

— **Fahrpreisermässigung für landwirthschaftliche Arbeiter (sogen. Saisonarbeiter) auf den württembergischen Staatsbahnen.** Während der Monate August, September und Oktober d. J. wird versuchsweise für landwirthschaftliche Arbeiter eine Ermässigung der Eisenbahnfahrtaxe in der Weise eingeräumt, dass im Binnenverkehr der württembergischen Staatseisenbahnen an Personen, welche zum Zwecke des Aufsuchens von Arbeitsgelegenheit bei der Getreideernte, bei der Einerntung von Kartoffeln, Rüben, Cichorien usw. nach einer im württembergischen Staatsgebiet gelegenen württembergischen Staatsbahnstation reisen (sogen. Saisonarbeiter), einfache Personenzugfahrkarten III. Klasse abgegeben werden, die beim Nachweis der stattgehabten Beschäftigung als landwirthschaftlicher Arbeiter zur taxfreien Rückfahrt nach der Abgangsstation bis spätestens 1. November d. J. berechtigen. Der vorgenannte Nachweis ist in der Weise zu erbringen, dass von der Ortsbehörde für die Arbeiterversicherung des Arbeitsortes auf der Rückseite der Fahrkarte der Vermerk „landwirthschaftlicher Arbeiter" angebracht und ausserdem der Stempel dieser Behörde aufgedrückt wird. Bei der Lösung der Fahrkarten für die Hinfahrt ist der Schalterbeamte behufs Kennzeichnung der Karten mit dem Rückfahrtstempel besonders darauf aufmerksam zu machen, dass die Fahrt zum Zwecke der auswärtigen Beschäftigung als landwirthschaftlicher Arbeiter gemacht werden soll. Für Kinder im Alter bis zu 10 Jahren wird eine besondere Taxermässigung nicht eingeräumt. Die Benutzung von Schnellzügen ist auch gegen Nachzahlung nicht gestattet.

— **Badischer Eisenbahnrath.** In der am 25. Juli d. J. in Karlsruhe unter dem Vorsitz des Staatsministers v. Brauer stattgehabten 44. Sitzung kamen folgende Gegenstände zur Berathung: I. Mittheilung der Generaldirektion über den Nachtrag zum Verzeichniss der Ausnahmetarife. Auf eine Anregung hin erklärt die Generaldirektion, dass eine Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Basalt vom Rhöngebirge nach Wittighausen nicht beabsichtigt sei. — II. Mittheilung der Generaldirektion, betreffend die Ermässigung der Stückgutfrachten für landwirthschaftliche Erzeugnisse. Zu dieser in der 43. Sitzung aufgeworfenen Frage hat die Generaldirektion eine Denkschrift ausgearbeitet, in welcher sich die Eisenbahnverwaltung bereit erklärt, in den Tarif für die Beförderung von Expressgut, Theil II folgende Bestimmung aufzunehmen: „Nachbenannte landwirthschaftliche Erzeugnisse, nämlich Butter, Käse, Eier, lebendes und todtes Geflügel, Honig, frische Gemüse aller Art, frische Beeren und Obst aller Art (mit Ausnahme von Südfrüchten), frische Weintrauben und Feldblumen werden mit den von der Verwaltung hierzu bezeichneten (Personen-) Zügen gegen Bezahlung der Fracht nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse als Expressgut befördert, sofern das einzelne Frachtstück nicht mehr als 25 kg wiegt." Die Generaldirektion bezeichnet die Einführung dieser Tarifbestimmung, für die der sehr wenig benutzte Tarif für die Beförderung von landwirthschaftlichen Erzeugnissen im Abonnement (Verzeichniss der Ausnahmetarife von 1901, Gruppe XXI, Ziffer 1) wegfallen soll, als einen Versuch und sagt auf die geäusserten Wünsche und Anregungen theils Berücksichtigung, theils wiederholte Prüfung zu. — Berathung des Winterfahrplans 1902/03. Die Generaldirektion bemerkt, dass in dem auf der Grundlage des Sommerfahrplans ausgearbeiteten Entwurf die Entlastungszüge für den stärkeren Reiseverkehr aufgelassen und die Sonntags-Ausflugszüge auf die Monate Oktober und April beschränkt seien. Ausserdem sei aber auf Grund von Ermittelungen, die im Hinblick auf die andauernd rückläufige Verkehrsbewegung stattgefunden hätten, die Aufhebung verschiedener Personenzüge mit kurzem Durchlauf wegen zu geringer Benutzung vorzuschlagen. In der nun folgenden eingehenden Besprechung wurde wiederholte Prüfung der in stattlicher Zahl und Mannigfaltigkeit geäusserten Fahrplanwünsche zugesagt. Zum Schluss erklärte der Herr Staatsminister auf eine Anregung wegen Aufhebung oder Einschränkung des Rauchverbots in den Wartesälen III. Klasse, dass von dieser im gesundheitlichen Interesse vieler Reisenden getroffenen Maassregel nicht abgegangen werden könne.

— **Aussichtswagen auf der Schwarzwaldbahn.** Eine angenehme Neuerung hat, wie die „Köln. Ztg." erfährt, die badische Bahnverwaltung für die Schwarzwaldbahn getroffen. Sie führt nämlich statt des seit einigen Jahren benutzten offenen Aussichtswagens von Offenburg über den Schwarzwald bis Neuhausen am Rheinfall und in umgekehrter Richtung jetzt einen neuen Salon-Aussichtswagen mit sehr geschmackvoller Ausstattung. Er besteht aus zwei grossen Abtheilungen. Die eine, für Raucher, besitzt Querabtheilungen mit seitlichem Längsgang. Die Einrichtung der Abtheilung für Nichtraucher gleicht der Ausstattung eines Salons. Die mächtigen Seitenfenster gestatten eine umfassende Rundsicht. Der Wagen verlässt Offenburg täglich 1 Uhr 40 Min., Neuhausen 1 Uhr 15 Min. Wer ihn mit einer Fahrkarte II. Klasse benutzen will, hat für die ganze Strecke einen Zuschlag von nur 1 M. zu zahlen.

— **Ueber die Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen**, von deren Gründung und Entwickelung wir in Nr. 58 S. 919 Jahrg. 1901 d. Ztg. berichtet haben, entnehmen wir dem Geschäftsbericht für 1901/02 die nachfolgenden Angaben. Die Zahl der an der Kasse betheiligten Verwaltungen hob sich im Berichtsjahre von 130 auf 147, die Länge der von ihnen verwalteten Bahnstrecken von 5 834 auf 7 090 km, die Zahl der Mitglieder von 3 286 auf 3 776. — An laufenden Beiträgen zahlten die Mitglieder 160 940 (136 790) M., die betheiligten Verwaltungen 193 476 (164 557) M. Das Vermögen der Kasse stieg auf 3 279 538 (2 721 889) M., und die Zinsen der Bestände betrugen 101 561 (82 554) M. An einmaligen Verwaltungsbeiträgen wurden von den neueintretenden Bahnen — 40 M. für 1 km — gezahlt 41 624 (49 970) M., die Eintrittsgelder der neuen Mitglieder betrugen 59 636 (52 791) M. Es gelangten zur Zahlung 43 (27) Invalidenpensionen mit 15 522 (9 337) M., 42 (34) Wittwenpensionen mit 10 382 (8 319) M. und 93 (86) Waisenpensionen mit 3 018 (3 445) M. Die Verwaltungskosten stellten sich auf 16 478 (14 213) Mark oder auf 4,20 (4,23) % der laufenden Mitglieder- und Verwaltungsbeiträge. Die Anstalt hat ihr Büro in den Diensträumen der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin; Kassenstelle ist die kur- und neumärkische ritterschaftliche Darlehnskasse daselbst. Von dem Vermögensbestande sind 1 001 200 M. in das preussische Staatsschuldbuch eingetragen.

— **Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner.** Zu der kürzlich in Kiel abgehaltenen ersten Jahresversammlung hatten sich etwa 60 Eisenbahner aller Grade eingefunden. Süddeutschland war durch vier Mitglieder aus Nürnberg vertreten. Der eingehende Bericht des Vorsitzenden, Eisenbahndirektors de Terra, über die bisherigen sehr ermuthigenden Erfolge und die weiteren Ziele der Vereinigung wurden mit lebhaftem Interesse entgegengenommen. Für die weitere Bewegung wurde ausser der Verbreitung geeigneter, vom Schriftführer zu beziehender Drucksachen allen Mitgliedern empfohlen, die Fach- und die Tagespresse durch gelegentliche Einsendung geeigneter Notizen, namentlich auch über den Verlauf der abgehaltenen Diskussionsabende, immer mehr für die Alkoholfrage zu interessiren und unrichtigen Darstellungen durch entsprechende Widerlegungen entgegenzutreten. Als ein überaus wirksames Agitationsmittel wurde allseitig die Herausgabe einer eigenen Zeitschrift anerkannt, die vom 1. Oktober d. J. ab monatlich einmal unter dem Namen „Der enthaltsame Eisenbahner" erscheinen soll. Die vom Vorstande empfohlene Erhöhung der Jahresbeiträge wurde nach kurzer Erörterung mit grosser Mehrheit beschlossen. Von abwesenden Mitgliedern und auch in der Versammlung wurde der Befürchtung Ausdruck gegeben, die ungleichmässige Festsetzung der Jahresbeiträge (auf 1,50 M. für Arbeiter und Hilfsunterbeamte, 2 M. für Unterbeamte, 3 M. für mittlere und 5 M. für Oberbeamte einschliesslich der Bahnärzte) könne leicht zu unerwünschten Absonderungen und Scheidungen der einzelnen Klassen untereinander führen. Dieser Besorgniss wurde von verschiedenen Seiten, auch vom Vorsitzenden, nachdrücklich entgegengetreten, wobei besonders betont wurde, dass die verschiedenartige Bemessung der Beiträge je nach der wirthschaftlichen Lage der Mitglieder gerade eine möglichst gleichmässige Vertheilung der Pflichten bei durchweg gleichen Rechten bezwecke. Auch solle die empfohlene Erhöhung nicht etwa dazu dienen, die bisher schon entstandenen und durch den sehr geringen Jahresbeitrag von 1 M. nur zum geringen Theil erst gedeckten Kosten vollends aufzubringen, sondern sie solle lediglich der weiteren Agitation dienen und es ermöglichen, die Zeitschrift der Vereinigung allen Mitgliedern ohne weitere Zahlung zuzustellen. Die Herstellung eines Vereinsabzeichens wurde nach dem Vorschlage des Vorsitzenden beschlossen. In den Vorstand wurden gewählt: der Eisenbahndirektor de Terra als Vorsitzender, der Eisenbahnexpeditor Zembsch in Nürnberg als sein Vertreter, der Stationsvorsteher I. Klasse Bockhof in Schalke als Schrift- und Kassenführer und der Telegraphist Krüger in Neumünster als sein Vertreter. Die Herren Eisenbahnsekretäre Böttgers und Hess, die von vornherein mit grosser Hingebung für die Vereinigung thätig gewesen waren und sich namentlich auch an ihrer Gründung persönlich betheiligt hatten, waren zu allgemeinem Bedauern krankheitshalber ausserstande, ihre bisherigen Geschäfte für die Vereinigung weiterzuführen. Ihre opfervolle Thätigkeit fand die verdiente Anerkennung. Mit warmen Worten des Dankes für die ihm bisher zu Theil gewordene Unterstützung seiner Bestrebungen und mit der Bitte, auch ferner die gute Sache nach Kräften zu fördern, schloss der Vorsitzende die Versammlung, die im nächsten Jahre in Berlin zusammentreten wird.

— **Verein der Eisenbahn-Betriebsingeniöre.** Die Eisenbahn-Betriebsingeniöre der Direktionsbezirke Cassel, Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz, Münster und St. Johann-Saarbrücken haben im April d. J. einen Verein unter der Bezeichnung „Verein der Eisenbahn-Betriebsingeniöre der westlichen Direktionsbezirke" gegründet. Der Verein, welcher bereits 106 Mitglieder zählt, bezweckt u. a., die Kollegialität unter den Mitgliedern zu pflegen, die auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gemachten Erfahrungen auszutauschen und diese Erfahrungen durch Besichtigung technischer Anlagen usw. zu bereichern. Die nach den Satzungen abzuhaltenden regelmässigen Versammlungen sollen abwechselnd im Bereiche der vorgenannten acht Eisenbahndirektionsbezirke stattfinden. Die erste regelmässige Versammlung war am 20. Juli d. J. nach Coblenz einberufen, wo sie unter reger Betheiligung stattfand. Als Vorsitzender des Vereins wurde bei der Gründung der Eisenbahn-Betriebsingeniör Bartholomag zu Cöln-Deutz gewählt. Durch den Verein werden sowohl die Interessen der Staatseisenbahnverwaltung, als auch die der Eisenbahn-Betriebsingeniöre wesentlich gefördert werden. Es ist anzunehmen, dass die Betriebsingeniöre der übrigen Eisenbahndirektionen sich ebenso vereinigen werden.

— **Waldfest des Eisenbahnvereins für Neunkirchen a. Saar und Nachbarstationen.** Der Eisenbahnverein Neunkirchens machte seine diesjährigen Sommerausflüge in zwei Abtheilungen am Sonntag, den 27. Juli und am 3. d. Mts. nach den herrlichen, mit Tischen und Bänken von der Stadt versehenen Waldungen Birkenfelds. Die königliche Eisenbahndirektion Saarbrücken hatte für beide Tage Sonderzüge zur Verfügung gestellt. Jedesmal nahmen 1 100 bis 1 200 Eisenbahner mit An-

gehörigen daran Theil. Die treffliche, 42 Mann starke Bergmusikkapelle der Grube König, die man mitnahm, musizirte. Es betheiligten sich nächst dem Vorsitzenden der Vereins, Bau- und Betriebsinspektor Ruppenthal aus Saarbrücken, Herren der Direktion und der verschiedenen Inspektionen mit Damen an den Ausflügen. Am 3. d Mts. erschien auch Eisenbahndirektionspräsident Schwering. Stationseinnehmer Gayda und Güterexpedient Hantke brachten die Kaiserhochs aus, Bauinspektor Ruppenthal das Hoch auf den Grossherzog Ernst August von Oldenburg. Redaktör Hoestermann aus Birkenfeld redete auf die wackeren einigen Eisenbahner und das geeinte Deutschland. An beiden Tagen zeigten die Männer des geflügelten Rades selbstverständlich, dass sie nicht nur fahren und Posten stehen, sondern auch tanzen können.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahndirektor Rohde, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Glückstadt, ist gestorben. Der Präsident, die Mitglieder, Hilfsarbeiter und Inspektionsvorstände der Eisenbahndirektion Altona widmen ihm an anderer Stelle dieser Zeitung einen warmempfundenen Nachruf.

Oesterreich.

— **Zur Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Nach Artikel 59 des Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 soll wenigstens alle 3 Jahre eine aus Vertretern der vertragschliessenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um zu dem Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen. Die erste derartige Revisionskonferenz tagte in Paris vom 16. März bis 2. April 1896, und wurden ihre Beschlüsse erst im Jahre 1901 in Vollzug gesetzt. Mit Rücksicht auf diese Verzögerung dürfte die nächste Revisionskonferenz erst im Jahre 1904 zusammentreten. Der österreichische Staatseisenbahnrath hat in seiner letzten Sitzung einen besonderen Ausschuss zur Vorberathung der von Oesterreich gelegentlich der nächsten Revisionskonferenz zu stellenden Anträge eingesetzt, und hat der Obmann dieses Ausschusses an eine Reihe von Körperschaften das Ersuchen gerichtet, die wünschenswerth erscheinenden Aenderungen mitzutheilen. Die Erfahrungen bei der letzten Konferenz haben indess, wie in dem bezüglichen Rundschreiben hervorgehoben worden ist, ergeben, dass mit weitgehenden oder allzu zahlreichen Abänderungsanträgen kaum ein Erfolg erzielt werden dürfte. Daher empfehle es sich, die Anträge auf das Mindestmaass zu beschränken und nur Anregungen von Wichtigkeit zu geben, deren Verwirklichung dringlich erscheine.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im Juli d. J. im Vergleich mit den Einnahmen des gleichen Monats des Vorjahres wie folgt:

	Juli 1902 Kr.	gegen Juli 1901 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 785 740	— 297 744
Südbahngesellschaft	9 207 786	+ 87 098
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 943 990	— 441 602
österr. Nordwestbahn:		
garantirtes Netz	2 021 643	— 79 575
Elbethalbahn	1 117 501	— 209 127
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	658 308	— 136 266
Aussig-Teplitzer Eisenbahn:		
altes Netz	1 157 318	— 237 003
Teplitz-Reichenberg	180 024	— 12 036
Buschtêhrader Bahn Lit. A . . .	629 653	— 36 900
" " " B . . .	1 169 432	— 51 000
Böhmische Nordbahn	881 482	— 29 598

— **Gesuch um Bestellung eines Kurators für die vierprozentigen Südbahnprioritäten.** Ein Troppauer Advokat hat beim Wiener Handelsgerichte ein Gesuch um Bestellung eines Kurators für die Besitzer der vierprozentigen Prioritäten der Südbahngesellschaft eingebracht. In der Eingabe wird erklärt, dass nach dem Wortlaut der Urkunden und eisenbahnbücherlichen Eintragungen lediglich das Pfandrecht für die Verzinsung und Tilgung der dreiprozentigen und fünfprozentigen Obligationen in Silber einverleibt sei. Nichtsdestoweniger löse die Südbahngesellschaft die Kupons und verloosten Obligationen in Gold ein. Der bestellte Prioritätenkurator habe eine Erklärung abgegeben, nach welcher die Goldverpflichtung keinem Zweifel unterliege, und der Vertreter der Südbahn habe gegen diese Erklärung nichts eingewendet. Es drohe die Gefahr, dass thatsächlich ein Uebereinkommen mit den Besitzern der dreiprozentigen Prioritäten geschlossen werde, nach welchem die bisher bestehende Verpflichtung zur Zahlung und Verzinsung der dreiprozentigen Obligationen in Silber in eine Goldverpflichtung umgewandelt werde. Hierdurch würden die Lasten der Südbahn um 20 % erhöht und die Rechtssicherheit der vierprozentigen Obligationen wesentlich gefährdet. Deshalb sei es nothwendig, dass ein besonderer Kurator für die gefährdeten Rechte der Besitzer von vierprozentigen Obligationen bestellt werde, welcher dahin wirken solle, dass die Südbahn eine Goldverpflichtung dieser Art nicht übernehme. Erforderlichenfalls solle eine Feststellungsklage eingebracht werden, dass die Verzinsung der Kupons und Einlösung der verloosten dreiprozentigen und fünfprozentigen Obligationen nur in Silber zu erfolgen habe.

— **Die Besserung der Betriebsergebnisse bei den im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen.** Es wurde bereits wiederholt von den Maassnahmen Mittheilung gemacht, welche dahin abzielen, die finanziellen Ergebnisse der vom österreichischen Staate betriebenen fremden Lokalbahnen durch Erzielung von Ersparnissen zu verbessern. Im Jahre 1901 wurde durch diese Maassnahmen bei den vom Staate betriebenen Privatlokalbahnen gegen 1900 eine Ersparniss von 782 638 Kr., gegen 1899 eine solche von 1 672 512 Kr. erzielt. Diese Ersparnisse erscheinen noch grösser, wenn bei dem Vergleiche die Kohlenpreise, welche von 1899 bis 1901 um 25 % gestiegen sind, sowie die Kosten der Gehaltsregelung berücksichtigt werden. Hand in Hand mit der Verminderung der Betriebskosten geht eine Erhöhung der Betriebseinnahmen, welche im Jahre 1901 gegen 1900 um 1 811 622 Kr. gestiegen sind. Im Jahre 1902 macht die Besserung der Betriebsergebnisse weitere Fortschritte. Im ersten Halbjahr verzeichnen nämlich die Einnahmen eine Steigerung um 569 151 Kr. Die Mehreinnahme dürfte im Hinblicke darauf, dass die Verkehrsbewegung sich im zweiten Halbjahr lebhafter gestalten wird, mit Ende des Jahres sich auf ungefähr 1 500 000 Kr. erhöhen. Bei den Ausgaben dürfte sich die Ersparniss im Jahre 1902 gegen das Jahr 1901 auf etwa 1 000 000 Kr. belaufen, so dass die Betriebsbilanz für das Jahr 1902 eine Besserung von rund 2 500 000 Kr. ergeben würde. Die Rückwirkung dieser Besserung der Betriebsergebnisse der Lokalbahnen hat auch eine verminderte Inanspruchnahme der Staats- und Landesgarantie zur Folge. Die Anforderungen an die Staatsgarantie sind im Jahre 1901 gegen 1900 um 592 205 Kr., gegen 1899 um 1 604 358 Kr. und jene an die Garantie der Länder um 615 715 bezw. 1 010 002 Kr. gesunken.

— **Eisenbahnkrieg in Südtirol.** Bezüglich der in Nr. 61 S. 936 d. Ztg. besprochenen Projekte für die Ausgestaltung der Eisenbahnen in Südtirol wird gemeldet, dass für das Eisenbahnprojekt der Städte Rovereto und Riva und der Orte Tione und Pinzolo die Trassenrevision schon 1895 durchgeführt wurde. Die beiden Städte liessen dann ein Einzelprojekt ausarbeiten, welches vom Eisenbahnministerium als entsprechend anerkannt wurde. Die Gesammtkosten dieses Projektes wurden mit 5 200 000 Kr. festgestellt. Hiervon übernahmen an Stammaktien: der Staat 600 000 Kr., das Land Tirol 160 000 Kr., die interessirten Gemeinden 800 000 Kr., ausserdem die Städte Rovereto und Riva 400 000 Kr. in 4 prozentigen Prioritäten. Hinsichtlich des noch erforderlichen, verhältnissmässig geringen Fehlbetrages schweben die Verhandlungen zwischen den Ministerien. Das Projekt einer Linie Caffaro-Trient mit Abzweigungen nach Pinzolo und Arco entstand viel später. Ueber das Stadium generellen Projektes und durchgeführter Trassenrevision ist dasselbe bisher nicht gelangt.

— **Fahrgeschwindigkeit auf elektrischen Strassenbahnen.** Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat an die Firma Siemens & Halske als betriebführende Verwaltung der Wiener städtischen Strassenbahnen einen Erlass gerichtet, in dem sie unter Hinweis auf frühere von obiger Behörde getroffene Anordnungen, betreffend die Ueberwachung der Fahrgeschwindigkeit der Züge, der Handhabung der Bremsen, des Raumabstandes zwischen den auf einander folgenden Zügen usw. neuerdings aufgefordert wird, die Ueberwachung der Fahrgeschwindigkeit der Motorzüge und des Verhaltens der Motorführer durch die hierzu berufenen Organe mit grösster Genauigkeit durchführen zu lassen und bei vorkommenden Anständen mit aller Strenge einzuschreiten. Weiter macht der Erlass darauf aufmerksam, dass es unerlässlich ist, das Fahrpersonal fortgesetzt und eingehend über die Gefahren des elektrischen Strassenbahnbetriebes und die Mittel zu deren Hintanhaltung zu belehren sowie es zur Bethätigung grösster Vorsicht nachdrücklichst zu verhalten. Insbesondere wird eine strenge Handhabung des Sprechverbotes sowie die thunlichst rasche und unverzögerte Abfertigung der Wagen in den Haltestellen eingeschärft, durch

welch' letztere Maassnahme besonders den Motorführern der Anlass benommen werden soll, die in den zahlreichen Haltestellen verlorene Zeit durch rasches Fahren wieder einzubringen.

— **Die Eisenbahnfachschule in Linz.** Die in Eisenbahnkreisen allseits mit grossem Interesse verfolgte Eisenbahnfachschule in Linz beendete heuer das dritte Schuljahr, und treten daher die ersten Schüler dieser Anstalt in den Eisenbahndienst. Die grossen Schwierigkeiten, welche sich der Gründung dieser Schule in den Weg stellten, wie der Mangel eines Lehrplanes, der gänzliche Mangel von Lehrbüchern und endlich von geschulten Lehrern, rechtfertigte in gewissem Grade die Vorsicht, mit welcher die maassgebenden Behörden und Körperschaften an die Schaffung und Ausgestaltung einer Eisenbahnfachschule herangetreten sind. Nur der Opferwilligkeit des Linzer Handelsgremiums und der Thatkraft des dortigen Staatsbahndirektors Dr. Hans Messerklinger ist es zu verdanken, dass die Stadt Linz, deren Namen schon so rühmlich in der Geschichte der Eisenbahnen verzeichnet ist, auch in der Entwickelung des Eisenbahn-Fachbildungswesens eine führende Rolle übernommen hat.

Aus dem über das abgelaufene Schuljahr der Linzer Handels- und Eisenbahnakademie veröffentlichten Berichte ist zu entnehmen, dass der s. Zt. vom Schulkomitee des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten ausgearbeitete Lehrplan unverändert beibehalten wurde und sich auch, wie die zur Gewinnung eines Ueberblickes über die Lehrergebnisse abgehaltene Schlussprüfung gezeigt hat, im allgemeinen gut bewährt hat. Die Lehrerfahrung hat jedoch gezeigt, dass die Begrenzung der Eisenbahnfachschule, wie sie in Linz zufolge der Verbindung mit der bestehenden dreiklassigen Handelsschule unausweichlich war, auf drei Jahrgänge zu knapp ist, dass vielmehr, wenn das zu fordernde Lehrziel voll erreicht werden soll, vier Jahrgänge nöthig sein werden. Um so erfreulicher ist der trotzdem durch die hingebungsvolle Sorgfalt aller Lehrer erreichte Studienerfolg.

Im Laufe des Schuljahres wurde die Fachschule wiederholt von Vertretern des Eisenbahn- und Unterrichtsministeriums sowie auch von dem Statthalter besucht, die Schüler wurden öfter unter Leitung der Fachlehrer auf verschiedenen Stationen der Direktion Linz in die Verhältnisse der Praxis eingeführt; für die regelmässigen praktischen Uebungen steht in der Schule ein grosser Uebungssaal zur Verfügung.

Der erste Jahrgang war in diesem Jahr von 30, der zweite von 43, der dritte von 18 Hörern besucht. Diese 18 Hörer, welche als die ersten fachlich ausgebildeten Aspiranten in den praktischen Eisenbahndienst eintreten, werden nunmehr den Beweis der Zweckmässigkeit dieser Vorbildung zu erbringen haben, und alle Fachleute, welche an dem Eisenbahnbildungswesen Interesse nehmen, sehen mit Interesse der Probe auf die Bewährung dieses ersten Versuches in Oesterreich entgegen.

Als Lehrer haben zumeist Beamte der österreichischen Staatsbahnen gewirkt. Die Schule geniesst bis einschliesslich 1903 das Oeffentlichkeitsrecht, und gewährt die Vollendung der Studien an dieser Schule das Recht des Einjährig-Freiwilligendienstes.

— **Generalinspektor Rimböck †.** Am 3. d. Mts. ist der Generalinspektor Rimböck, Vorstand des finanziellen Dienstes der österreichisch-ungarischen Eisenbahngesellschaft, nach längerem Leiden im 61. Lebensjahre gestorben. Regierungsrath Rimböck trat im Jahre 1859 in die damalige Hauptbuchhaltung der Staatseisenbahngesellschaft ein und wusste sich durch seine Fähigkeiten bald zu einem selbständigen Posten emporzuarbeiten. Als im Jahre 1882 infolge der Vereinbarungen mit der ungarischen Regierung die Verwaltung neu organisirt wurde, wurde Rimböck zum Chef des finanziellen Dienstes ernannt, und diese Stelle bekleidete er fast 20 Jahre. In dieser Stellung genoss er das besondere Vertrauen der leitenden Persönlichkeiten der Verwaltung und nahm an der Entscheidung aller wichtigeren Fragen hervorragenden Antheil. Rimböck übte auch Einfluss auf die Gebahrung der Domänen, der Maschinenfabrik und des Kohlenwerkes Brandeisl aus.

Die Verwaltung der Staatseisenbahngesellschaft theilt das Ableben Rimböck's in einer Zuschrift mit, welche die Verdienste des Verstorbenen würdigt und mit den Worten schliesst: „Die Gesellschaft verliert in dem Verblichenen, welcher 43 Jahre dem Verbande der Staatseisenbahngesellschaft angehörte, einen ihrer treuesten und verdienstvollsten Funktionäre."

Ungarn.

— **Maassnahmen im Interesse des Getreideverkehrs.** Der ungarische Handelsminister hat im Interesse der unbehinderten Abwickelung des für dieses Jahr zu erwartenden lebhaften Getreideverkehrs der Südbahngesellschaft gestattet, die nach Fiume und nach dem Zollauslande bestimmten Getreide- und Mehlsendungen während der Dauer des lebhafteren Ausfuhrverkehrs ausserhalb der Reihenfolge der Aufgabe zu befördern. Ferner gestattete der Minister, dass im innerungarischen Verkehr (mit Ausnahme von Fiume) sowie im ungarisch-österreichischen Verkehr Wagenladungsgüter, deren sofortige Abbeförderung nicht möglich ist, gleichfalls übernommen werden, die Lieferfrist jedoch gemäss § 55 des Betriebsreglements erst von dem Tage zu rechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgte.

— **Bestellung neuer Lokomotiven.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat bei der Staatsmaschinenfabrik 47 neue Lokomotiven sammt Tendern in Bestellung gebracht, und zwar 10 viercylindrige Verbundlokomotiven für Eilzüge, 15 Verbundlokomotiven für Eilgüterzüge, 10 Güterzuglokomotiven System Mallet und 12 Lokomotiven für Nebenbahnen.

— **Vermehrung der Güterwagen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat im Jahre 1898: 1 000 Güterwagen von der Allgemeinen und Internationalen Wagenleihgesellschaft, ferner 500 Güterwagen von der ungarischen Eisenbahn-Verkehrs-Aktiengesellschaft in Miethe genommen, wobei sie sich das Recht sicherte, nach Ablauf einer vierjährigen Miethe diese Wagen mit Berücksichtigung der innerhalb der vierjährigen Frist bezahlten Leihgebühren in ihr Eigenthum zu übernehmen. Dem Vernehmen nach wird die Direktion von dem ihr zustehenden Rechte Gebrauch machen und die in Rede stehenden 1 500 Wagen endgültig ihrem Wagenpark einverleiben.

— **Brücke über die Donau zwischen Neusatz und Peterwardein.** Eine Abordnung aus den betheiligten Komitaten überreichte dem ungarischen Handelsminister eine Denkschrift wegen des Baues einer die Städte Neusatz und Peterwardein verbindenden Brücke über die Donau. In der Denkschrift wird darauf hingewiesen, dass die bestehende Eisenbahnbrücke zwischen Neusatz und Peterwardein ausschliesslich nur für den Zugverkehr der Hauptlinie Budapest-Neusatz-Peterwardein-Semlin-Belgrad, nicht aber auch für den Verkehr von Fussgängern und Strassenfuhrwerk eingerichtet sei, die Ausführung der neuen Brücke aber eine um so grössere volkswirthschaftliche Bedeutung nicht nur für die durch den Strom getrennten Gebietstheile des südlichen Ungarn, sondern auch beider Städte habe, als die neue Brücke auch für den Verkehr von Strasseneisenbahnen der Städte Neusatz und Peterwardein eingerichtet werden soll, deren Gedeihen in erster Linie von der Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen den beiden Städten abhänge. Wie gemeldet wird, hat der Handelsminister die Ausführung der Brücke gutgeheissen und der Abordnung die Zusicherung ertheilt, dass er den bezüglichen Gesetzentwurf dem Reichsrath in der kommenden Tagung vorlegen werde.

— **Lieferung von Eisenbahnwagen nach Transvaal.** Der für Transvaal bestimmte Lloyddampfer „Carinthia" ist in Fiume eingetroffen, um 150 Eisenbahnwagen ungarischer Erzeugung, welche für die Eisenbahnen in Transvaal bestimmt sind, zu verladen.

Uebrige europäische Länder.

— **Der transsibirische Luxuszug nach Wladiwostock und Peking.** Pariser Blätter bringen über den neuen Luxuszug der internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel folgende Angaben: Reisedauer: von Paris nach Moskau 2 Tage $9\frac{1}{2}$ Stunden; von Moskau bis zur Mandschurei 11 Tage $9\frac{1}{3}$ Stunden; von der Mandschurei nach Karbin 3 Tage 4 Stunden; von Karbin nach Wladiwostok 1 Tag 20 Stunden; von Karbin nach Port Arthur 2 Tage $10\frac{1}{4}$ Stunden; also von Paris nach Wladiwostock 17 Tage 18 Stunden 50 Minuten; von Paris nach Port Arthur 19 Tage 7 Stunden 59 Minuten. Nach Peking verlässt man die Linie Port Arthur bei Taschitao, von wo man 3 Tage bis zur chinesischen Hauptstadt braucht. Man kann also jetzt die Reise von Paris nach Peking in 22 Tagen machen, welche Frist noch bedeutender Abkürzung fähig ist, da von Taschitao an die Züge Nachts noch nicht verkehren. Durch diese Zugverbindung sei aber nicht nur die Fahrtdauer, welche zur See nach Peking 40 bis 45 Tage betrage, sondern auch der Fahrpreis stark ermässigt. Letzterer werde für den Nord-Express und den transsibirischen Expresszug wie folgt angegeben: von Paris nach Petersburg 366 Fr., von Petersburg nach Moskau 70 Fr., von Moskau nach Peking 540 Fr., zusammen 976 Fr., welche den Betrag der Fahrkarte I. Wagenklasse und des Zuschlags der Schlafwagengesellschaft von Paris nach Peking ausmachen. Daneben werden die Kosten der Nahrung mit 15 Fr. täglich von Paris nach Petersburg und mit 10 Fr.

von Petersburg ab berechnet, so dass sich die Kosten der Eisenbahnfahrt insgesammt auf 1216 Fr. stellen, gegenüber 2200 Fr. der Seefahrt. In einigen Monaten würde allerdings die Vermehrung der Schnelligkeit Mehrkosten von ungefähr 200 Fr. auf den Preis bedingen, dann sich aber immer noch ein Unterschied von 750 Fr. zu Gunsten der transsibirischen Bahn ergeben.

— **Geschäftsbericht der schweizerischen Bundesbahnen.** In Nr. 57 S. 889 d. Ztg. ist mitgetheilt, dass die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen die aus der Revision des Gesetzes, betreffend die Arbeitszeit der fünf Hauptbahnen, jährlich erwachsenden Mehrkosten auf 2350000 Fr. berechne, während der Bundesrath nur 1360000 Fr. veranschlagt habe. Diese Mittheilung bedarf, wie uns von zuständiger Seite geschrieben wird, insofern der Berichtigung, als der Bundesrath keine diesbezügliche Berechnung aufgestellt hat und der Bericht der Generaldirektion dahin lautet, dass voraussichtlich die Revision des Gesetzes gemäss den Anträgen des Bundesrathes 1360000 Fr. und gemäss den Beschlüssen des Nationalrathes 2350000 Fr. jährliche Mehrkosten nach sich ziehen würde.

— **Italienische Eisenbahn - Betriebsgesellschaften.** Zu den vielen Streitpunkten zwischen der Regierung und den drei grossen italienischen Eisenbahn-Betriebsgesellschaften — es sei nur an die soeben erst unter grosser Mühe zustande gekommene Einigung betreffs Erhöhung der Beamtengehälter erinnert — ist jetzt, wie die „Nat.-Ztg." meldet, ein neuer getreten. Seit dem Jahre 1893, wo das Goldaufgeld bekanntlich eine bedenkliche Höhe erreichte, haben nämlich die in Rede stehenden Gesellschaften die Beförderungsspesen im internationalen Verkehr, sei es für Personen oder Güter, in Gold erhoben, ebenso wie dies die ausländischen Bahnen in Bezug auf Italien thun. An dem hieraus der Meridionalbahn, der Mittelmeerbahn und den sizilianischen Eisenbahnen erwachsenen Nutzen steht natürlich dem Staat sein vertragsmässiger Antheil zu. Bisher jedoch hatte er irgend welchen Anspruch darauf nicht erhoben. Jetzt plötzlich tritt er mit seiner Forderung hervor, und da die Gesellschaften sich nicht gutwillig fügen wollten, wurde die Angelegenheit dem für derartige Fälle vorgesehenen Schiedsgericht unterbreitet. Letzteres entschied zu Gunsten der Regierung, erklärte jedoch gleichzeitig, dass die Gesellschaften berechtigt seien, den Goldaufgeldverlust, den sie vor Einführung der Hartgeldzahlungen im internationalen Verkehr erlitten, in Gegenrechnung zu stellen. Hierzu ist es nöthig, dass in den Büchern bis zum Jahre 1885, dem Beginn der Betriebsverträge, zurückgegangen wird.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn Kaifa-Damaskus.** Die englische Gesellschaft „Syrian Ottoman Railway Company", die vor einiger Zeit die Eisenbahnlinie Kaifa-Damaskus an die türkische Regierung mit der Bedingung verkauft hat, dass der Kaufpreis in zwei Raten, deren erste im Jahre 1902, die zweite im Jahre 1903 fällig ist, gezahlt werde, hat, wie der „Hamb. Korr." meldet, bisher die erste Kaufschillingsrate noch nicht erhalten. Trotz des von den Betheiligten auf die Pforte ausgeübten Druckes ist infolge der ungünstigen finanziellen Lage der Pforte nur wenig Hoffnung vorhanden, dass diese Schuld beglichen werden wird. Eine Besserung der Lage der türkischen Finanzen ist aber nur dann zu erwarten, wenn die finanziellen Vorschläge, wie die Vereinheitlichung sämmtlicher Staatsschulden, die Aufnahme einer neuen Anleihe, die Konversion des Zoll- und Fischereianlehens, die Ermässigung der Ausgaben durchgeführt werden. Die vorerwähnte Bahn ist von der Gesellschaft für 150000 £ verkauft worden. Die Konzession wurde im Jahre 1891 verliehen, konnte aber, theils weil die Gesellschaft, die mit einem Kapital von 600000 £ gegründet wurde, ihre Aktien nicht zu begeben vermochte, theils infolge der Gegenbestrebungen der Wettbewerber nicht zur Ausführung gelangen, so dass der Bautermin wiederholt verlängert werden musste. Im ganzen sind nur auf 7 bis 8 km Schienen gelegt.

— **Archäologische Forschungen im Gebiet der anatolischen Bahnen.** Die soeben in Berlin gegründete Deutsche Gesellschaft für die wissenschaftliche Erforschung Anatoliens hat beschlossen, mit der Direktion der anatolischen Bahn in Verbindung zu treten; es soll ihr ein von der Gesellschaft entsandter Archäologe zur Verfügung gestellt werden, damit bei dem in Angriff zu nehmenden Erweiterungsbau von Koniah nach Eregli, der durch ein wichtiges Gebiet führt, etwa aufgedeckte archäologische Monumente sofort untersucht und gesichert werden können.

— **Chinesische Nordbahn.** Nach einem Telegramm der „Times" aus Peking vom 2. d. Mts. war das Abkommen über die chinesische Nordbahn Gegenstand eines Notenwechsels zwischen dem britischen Gesandten Satow und dem Prinzen Tsching. England hat nunmehr seine Zustimmung dazu gegeben, dass die Klausel aus dem Abkommen entfernt wird, in der die Beibehaltung der ausländischen Militärs als Mitdirektoren der Eisenbahn ausgesprochen wird. Jetzt müssen noch Deutschland und Japan ihre Zustimmung zu dieser Aenderung des Abkommens geben. Dann müssen sich alle Mächte über die Rückgabe der Eisenbahn an die Chinesen einig sein, ehe diese erfolgen kann. Der Tag, an dem dies stattfinden wird, kann daher auch noch nicht bestimmt werden. Bis dahin behält Russland die Bahnlinie von der grossen Mauer bis nach Niutschwang unter seiner Aufsicht.

— **Eisenbahn Kanton-Hankau.** Wie man der „Köln. Ztg." von Anfang Juni aus Schanghai schreibt, scheint es wenig aussichtsreich mit dem Bau der zwischen Kanton und Hankau am mittleren Yangtsekiang geplanten Eisenbahn zu stehen. Damit diese Linie, von deren Ertrag man sich viel versprechen darf, nicht den Ausländern in die Hände falle, wurde schon vor einigen Jahren der chinesische Eisenbahndirektor Scheng mit dem Bau beauftragt. Bisher ist aber noch kein Spatenstich geschehen, und Scheng selbst hat auf Anfragen aus Kanton geantwortet, es sei kaum Hoffnung da, dass man bald damit beginnen könne. Er sagt, es sei sehr schwer, eine genügende Anzahl geschulter chinesischer Ingeniöre zu bekommen, und noch schwieriger, das für ein so grosses Unternehmen nöthige Geld zu beschaffen. Andererseits ist er aber aufgeklärt genug, zuzugeben, dass die Gegenden, durch die die Bahn führen werde, Vortheil davon haben müssten. Es sei daher am besten, meint er, wenn die unmittelbar betheiligten Städte und Dörfer das Geld aufbrächten. Dieser Rathschlag wird sicher völlig in den Wind gesprochen sein; denn wie kann man erwarten, dass sich Menschen, die niemals eine Eisenbahn gesehen und die gegen alle solche Neuerungen ein starkes Vorurtheil hegen, plötzlich für das Dampfross begeistern! Die Angelegenheit zeigt wieder deutlich, dass man nicht in die Abhängigkeit von fremdem Kapital und fremden Ingeniören gerathen will, selbst wenn, wie bei diesem Bau, die eigenen Interessen handgreiflich darunter leiden. Es ist die alte Leier: die Mandarinen können ihr reiches Land nicht ordentlich erschliessen, wollen es in der Mehrzahl der Fälle auch gar nicht, und die Fremden sollen es nicht.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die zwischen den Stationen Angermünde und Lüdersdorf B. St. an der Bahnstrecke Angermünde-Freienwalde a. O. gelegene Haltestelle Neukünkendorf, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, ist am 24. Juli d. J. auch für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die an der Bahnstrecke Altona-Blankenese gelegene Station Flottbek erhält vom 1. Oktober d. J. ab die Benennung Klein-Flottbek und die an derselben Bahnstrecke gelegene Station Othmarschen vom gleichen Tage ab die Benennung Gross-Flottbek-Othmarschen.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Karlsruhe-Maxau gelegene Station Mühlburg erhält vom 1. September d. J. ab die Benennung Karlsruhe-Mühlburg.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Ruma-Klenaker Lokalbahn gelegenen Station Klenak-Sabac ist in Klenak abgeändert worden.

Lieferfristen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die für den Verkehr mit der Güternebenstelle Dorna=Watra genehmigte Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist — vergl. Bekanntmachung in Nr. 100 Jahrgang 1899 (Inser. Nr. 3453) d. Ztg. — ist infolge Auflassung dieser Güternebenstelle vom 17. Juli d. J. ab ausser Wirksamkeit getreten.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 2 (Altdamm-Kolberger Eisenbahn) und Nr. 60 (k. k. priv. böhmische Nordbahn) sind neu herausgegeben worden. Die älteren Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer, herausgegeben im Oktober 1892 bezw. August 1901, werden durch die neuen Verzeichnisse aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger.

Zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" ist der Nachtrag VII und zu den Kilometerzeigern Nr. 3 (grossherzoglich badische Staatseisenbahnen) und Nr. 54 (königlich württembergische Staatseisenbahnen) je der Nachtrag I erschienen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 365 vom 30. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 74 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Schandau, den 10./11. Juli 1902 (abgesandt am 1. August d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 11. März 1903 in Bozen abgehalten werden.)

Nr. I 368 vom 1. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ausschussberichte zu Nr. VI, XI, XIII, XX, XXII und XXV der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 4. August d. J.).

Nr. II 279 vom 31. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge sowie der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse I und II usw. (abgesandt am 6. August d. J.).

Nr. III 838 vom 2. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 5. August d. J.).

Nr. III 839 vom 2 August d. J an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 5. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach längerer Krankheit verschied gestern der

königliche Eisenbahndirektor Herr **Rohde,**

Vorstand der königlichen Eisenbahn-Maschineninspektion zu Glückstadt.

Ausgestattet mit vortrefflichen Geistesgaben, hat er unter Bethätigung unermüdlicher Pflichttreue und Nutzbarmachung reicher Erfahrungen sein Amt mit gutem Erfolge verwaltet und sich die Achtung und Liebe seiner Fachgenossen und der ihm untergebenen Beamten und Arbeiter in hohem Maasse erworben. Wir verlieren in ihm einen liebenswürdigen Mitarbeiter und Freund.

Ein treues Andenken wird ihm unsererseits allezeit bewahrt werden.

Altona, den 5. August 1902.

Der Präsident,
die Mitglieder, Hilfsarbeiter und Inspektionsvorstände
der königlichen Eisenbahndirektion. (2044)

2. Eröffnung von Strecken.

Die Eröffnung der Reststrecke Jerskewitz-Helenenhof der normalspurigen Nebenbahn Bütow - Lauenburg i/P. für den Wagenladungsgüterverkehr erfolgt nicht, wie unterm 15. Juli d. J. bekannt gemacht worden ist, am 1. September d. J., sondern bereits am 15. August d. J.

Ausser der an dieser Reststrecke liegenden Haltestelle Damerkow, Kreis Stolp, gelangen noch mit diesem Tage die Haltestelle Jassener-See und die Ladestelle Gr.=Massow für den Wagenladungsgüterverkehr zur Eröffnung.

Die Haltestelle Jassener=See wird vom 1. September d. J. ebenfalls für den vollen Personen-, Gepäck-, Leichen-, Thier- und Güterverkehr eröffnet; die Ladestelle Gr.=Massow dagegen dient auch nach dem 1. September nur dem Wagenladungsgüterverkehr. Fahrzeuge und schwerwiegende Gegenstände, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie Sprengstoffe werden weder in Jassener=See, noch in Gr=Massow angenommen bezw. ausgeliefert.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung der Reststrecke werden auch die Stationen Jassener=See und Gr.-Massow in den Gruppentarif, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Oldenburg-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen. In den Staatsbahnthiertarif wird nur Jassener=See einbezogen.

Die übrigen Mittheilungen in unserer Bekanntmachung vom 15. Juli d. J. bleiben bestehen.

Danzig, den 1. August 1902. (2045)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. September d. J. wird der westlich der Bahnstrecke Oberhausen-Rheine zwischen den Stationen Wulfen i/W. und Reken angelegte Haltepunkt Lembeck für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet. Ueber die in Lembeck haltenden Züge ist näheres im Fahrplan vorgesehen. Lembeck ist von Wulfen i/W. 3,7, von Reken 6,0 km entfernt.

Münster i/W., den 2. August 1902. (2046)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Generalversammlungen.

In der 32. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ist an Stelle des Regierungsraths Schulze der Regierungsassessor Dr. Curt Born zum Aufsichtsrath der Gesellschaft gewählt worden.

Magdeburg, den 5. August 1902. (2047)
Königliche Eisenbahndirektion,
als Vorstand der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

5. Güterverkehr.

Die Station Essen (Hauptbahnhof), deren Abfertigungsbefugnisse seit dem 15. November 1898 auf den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie auf den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke beschränkt waren, wird vom 18. August d. J. ab auch für den allgemeinen Ladungsverkehr wieder freigegeben. Sprengstoffe werden nach wie vor nicht zugelassen.

An demselben Tage wird - vergleiche unsere Bekanntmachung vom 19. März d. J. — die Station Essen K.M. unter der Bezeichnung Essen Segeroth als selbstständige, für den Wagenladungsverkehr (ausschliesslich Sprengstoffe) freigegebene Tarifstation mit den wirklichen Entfernungen in die Gütertarife aufgenommen. Die bisherige Bestimmung, wonach im Verkehr mit Essen K. M. die jeweilig niedrigeren Wagenladungsfrachtsätze der Stationen Essen (Hauptbahnhof) oder Essen Nord anzuwenden sind, verliert mit dem gleichen Zeitpunkt ihre Gültigkeit.

Essen, den 29. Juli 1902. (2048)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Stationen Friedenthal=Giesmannsdorf, Konstadt, Kreuzburg O/S., Lissa i/P. und Posen in den Ausnahmetarif Nr. 11 (Spiritus etc.) aufgenommen. Auf Seite 239 des Tarifs vom 1. Mai 1900 sind in der Schnitt-Tariftabelle Abtheilung A die folgenden Frachtsätze nachzutragen:

Von der Station	Direktionsbezirk	bis zum Schnittpunkt A	B	im Verkehr nach Konstantinopel und Salonik
		Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold		
Friedenthal=Giesmannsdorf . . .	Breslau	361	361	343
Konstadt	Kattowitz	374	374	353
Kreuzburg O/S.	Kattowitz	368	368	348
Lissa i/P.	Posen	435	435	394
Posen	Posen	470	470	413

Breslau, den 1. August 1902. (2048a)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Garne aller Art, rohe Nessel und Käse ab Lindau nach Hof erhalten eine anderweite Fassung dahingehend, dass der genannte Ausnahmetarif Anwendung findet:

1. bei Aufgabe der genannten Güter in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen;
2. bei Aufgabe der genannten Güter in geringerem Gewichte, sofern durch Beiladung von anderen Gütern ein Gesammtgewicht von mindestens 10 000 kg für den verwendeten Wagen erreicht wird.

In letzterem Falle wird die Fracht getrennt für die Güter des Ausnahmetarifes nach dem wirklichen Gewichte zum Frachtsatze von 2,77 ℳ für 100 kg und für die beigeladenen Güter nach dem wirklichen Gewichte zum Frachtsatze der allgemeinen Wagenladungsklasse B berechnet.

München, den 5. August 1902. (2049)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg etc.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. treten anderweit ermässigte und neue Frachtsätze im vorbezeichneten Verkehr nach Stationen der Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn und der Nebenbahn Sallgast - Lauchhammer der Zschipkau-Finsterwalder Bahn in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 2. August 1902. (2050)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV (Direktionsbezirke Altona, Hannover, Münster).

Im Seehafen-Ausnahmetarife D (Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc.) werden mit sofortiger Gültigkeit Frachtsätze von Gütersloh nach Glückstadt, Grohn=Vegesack, Hamburg H, Harburg H, Harburg U. E., Kiel, Leer und Papenburg nachgetragen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 5. August 1902. (2051)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppe VI/VIII.)

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. gelangt der hessisch - linksrheinische Gütertarif (Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz einerseits und Cöln und St. Johann=Saarbrücken andererseits) zur Neuausgabe.

Der neue Tarif, durch welchen der hessisch-linksrheinische Gütertarif vom 1. April 1897 nebst Nachträgen aufgehoben wird, enthält neben mehrfachen Frachtermässigungen auch geringfügige Frachterhöhungen. Letztere werden erst vom 15. Oktober d. J. ab gültig.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau, sowie bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (2052)

Frankfurt a/M., den 4. August 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

1. Am 15. August d. J. treten zum Gütertarif Heft 2 der Nachtrag XX, Gütertarif Heft 3 der Nachtrag XI in Kraft, enthaltend ausser einigen bereits veröffentlichten Aenderungen des Tarifs neue und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen der preussischen Staats-, braunschweigischen Landes-, Greussen - Ebeleben - Keulaer, niederlausitzer, Oschersleben-Schöninger und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn; die Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen der braunschweigischen Landesbahn erlangen jedoch erst Gültigkeit mit dem später noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung. Ferner enthalten die Nachträge Aenderungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife, auch neue Ausnahmesätze für Dextrin, Stärke etc. sowie Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See von den Stationen Beeskow N. L. und Herzberg (Elster) N. L. nach einigen Stationen der Direktionsbezirke Danzig, Königsberg und Stettin. Der im Tarifheft 2 enthaltene Ausnahmetarif D a für überseeische, zum Hochofenbetrieb bestimmte Eisenerze etc. von Stettin und Swinemünde nach Blankenburg (Harz) wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab aufgehoben.

Soweit in den genannten Nachträgen zu den Tarifheften 2 und 3 direkte Frachtsätze für die Stationen Finsterwalde und Lauchhammer der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn vorgesehen sind, treten die höheren Entfernungen und Frachtsätze für die gleichnamigen Stationen des Direktionsbezirks Halle in den betreffenden Verkehrsbeziehungen der Gütertarife für die Gruppe V, I. II/V, III/V und den Militärbahn-Staatsbahnverkehr ausser Kraft.

2. Am 15. August d. J. gelangen für Lauchhammer, als Station der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, neue Entfernungen und Frachtsätze mit den östlich und nördlich von Stendal, Gardelegen, Unterlüss, Dorfmark, Frielingen, Sagehorn und Loxstedt gelegenen Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Altona und Münster und der Kreis Oldenburger Eisenbahn, unter gleichzeitiger Aufhebung der im Gruppenwechseltarif IV/V für Station Lauchhammer des Direktionsbezirks Halle in den betreffenden Verkehrsbeziehungen bestehenden höheren Tarifentfernungen, zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. August 1902. (2053)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. wird die Station Giersleben in den Ausnahmetarif 5 b für Pflastersteine einbezogen. Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen. (2054)

Magdeburg, den 2. August 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verbands - Güter- und Thierverkehr ermässigte Entfernungen zwischen Ratzeburg einerseits und Elmshorn, Glückstadt, Herzhorn, Kiel und Siethwende andererseits eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Altona, den 4. August 1902. (2055)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 5. August d. J. ab werden die Stationen der Theilstrecke Pomeiske-Jerskewitz und Lauenburg - Helenenhof der Nebenbahn Bütow - Lauenburg i/P. des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 2. August 1902. (2056)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 22. Juli 1901 für Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb im Verkehre mit Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 10. August d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Eisenerz usw. von Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach den Hochofenstationen Differdingen, Rodingen und Steinfort der Prinz Heinrichbahn. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 1. August 1902. (2057)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.

Am 20. August d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1897 der Nachtrag VI, welcher u. a. neue Frachtsätze nach Station Schlutup der Lübeck-Büchener Eisenbahn und von Station Rellinghausen Nord des Direktionsbezirks Essen, sowie anderweite, zum Theil erhöhte oder ermässigte Frachtsätze für Kohlen- etc. Sendungen von mindestens 10 000 kg nach Bobitz und den Stationen der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Bahn enthält. Soweit Erhöhungen eintreten, werden diese erst vom 1. Oktober d. J. ab gültig. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 ₰ zu haben.

Essen, den 2. August 1902. (2058)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Die im Ausnahmetarife Nr. 20 für Mineralwasser im Kartirungswege von Budapest-Kelenföld nach den Elbeumschlagsplätzen, sowie im Ausnahmetarife Nr. 7 für Mineralwasser im Rückvergütungswege von Budapester Bahnhöfen nach den Elbeumschlagsplätzen, im Elbeumschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899 enthaltenen Frachtsätze gelten unter den gleichen Bedingungen auch für Mineralwasser von Buda-Csaszarfürdökitérö.

Wien, am 5. August 1902. (2059)
Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil III, Heft 2 für Getreidetransporte.

Am 20. August 1902 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc., Theil III, Heft 2 für den Verkehr zwischen Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Bundesbahnen (einschliesslich der Wald-Rütibahn und der Rorschach-Heiden Bergbahn), der Sihlthalbahn der schweizerischen Südostbahn, der Gotthardbahn, der schweizerischen Seethalbahn, der Emmenthalbahn (einschliesslich der Burgdorf-Thunbahn), der Jura-Simplonbahn (einschliesslich der Linie Bulle-Romont und der Freiburg-Murten Bahn), der Thunerseebahn und der Neuenburger Jurabahn andererseits in Wirksamkeit.

Die in dem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Bundesbahnen, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch wird der Tarif, Theil III, Heft 2 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 sammt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch den gegenwärtigen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 19. November 1902 in Kraft. Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Kr. oder 1 Fr. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 31. Juli 1902. (2060)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Reexpedition von Zucker im Lagerhause des Zalozni úverni ústáv in Königgrätz.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1902 wird die Einlagerung (Reexpedition) von Zucker der Position Z 8 des Tarifes Theil I, soweit die Sendungen aus Daudleb stammen, im Lagerhause des Zalozni úverni ústáv in Königgrätz gestattet.

Hierbei finden die im Tarife Theil II des oben genannten Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen über die Einlagerung (Reexpedition) von Getreide, Hülsenfrüchten etc. etc. sinngemäss Anwendung.

Diese Maassnahme wird auch in den nächsten Nachtrag zum vorerwähnten Tarife Theil II aufgenommen werden.

Wien, am 2. August 1902. (2061)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 15. August d. J. tritt für die Binnenverkehre der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn und der Nebenbahn Sallgast-Lauchhammer ein neuer Gütertarif in Kraft.

Durch denselben werden der Binnentarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn vom 1. April 1899 nebst Nachtrag I, sowie die im Binnentarif der Kleinbahn Sallgast-Lauchhammer vom 1. April 1899 enthaltenen, auf den Güterverkehr bezughabenden Bestimmungen aufgehoben.

Die durch den Tarif eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Oktober d. J. ab.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Exemplare des Tarifs sind durch unser Betriebsbüreau zum Preise von 0,50 ℳ zu beziehen.

Finsterwalde, den 3. August 1902 (2062)
Die Direktion.

6. Viehverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Einschränkung des Viehverkehres in der Station Wr.-Neustadt.

Laut Beschluss des Stadtrathes von Wr.-Neustadt werden in der Station Wr.-Neustadt nur mehr Nutz- und Zuchtrinder, sowie Pferde zur Aus- und Einladung zugelassen, wogegen alle anderen Viehgattungen in der Station Steinfeld aus- und eingeladen werden.

Wien, am 29. Juli 1902. (2063)

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 15. August d. J. tritt für die Binnenverkehre der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn und der Nebenbahn Sallgast-Lauchhammer und den Wechselverkehr dieser beiden Bahnen unter Aufhebung des Binnentarifs der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn vom 1. November 1895 nebst Nachtrag I und des Binnentarifs der Kleinbahn Sallgast-Lauchhammer vom 1. April 1899 ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie für die Beförderung von Leichen in Kraft.

Die durch den Tarif eintretenden Fahrpreiserhöhungen gelten erst vom 1. Oktober d. J. ab.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Exemplare des Tarifs sind durch unser Betriebsbüreau zum Preise von 0,50 ℳ zu beziehen.

Finsterwalde, den 3. August 1902. (2064)
Die Direktion.

8. Lieferfristen.

Kundmachung des k. k. österr. Eisenbahnministeriums vom 27. Juli 1902, Z. 34 086, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des k. k. österr. Eisenbahnministeriums vom 1. Dezember 1899, Z. 55 137 (Ztg. d. V. D. E.-V. Nr. 100 vom 30. Dezember 1899, Seite 1633 ff.) publizirte Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre mit der Güternebenstelle Dorna-Watra der k. k. österr. Staatsbahnen ist infolge Schliessung dieser Güternebenstelle mit 17. Juli 1902 ausser Wirksamkeit getreten. (2065)

9. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung eines Ueberladekrahnes von 10 000 kg Tragfähigkeit nach Normalblatt I 2 auf Bahnhof Lauenburg am 26. August d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Bedingungen, Hauptabmessungen, Zeichnung nebst Angebotbogen sind gegen Einsendung von 60 ₰ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Danzig, den 1. August 1902. (2066)
Königliche Eisenbahndirektion.

10. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn.

Die auf Bahnhof Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle aller Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Materialverzeichniss können von unserem Materialbüreau hier, Karlstrasse 8, gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 15. August, Vormittags 11 Uhr, hier eingehen; der Zuschlag erfolgt bis 25. August.

Oldenburg, den 4. August 1902. (2067)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 63. | 13. August 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Grassmann's Blocksignalanordnung für eingleisige Strecken.

Von **L. Kohlfürst.**

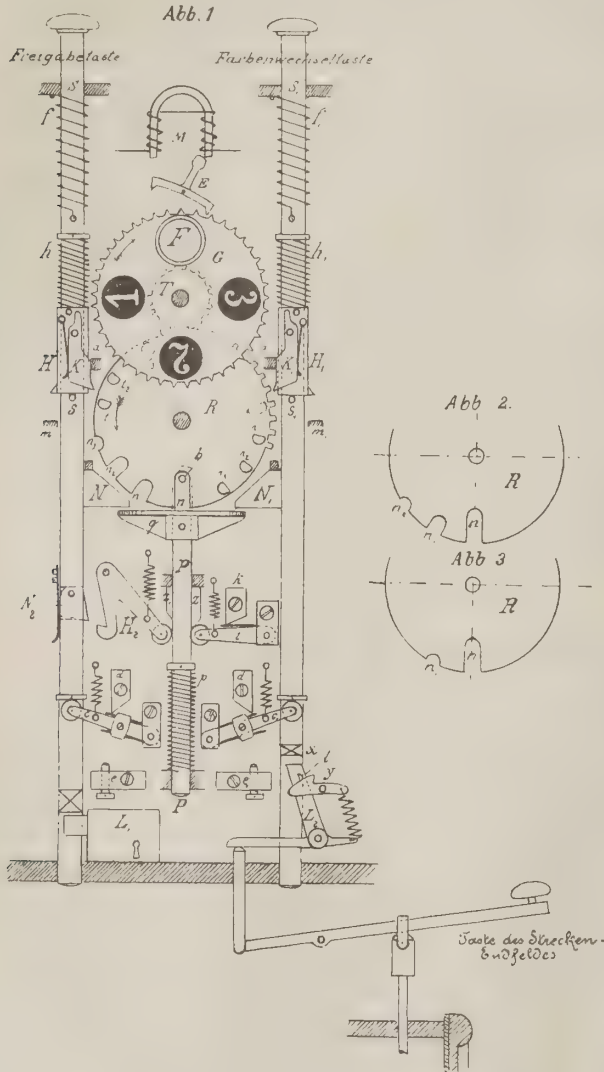
Vielfach werden zur Zeit auf eingleisigen Strecken Siemens & Halske'sche Blocksignale noch in der Weise angewendet, dass sie nur zur Deckung der einander nachfahrenden Züge dienen, während man sich zugleich begnügt, die Gegenfahrten einfach im gewöhnlichen Wege des telegraphischen Anbiete- und Abnahmeverfahrens zu regeln. Selbstverständlich ist diese Verwendungsform weder in Anbetracht der Anlagekosten, noch weniger aber mit Rücksicht auf die Anforderungen der Zugsicherung eine vollwerthige; eine solche oder vielmehr die einzig richtige Ausnutzung erfährt die Signalanlage erst dann, wenn auch die Gegenfahrten, ähnlich wie die Zugfolge, zur äusseren Signalgebung in zwangsweise Abhängigkeit gebracht sind.

Diesem vollberechtigten Gesichtspunkte wurde bereits vor Jahren durch besondere einschlägige Anordnungen von Siemens & Halske und Fr. Natalis (vergl. „Organ“ 1897, S. 10) Rechnung getragen. Demselben Zwecke dient nun auch die nachstehend in Betracht zu ziehende Grassmann'sche Einrichtung, welche sich einfach darauf beschränkt, eine Ergänzung der nach den gegebenen Grundsätzen für die preussischen Staatseisenbahnen ausgeführten Streckenblockanlagen zu bilden, ohne irgend eine Aenderung des Bestehenden anzufordern.

Es handelt sich also im wesentlichen lediglich um eine Erweiterung der sonst gleichbleibenden Anlage durch Vorrichtungen, vermöge welcher die Ausfahrtsignale in den Kreuzungsstationen dauernd unter Blockverschluss gebracht und nur unter der Bedingung auf „Fahrt“ gestellt werden können, dass die in der Zugrichtung liegende Nachbarstation hierzu durch Entblockung die Zustimmung ertheilt, und dass diese Zustimmungsertheilung nur dann erfolgen kann, wenn sich kein Gegenzug auf der Strecke befindet. Zu dem Zweck erhält jede Kreuzungsstation **A** und **B** (Abb. 4) nebst der regelrechten zweifeldrigen Endblockausstattung zuvörderst noch ein drittes, während der Grundstellung die rothe Scheibe zeigendes Blockfeld V_1 bezw. V_2 als sogen. „Streckenausfahrtfeld“, das mit dem gewöhnlichen Streckenanfangsfeld in Verbindung gebracht ist und mit diesem durch Anwendung einer gemeinsamen Taste t_1 bezw. t_2 gleichzeitig bedient wird. Eine weitere Zufügung bildet in jeder Station das sogen. „Zugannahmewerk“, W_1 und W_2 in Abb. 4, eine elektrische Vorrichtung, welche mit dem vorerwähnten Streckenausfahrtfeld V_1 bezw. V_2 und zugleich durch eine eigene Leitung L mit dem Zugannahmewerk der Nachbarstation verbunden ist. Eben mit Hilfe dieser Vorrichtung wird, wie schon ihr Name andeutet, von Station zu Station die Freigabe der Ausfahrtsignale durchgeführt, welche hinsichtlich jedes einzelnen Zuges erforderlich ist und besonders ertheilt werden muss.

Das in Abb. 1 des näheren veranschaulichte Zuganmeldewerk erhält seinen Platz auf dem Gehäuse des Endblockfeldes, und seine Ausführung ist sowohl im äusseren als was das kinematische Ineinanderwirken der Hauptheile anbelangt, mit der allgemeinen Siemens & Halske'schen Blockfeldanordnung einigermaassen verwandt und behufs bequemer Anpassung an die übrige Blockeinrichtung der Stationen absichtlich in diese Form gebracht. Die zur Handhabung durch die Beamten bestimmten Theile des Anmeldewerkes sind zwei Drucktasten, nämlich links die sogen. Freigebetaste, rechts die Farbenwechseltaste, deren Druckstangen S und S_1 durch die Spiralfedern f bezw. f_1 für gewöhnlich in der Stellung festgehalten werden, welche Abb. 1 kennzeichnet. Während dieser Lage steht die Benutzung der beiden Tasten, abgesehen von anderen später in Betracht zu ziehenden Umständen, den Beamten bedingungsweise frei. Die Freigebetaste wird nämlich dann niedergedrückt werden können, wenn der in die Stange S eingreifende Riegel des Schlosses L_1 zur Seite gerückt ist, was mit Hilfe eines Schlüssels geschieht, den ausschliesslich der dienstleitende Stationsbeamte bei sich führt, wodurch dieser Theil ein- für allemal den Ein-

griffen Unbefugter entzogen bleibt. In ähnlicher Weise lässt sich die Stange S_1 der Farbenwechseltaste nur niederdrücken, wenn die Klinke L_2 nicht im Wege steht, d. h. wenn vorher die Taste des Streckenendfeldes bethätigt worden ist, wobei sich ersichtlichermaassen der Klinkenarm L_2 mit einem seitlich vorstehenden, halbrunden Stift l an dem Schnäpper y fängt und daher für S_1 den Weg freigibt. L_2 bleibt dann so lange durch y festgehalten, bis eine Bedienung der Farbenwechseltaste erfolgt,



weil hierbei die niedergehende Stange S_1 mit dem Kloben x den Schnäpperhebel y kippt und l ausrückt, so dass nach dem Rückgange der Tasterstange die Klinke L_2 wieder in die Sperrlage zurückfällt. Gemäss dieser Anordnung ist also die Gebrauchnahme der Farbenwechseltaste nicht nur von der vorausgegangenen Bedienung des Streckenendfeldes abhängig, sondern auch Fall für Fall immer nur ein einziges Mal möglich.

Auf der Druckstange S (Abb. 1) des Zugannahmewerkes steckt lose eine Hülse H, welche durch die einseitig an S befestigte Spiralfeder h gegen einen Anschlagstift s gedrückt wird und eine lappenförmige, federnde Klinke K trägt, die während der in der Abbildung dargestellten Ruhelage durch einen am Gestell der Vorrichtung fest angebrachten Anschlagbacken a zur Seite gerückt ist. Ganz dieselbe Anordnung, jedoch symmetrisch gelagert, befindet sich auch auf der zweiten Stange S_1, wo die verschiebbare Hülse H_1 die vom Anschlagbacken a_1 nach rechts gedrängte Klinke K_1 trägt. Der Stange S ist ferner, in ähnlicher Weise wie bei den gewöhnlichen Siemens & Halske'schen Blockwerken, ein Umschalter $d\,c\,e$ angegliedert, der während der Ruhelage den Stromweg $d\,c$ hergestellt, durch die Bedienung des Freigebetasters jedoch auf $c\,e$ umgelegt wird. Dasselbe Verhältniss findet sich an der Stange S_1, die während ihrer Bedienung in einem Umschalter $d_1\,c_1\,e_1$ den Ruhekontakt $d_1\,c_1$ löst und dafür den Stromweg $c_1\,e$ herstellt.

Einen gewissermaassen getrennten Hauptheil des Zugannahmewerkes bildet die Verriegelung und das Hemmwerk des Sperrrades R, welch' letzteres seine Bewegungen durch Vermittelung eines Zahngetriebes T auf ein Gangrad G überträgt. Dieses Gangrad wird von einer Hemmung E beeinflusst, deren Bethätigung in ganz gleicher Weise durch einen mit Wechselströmen zu betreibenden Elektromagneten geschieht, wie bei den Hemmungen der vorgenannten gewöhnlichen Blockwerke. In den Vierteln der Rades G sind Farbscheibchen angebracht, welche den vier möglichen Stellungen des Gangrades entsprechen und also durch ihr Erscheinen hinter dem Gehäusefensterchen F die jeweilige Lage kennzeichnen. Eines dieser Scheibchen, nämlich jenes, welches sich während der Nullstellung der Vorrichtung hinter F befindet, ist weiss, die übrigen drei sind roth und tragen ihrer Reihenfolge nach die Ziffern 1, 2 und 3.

Behufs Festlegung des Sperrrades R sind an seinem Rande vier Einkerbungen n, n_1, n_2 und n_3 vorhanden, in welche die durch eine Spiralfeder p nach aufwärts gedrückte Riegelstange P mit einem seitlich vorstehenden Rundstift b einfällt. Diese Verriegelung wird bei jeder Bedienung der Freigebetaste oder der Farbenwechseltaste ausgerückt, indem zufolge des Druckes der Nase N oder N_1 auf das Querstück q beim Niedergehen der Stange S oder S_1 stets auch die Stange P nach abwärts mitgeht. Die vorerwähnten Riegelfallen n, n_1, n_2 und n_3 entsprechen den vier Stellungen, welche R einnehmen kann, und sind von ungleicher Tiefe, weil die Aufgaben der Stange P bei den verschiedenen Radstellungen nicht immer dieselben sind. Befindet sich nämlich die Gesammtanordnung in der gezeichneten Ruhelage, so liegt der Sperrstift b in der tiefsten Falle n, wobei die Stange lediglich die Festhaltung des Rades R und nichts weiter zu besorgen hat; liegt jedoch b in n_1 oder in n_2, dann kann P nicht auf die volle Höhe emporgehen, die sie in der eben betrachteten Grundstellung einnimmt, weshalb das an P festgemachte keilförmige Stück z auf den Kontaktarm i derart einwirkt, dass dieser nach abwärts gedrückt, d. h. von k abgehoben bleibt, wodurch also der Stromweg zwischen k und i eine dauernde Unterbrechung erfährt. Nimmt das Sperrrad seine vierte Stellung ein, so fällt b in die seichteste Einkerbung n_3 und die Stange P hat demzufolge eine noch geringere Höhe als in allen früheren Fällen; vermöge dieser Lage wird nicht nur durch z der Kontakt $k\,i$ gelöst, sondern in gleicher Weise auf der anderen Stangenseite durch den etwas höher als z angebrachten Keilansatz z_1 der Winkelhaken H_2 unter die auf der Stange S sitzende federnde Nase N_2 geschoben, so dass hierdurch die Freigebetaste festgelegt ist.

Schliesslich sind als wichtige Theile des Zugannehmewerkes noch sechs in das Sperrrad R eingesetzte Zahnstifte — nämlich auf der linken Radhälfte t_1, t_2 und t_3 sowie auf der rechten r_1, r_2 und r_3 — anzuführen, welche seitlich so weit vorstehen, dass die ersteren in den Weg der Klinke K und die letzteren in jenen der Klinke K_1 hineinragen.

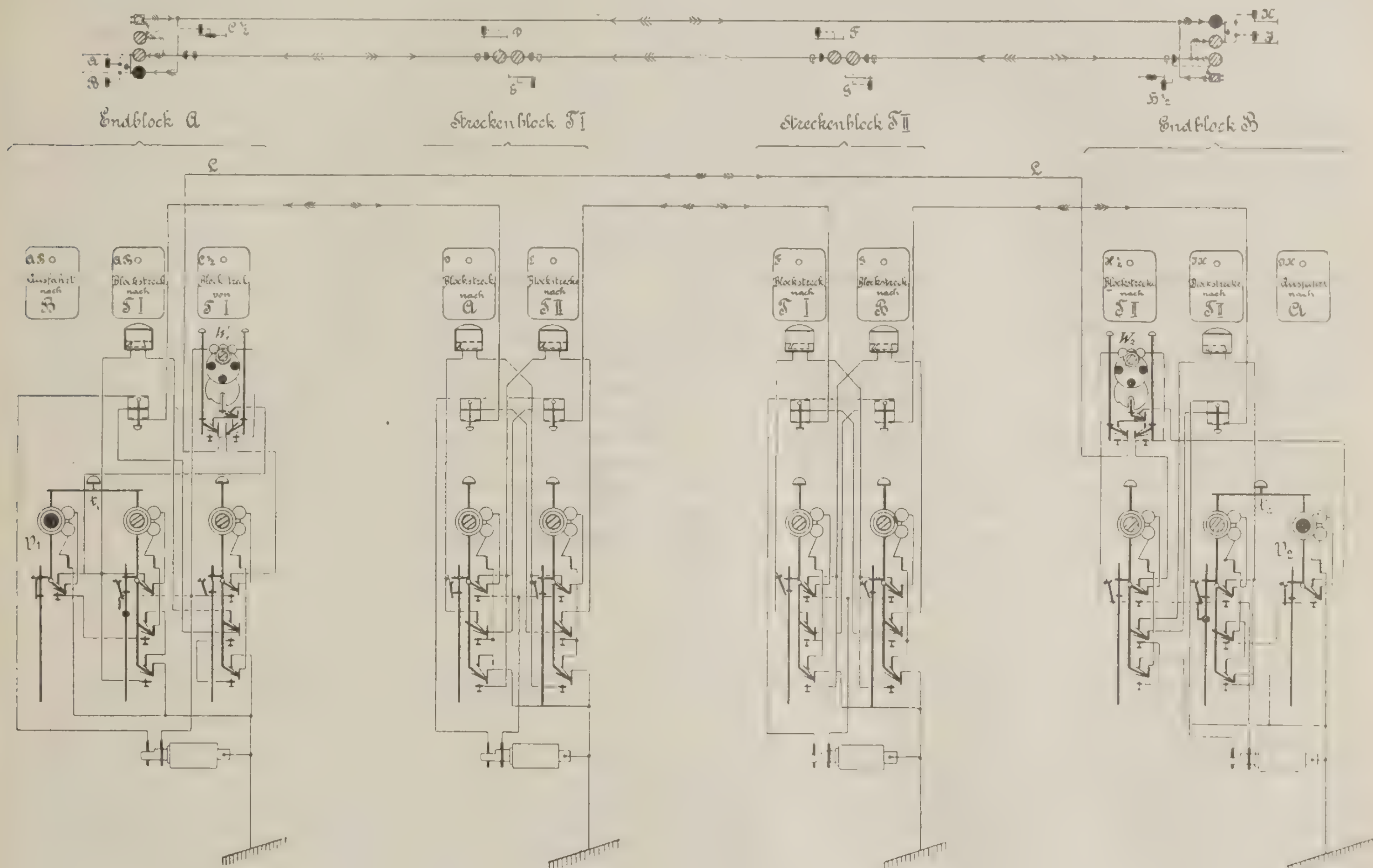
Wie die Zusatzvorrichtungen in zwei Nachbarstationen **A** und **B** mit der übrigen Blocksignaleinrichtung verbunden werden, zeigt die bereits eingangs erwähnte Abb. 4; an der Hand dieses Stromlaufschemas, welches dem bei zugfreier Strecke bestehenden Verhältniss entspricht, und der Abb. 1 lässt sich die Wirkungsweise der Grassmann'schen Anordnung nunmehr unschwer verfolgen.

Kann der Stationsbeamte, beispielsweise in **A**, auf telegraphisches Anbieten eines Zuges von **B** die Annahme zugestehen, so erfolgt diese zunächst durch das Niederdrücken der Freigebetaste am Annehmewerk in **A**, wobei von der mit ausgehobenen Riegelstange P (Abb. 1) die in das eigene Streckenausfahrtfeld führende Zuleitung $i\,k$ unterbrochen und

zugleich durch S bei ce der Induktoranschluss hergestellt wird. Beim Niedergehen der Tastenstange S ist ferner die Klinke K von a frei und durch ihre seitlich einwirkende Feder so weit gegen rechts geschoben worden, dass sie auf den Stift t_1 stösst, der sie sammt der Hülse H vorläufig festhält. Wird dann die Induktorkurbel gedreht, so gelangen die betreffenden Ströme von **A** über die Leitung L (Abb. 4) nach **B**, wo sie das Ausfahrtblockfeld frei machen; dieselben Ströme laufen aber in **A** auch über die Elektromagnetspulen des bedienten Annahmewerkes, so dass daselbst die Hemmung E (Abb. 1) eine vermöge

Durch das vorstehend geschilderte Annahmeverfahren wurde ersichtlichermaassen die Station **B** in Stand gesetzt, einen gegen **A** verkehrenden Zug abzufertigen, gleichzeitig aber auch die letztgenannte Station vollkommen ausser Stand gesetzt, einem Gegenzug das Ausfahrtsignal zu ertheilen. Hingegen ist es **A** unbenommen, in ähnlicher Weise wie den ersten Zug auch einen zweiten oder dritten Zug von **B** anzunehmen, wobei im Annahmeblockwerk bei Bedienung der Freigebetaste die Klinke K (Abb. 1) den Zahnstift h_2 bezw. h_3 antreibt und hinter dem Fensterchen F die rothe Scheibe 2

Abb. 4.



des Druckes der Feder h bewirkte Drehung der Räder R und G nach der eingezeichneten Pfeilrichtung gestattet; h schiebt also die Hülse H langsam längs der Stange S nach abwärts, bis der feste Anschlag m das Weitergehen verhindert. Während dieses Vorganges macht R genau ein Sechzehntel und G ein Viertel seiner vollen Umdrehung, weshalb am Fensterchen F die mit der Zahl 1 beschriebene rothe Scheibe erscheint und die Falle n_1 die früher von n innegehabte Stelle eingenommen hat; zugleich ist der Zahnstift h_2 an die Stelle des Stiftes h_1 und Stift r_1 in die punktirt angedeutete Lage gelangt. Wird nach dem regelrechten Erscheinen der rothen Scheibe 1 die Freigebetaste wieder losgelassen, so kehrt S in die ursprüngliche Ruhelage nach oben zurück, die Riegelstange P fällt aber mit h in n_1 ein und hält daher bei ki den Stromweg zum eigenen Streckenausfahrtblockfeld dauernd unterbrochen. Innerhalb derselben Zeit, wo in **A** die obengedachte Umstellung des Gangrades G erfolgt, vollzieht sich ganz ebenmässig der Farbenwechsel bezw. die elektrische Entblockung am Streckenausfahrtfelde in **B**, weil zufolge der gewählten Anordnung für die erstere der bezeichneten Durchführungen genau so viele Ströme wechselnder Richtung erforderlich sind, wie für die letztere.

bezw. 3 erscheint. Die Zuleitung zum eigenen Streckenausfahrtblockfeld bleibt inzwischen bei ki unausgesetzt unterbrochen; nach der dritten Freigebung legt sich überdem der Riegel P mit b in die Falle n_3 und verwehrt durch Unterschiebung des Hakens H_2 vorläufig jede weitere Gebrauchnahme der Freigebetaste.

Sobald aber der erste Zug in **A** angekommen und wenn vorher die Bedienung des Streckenendblockfeldes richtig erfolgt ist, wodurch die Sperre bei L_2 (Abb. 1) beseitigt wurde, kann nun die Farbenwechseltaste zwecks Entblockung des Einfahrtsignals in **A** mit Erfolg benutzt werden. Hierbei wird durch das Niederdrücken der Stange S_1 und die gleichzeitige Anwendung des Induktors ebenfalls eine Drehung der Räder R und G um dieselbe Weglänge bewirkt, wie vorhin bei den einzelnen Bedienungen der Freigebetaste, jedoch in entgegengesetzter Richtung, indem die von der Feder h_1 nach abwärts geschobene Hülse H_1 mit der Klinke K_1 auf den Zahnstift r_3 einwirkt, so dass das rothe Scheibchen 2 hinter dem Fensterchen erscheint. Dabei legt sich die Verschlussstange P mit b in die Falle n_2 und es kann daher in der Station **A**, falls sich die Nothwendigkeit hierzu ergäbe, nunmehr wieder die neuerliche Annahme eines Folgezuges mittelst der Freigebetaste erfolgen.

Beim Eintreffen jedes weiteren Zuges in **A** wird die Farbenwechseltaste immer in gleicher Art bedient und hierdurch schrittweise das Räderwerk so weit zurückgedreht, dass es nach Ankunft des zuletzt angenommenen Zuges sich wieder in der Grundstellung befindet und weiss zeigt. Da nach Erlangung dieser Lage im Annahmeblockwerk der Station **A** auch der Stromweg ki wieder geschlossen ist, so kann jetzt nach Bedarf die Annahme von Gegenzügen durch **B** erfolgen, was durch Bedienung der Freigebetaste des Annahmeblockwerkes in **B** selbstverständlich genau so vorgenommen und durchgeführt wird, wie vorhin in **A**. Bevor jedoch das Annahmeblockwerk in **A** nicht regelrecht auf weiss zurückgebracht, d. h. so lange daselbst der Stromweg ki nicht geschlossen war, konnte in **B** eine Zugannahme von **A** nicht gepflogen werden, denn obwohl dort das Annahmeblockfeld weiss zeigt und die Freigabetaste sich also niederdrücken lässt, so wird doch die Entsendung des Entblockungsstromes über L (Abb. 4) zufolge der in **A** bei ki (Abb. 1) bestehenden Unterbrechung unmöglich. Dieses ausschliessende Verhältniss besteht ersichtlichermaassen ebenso für **A**, sobald **B** einen Zug angenommen hat.

In Zusammenfassung der obigen Betrachtungen ergibt sich also, dass mit dem Zugannahmeblockwerk eine Zugannahme nur möglich ist, wenn vorher der letzte Gegenzug seine nächste Bestimmungsstation, nämlich jene Station, von welcher er angenommen wurde, regelrecht erreicht hat, und wenn sich in gleicher Richtung nicht ebenso viele Züge bereits auf der Strecke befinden, als die letztere Blockabschnitte besitzt.

Das in Abb. 1 dargestellte Annahmeblockwerk ist für eine Strecke bestimmt, in welcher sich, wie es Abb. 4 veranschaulicht, zwei Streckenblockstellen befinden; ein solches Blockwerk wird übrigens auch in allen anderen Fällen benutzbar sein, wenn die Strecke mehr als drei Abschnitte aufweist; allerdings unter der Beschränkung, dass niemals mehr als drei Folgezüge hinter einander angenommen werden können. Die Annahme eines vierten, fünften, sechsten usw. Zuges aus gleicher Richtung würde eben nur dann möglich sein, nachdem der erste, zweite, dritte usw. Zug der Reihenfolge in der Station, von welcher die Annahme ausging, eingetroffen ist. Befindet sich jedoch zwischen den beiden Stationen nur eine Durchgangsblockstelle, dann wird das Zugannahmeblockwerk mit einem Sperrrad R (Abb. 1) zu versehen sein, das, wie Abb. 2 zeigt, nur die drei Fallen n, n_2 und n_3 besitzt, weil doch nur drei Lagen des Annahmewerkes, nämlich weiss, roth 1 und roth 2 erforderlich und zulässig sind. Bildet die ganze Strecke nur einen einzigen Blockabschnitt, dann entfällt nebst der dritten auch die zweite rothe Scheibe und das zu verwendende Rad R bekommt lediglich die beiden Einkerbungen n und n_3, so wie es Abb. 3 ersichtlich macht. In diesem letzten Falle entfällt überdem, wie sich leicht feststellen lässt, die Nothwendigkeit, den beiden Stationen je ein besonderes Ausfahrtfeld (V_1 und V_2 in Abb. 4) beizuschalten, da dieses gleich durch das Anfangsfeld in Verbindung mit dem Zugannahmeblockwerk vertreten werden kann; das Anfangsfeld muss dann allerdings aus den gleichen Gründen, wie V_1 und V_2 in Abb. 4, in der Grundstellung roth zeigen.

Zum Schlusse darf wohl wiederholt werden, dass die vorstehend geschilderte Grassmann'sche Anordnung (D. R.-P. Nr. 131 016) in der That verhältnissmässig einfach ist, ferner allen über die Streckenblockung bestehenden Bestimmungen streng entspricht und auch hinsichtlich der Handhabung mit der bei allen mit Siemens & Halske-Blocksignalen versehenen Eisenbahnen eingeführten Dienstübung übereinstimmt. Ebenso steht es ausser Frage, dass ein einfaches Verfahren zur Sicherung der Gegenfahrten auf den eingangs angeführten eingleisigen Bahnstrecken eine werthvolle und wichtige Vervollkommnung bedeuten würde.

Die Verpfändung japanischer Eisenbahnen als Sicherheit für auswärtige Anleihen.

Im Mai d. J. bereiste der englische Eisenbahningeniör Sir William Bisset, der früher lange Zeit bei den Eisenbahnen in Ostindien thätig gewesen war, im Auftrage einer Gruppe englischer Geschäftsleute die japanischen Bahnen, um aus eigener Anschauung ein Urtheil über ihren baulichen Zustand und ihre Betriebs- und Verkehrsverhältnisse zu gewinnen. Bekanntlich besteht schon seit längerer Zeit bei einzelnen japanischen Privateisenbahnen ein dringendes Bedürfniss nach Baarmitteln für den Bau neuer Linien, für die Beschaffung neuer Betriebsmittel, für die Erneuerung und Ergänzung der bestehenden Anlagen. Bisher sind aber die Versuche der Geldbeschaffung im eigenen Lande infolge der schwierigen Lage des Geldmarktes in Japan, wo man für derartige Darlehen vielfach 11 und 12 % an Zinsen bezahlen muss, wiederholt fehlgeschlagen, und die Japaner richten daher ihre Blicke jetzt mehr als je nach ihren neuen Bundesgenossen in Europa, um bei ihnen Anleihen zu machen. Die englischen Geschäftsleute sind aber trotz der englisch-japanischen Freundschaft ebenso wenig wie andere gewillt, ihr gutes Geld ohne genügende Sicherheit herzugeben. Die Reise Sir Bisset's scheint dadurch veranlasst zu sein, dass die englischen Geldleute zunächst etwas genaueren Aufschluss über die japanischen Eisenbahnverhältnisse zu erhalten wünschten, ehe sie den japanischen Gesellschaften ihre Kapitalien vorstrecken. Bisset hat besonders die Kiushiubahn in Begleitung ihres Präsidenten Sengoku eingehend bereist, indess wohl auch mehrere andere Linien kennen gelernt. Genauere Mittheilungen über seine Eindrücke und das Urtheil, zu dem er auf Grund der eigenen Anschauung gelangt ist, stehen natürlich nicht zur Verfügung; was hierüber in die Tagesblätter gelangt ist, wird sich aber wohl von der Wahrheit nicht weit entfernen. Danach hat sich der englische Fachmann dahin ausgesprochen, dass vom technischen Standpunkte eigentlich nur die Tokaido-Staatsbahn und die Sanyobahn besondere Beachtung verdienen, während die übrigen Linien, was Bau- und Betriebsverwaltung anlangt, mehr oder weniger zu wünschen übrig lassen. Im einzelnen bemängelt er besonders die bauliche Anlage und den Unterhaltungszustand vieler Bahnen, die Beschränktheit der Verbindungen für den durchgehenden Verkehr, die Unregelmässigkeit und Unpünktlichkeit im inneren Dienst, wie überhaupt die gesammte Dienstausübung des Beamtenpersonals, bei der sich ein erheblicher Mangel an richtiger Geschäftspraxis und Methode geltend mache; auch die Signal- und sonstigen Sicherheitseinrichtungen stehen nach Bisset auf niedriger Stufe. Des weiteren äusserte er sein Befremden über die Behandlung der japanischen Eisenbahnaktien als Spekulationsgegenstand und über den auffallenden Mangel an Zusammenhang der Interessen zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Ortsbevölkerung; schliesslich soll er die Verstaatlichung des grösseren Theils der bestehenden Bahnen als segensreich für das Land empfohlen haben.

Nachdem Bisset am 23. Mai das Land wieder verlassen hat, bleibt abzuwarten, welche weiteren Folgen seine Reise und sein Gutachten thatsächlich haben werden; bei der grossen Freundschaft, die sich neuerdings zwischen England und Japan entwickelt, ist wohl zu erwarten, dass man in England in weitem Umfange bereit sein wird, Kapital für japanische Bahnanlagen gegen entsprechende Sicherheit zur Verfügung zu stellen; die Gegenleistung wird selbstverständlich nicht ausbleiben, dass

die japanischen Eisenbahnverwaltungen bei den Bestellungen von Bau- und Betriebsmaterial, Schienen, Lokomotiven, Radsätzen usw. sich alsdann noch mehr wie bisher an den englischen Markt und die englischen Firmen halten werden, insoweit nicht inzwischen das Land selbst fähig geworden ist, die Gegenstände seines Eisenbahnbedarfes in den eigenen Fabriken herzustellen.

Bei Gelegenheit der Bisset'schen Reisen ist von neuem die Frage wieder angeschnitten worden, wie weit heute noch die Gesetzgebung Japans ein thatsächliches Hinderniss für den Ausländer bildet, sei es als einzelne Person oder in der Vereinigung zu einer Firma oder Gesellschaft, mit gutem Gewissen sein Kapital für Eisenbahnunternehmungen herzugeben, ohne im Falle ihres Fehlschlagens den gänzlichen Verlust seines Eigenthums befürchten zu müssen. In dieser Beziehung ist zunächst festzustellen, dass die gesetzliche Unmöglichkeit für den Ausländer, als einzelne Person in Japan Land zu erwerben, nicht in Betracht kommt, sobald der Begriff der juristischen Person eingeführt wird. Nach japanischem Gesetz muss eine Bahn, sobald sie zur Auflösung ihres Geschäftes genöthigt ist, verkauft werden, damit ihre Schuldenverpflichtungen von dem Erlös beglichen werden können. Ein Aktieninhaber der Bahn oder eine Vereinigung solcher kann an sich das Bahneigenthum nicht erwerben und den Betrieb der Bahn fortführen. Vielmehr muss zu dem Zwecke erst eine neue Gesellschaft von mindestens sieben Personen gebildet werden, die nunmehr die Masse erwerben und den Betrieb der Bahn weiterführen kann. Eine derartige Gesellschaft vermag als juristische Person auch das Eigenthum am Bahnkörper zu erwerben, selbst wenn jedes einzelne Mitglied der Gesellschaft ein Ausländer sein sollte. Diese Umständlichkeiten allein schon erscheinen nicht gerade geeignet, den Kapitalisten im Auslande zur finanziellen Betheiligung bei japanischen Eisenbahnunternehmungen zu ermuthigen. Aber es kommt hier noch weiter in Betracht, dass in Japan keine Privatbahn eine feste Bürgschaft dafür besitzt, ihre Genehmigung nach Ablauf der festgesetzten Dauer verlängert oder erneuert zu erhalten; die Regierung hat jedenfalls das Recht, bei Ablauf der Genehmigung die Bahn anzukaufen, und als Grundlage für die Preisberechnung soll dann der durchschnittliche Marktwerth der Aktien während der drei vorausgegangenen Jahre dienen. So kann es unter ungünstigen Umständen eintreten, dass eine Bahn sich gerade zur Zeit des Ablaufs ihrer Genehmigung in schwieriger wirthschaftlicher Lage befindet, und der von der Regierung geforderte Zwangsankauf hat vielleicht das Ergebniss, dass der Kaufpreis nicht hinreicht, die Verbindlichkeiten zu erfüllen, für deren Sicherheit die Bahn verpfändet war. Die gesetzlichen Bestimmungen werden also in dieser Hinsicht wohl etwas geändert werden müssen, um die Gläubiger gegen solche Vorkommnisse zu sichern. Ferner beschränkt das japanische Gesetz den Begriff der Hypothek, des Pfandgegenstandes auf unbewegliche Werthe, also auf den Grund und Boden der Bahn, die Eisenbahnanlagen und Baulichkeiten mit Ausschluss jedoch der Betriebsmittel und sonstiger beweglicher Gegenstände. Bewegliches Eigenthum kann und muss geeignetenfalls mittelst besonderer Uebertragung verpfändet werden, und damit entsteht eine weitere Verwickelung. Eine andere höchst sonderbare Bestimmung besagt, dass alle gesetzlichen und rechtlichen Fragen, die sich auf eine Eisenbahn beziehen, in das Gebiet der Rechtsprechung derjenigen Gerichtsbehörde fallen, in deren Gerichtsbarkeit die Bahn liegt; so kann also eine Bahn von 100 km Länge leicht unter drei oder vier verschiedene Gerichte fallen, und nicht nur ihre Verpfändung würde also ebenso viele verschiedene Eintragungsverhandlungen erfordern, sondern auch das Verfahren bei ihrer Geschäftsauflösung würde in entsprechender Weise ein vielfältiges sein müssen. Die Schwierigkeiten und Weitläufigkeiten, die hierbei entstehen können, liegen auf der Hand.

Immerhin wäre es schon für beide Theile, die geldsuchenden Eigner der Bahn auf der einen, die geldgebenden ausländischen Kapitalisten auf der anderen Seite, ein Gewinn, wenn durch die Bisset'sche Reise und die daran sich knüpfende Erörterung der bestehenden gesetzlichen Grundlagen eine klare Erkenntniss der thatsächlichen Schwierigkeiten in vollem Umfange gewonnen wäre; dann erst kann man auch daran denken, an die Beseitigung der besonders empfindlichen gesetzlichen Hindernisse heranzutreten. Natürlich kann diese nicht von heute auf morgen erfolgen, es bedarf dazu reiflichster Erwägungen und u. a. auch der Genehmigung des Parlaments, das erst im November oder Dezember d. J. wieder zusammentritt. Auf eine sehr rasche Entscheidung in diesen Fragen ist also schwerlich zu rechnen.

Inzwischen wird zu der Angelegenheit noch weiter gemeldet, dass man in dem japanischen Amte zur Vorbereitung der Gesetze (Bureau of Legislation) beabsichtigt, folgende Bestimmung zu treffen: Wenn eine verpfändete Bahn einschliesslich des Grund und Bodens, der Betriebsmittel, Schienen usw. in die Hände der auswärtigen Gläubiger fällt, weil man die Anleihe, zu deren Sicherheit die Bahn verpfändet wurde, nicht einlösen konnte, so soll dem Ausländer das Recht zustehen, in Japan ohne weiteres juristische Person zu werden und die Geschäfte der Bahn sofort selbst weiterzuführen. Eine derartige ausländische juristische Person soll befugt sein, Grundeigenthum zu erwerben und Geschäfte auszuführen im vollen Umfange genau wie ein japanischer Unterthan. Hiermit ist aber nicht verbunden, dass der betreffende Ausländer auch eine neue Eisenbahnlinie bauen oder Grund und Boden für den Zweck eines Bahnbaues erwerben dürfte. Zur geschäftlichen Regelung solle im Verkehrsministerium ein Eisenbahn-Grundbuchamt — Railway Mortgage Registration Office — eingerichtet werden, bei dem alle Verpfändungen von Eisenbahnen und deren Zubehör in jedem einzelnen Falle eingetragen werden müssen.

Sobald diese Angelegenheit von der Regierung in unzweideutiger Weise öffentlich geregelt ist, wird den japanischen Bahnen das fremde Kapital gewiss in jedem gewünschten Umfange zuströmen.

F. B.

Für Bahnbauten in Deutsch-Südwestafrika

eröffnet der soeben veröffentlichte Bericht des Vorsitzenden der South West Africa Company, den er bei der ordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft vor einigen Tagen in London gehalten hat, weitgehende Aussichten. Die Gesellschaft, an der auch bedeutende deutsche Finanzkräfte, u. a. die Diskontogesellschaft, betheiligt sind und die mit der bekannten Otavi-Minengesellschaft in engster Verbindung steht, beabsichtigt nicht nur die Ausbeutung von bedeutenden Bergwerks- und Landkonzessionen, die ihr von der deutschen Regierung im Otavibezirk gemacht sind (vergl. Nr. 32 S. 512 Jahrg. 1901 d. Ztg.), und die Herstellung der zu dieser Ausbeutung erforderlichen Eisenbahnen, sondern sie hegt auch viel weiter gehende Pläne auf Herstellung von Eisenbahnverbindungen mit Pretoria, der Hauptstadt Transvaals. Der Bericht schildert zunächst in eingehender Weise die günstigen Aussichten für den Betrieb der Otavi-Erzgruben. Eine von der Gesellschaft ausgerüstete Expedition hat die Abbauwürdigkeit der Minen erforscht und festgestellt, dass sich bei Tumeb im Otavidistrikt Erzadern von genügender Mächtigkeit und hohem Kupfer- und Bleigehalt befinden. In unmittelbarer Nähe der Minen befinden sich Wälder, die ausgezeichnetes Grubenholz liefern. Wasser liefert ein 12 englische Meilen entfernter See. Arbeitskräfte liefert der dort wohnhafte kräftige Hererostamm in genügender Anzahl. Die Gesellschaft besitzt in der sogen. Damarakonzession Land im Umfange von etwa 4 500 englischen Quadratmeilen, von denen 1 000 mit Otavi und Tumeb der Otavigesellschaft überlassen werden sollen.

Dieser Landbesitz enthält guten Ackerboden, so dass die Bevölkerung, wenn der Bergbau festen Fuss gefasst hat und die Eisenbahn fertiggestellt ist, imstande sein wird, ihre Lebensmittel aus dem Landbau zu beziehen, ohne dass eine Einfuhr aus Europa nöthig sein wird.

Der Vorstand der Gesellschaft berechnet die Kosten des Eisenbahnbaues von den Minen nach dem atlantischen Ozean auf 1 655 000 £ und die der Eisenbahn als Einnahme zufallenden Transportkosten des Erzes auf 43 000 £ jährlich. Er zögert daher nicht, den Bau dieser Eisenbahnen zu empfehlen.

Der Bericht theilt dann weiter die Ergebnisse der zur Erforschung der vortheilhaftesten Eisenbahnlinie von der Otavigesellschaft ausgerüsteten Expedition mit, welche bekanntlich von Dr. G. Hartmann geführt wurde, der bis zu seinem Eintritt in die Kolonialabtheilung des Auswärtigen Amts der Otavigesellschaft als einer ihrer Direktoren angehört hat.

Es handelte sich hauptsächlich um die Wahl des günstigsten Hafens. Gute Häfen sind an jener Küste bekanntlich selten, und nach reiflicher Erwägung ist man schliesslich dahin gekommen, dass der vortheilhafteste Weg über das Gebiet der Mossamedesgesellschaft nach Port Alexander führt. Die Linie wird von der Otavigesellschaft gebaut werden und fast ausschliesslich über Land der South West Africa-Gesellschaft führen. Die Bahn wird zunächst die Ausbeutung der Tumebminen ermöglichen. Dadurch wird die Bevölkerung anwachsen und der Bergbau wird auch andere Gewerbetreibende ins Land ziehen. Damit wird dann die Entwickelung der Landwirthschaft Hand in Hand gehen, und die Gesellschaft nimmt schon Anerbieten von Buren und anderen Personen entgegen, die dort sich der Landwirthschaft widmen wollen. Natürlich will man auch später auf weitere Minenentdeckungen ausgehen, zu deren Erfolg alle Aussicht vorhanden ist. Es heisst dann wörtlich weiter:

„Aber abgesehen von diesen unmittelbaren Erfolgen bieten sich der Bahn noch andere grosse Aussichten. Port Alexander liegt volle 1 300 (engl.) Meilen näher an Europa als Kapstadt. Die Entfernung von Port Alexander nach Pretoria beträgt etwa 1 250 Meilen. Die Entfernung von Kapstadt nach Pretoria beläuft sich auf etwa 1 040 Meilen. Der Weg von Europa nach Pretoria über Port Alexander würde daher eine Ersparniss von etwa 1 300 Meilen Seereise bei nur 200 Meilen längerer Eisenbahnfahrt bedeuten. Die projektirte Eisenbahn wird die Linie Kapstadt-Buluwayo bei Gaberones, etwa 1 050 Meilen von Port Alexander und 963 Meilen von Kapstadt, schneiden. Hier haben wir bei einer Ersparniss von 1 300 Meilen Seereise nur 87 Meilen Eisenbahnfahrt mehr. Der Gang der Ereignisse in Rhodesia, der Kapkolonie, in Transvaal und der Oranjeflusskolonie muss im Laufe weniger Jahre für einen kürzeren neuen Weg nach Europa einen umfangreichen Personen- und Frachtverkehr mit sich bringen, und diese wird die transafrikanische Linie sein. . . Die Otavigesellschaft hat die Unterhandlungen mit der deutschen Regierung bezüglich der Gewährung einer Konzession zur Verlängerung der Linie nach Osten vom Otavibezirk bis zu der Grenze zwischen dem deutschen Schutzgebiet und dem Gebiet der British South Africa Company bei 21° östlicher Länge abgeschlossen. Die Konzession wurde der Otavigesellschaft bewilligt, wenn sie die Ausbeutung von Tumeb und den Bau der Bahn zwischen Otavi und der Küste unternimmt. Wenn die Otavigesellschaft diese letztere Bahn baut, wird sie (ausser den Mineralrechten, die ihr von der South West Africa Company eingeräumt werden) das ausschliessliche Besitzrecht von Landparzellen in der Ausdehnung von 10 km an beiden Seiten der Eisenbahn zwischen Otavi und dem Kunene erhalten, wobei jede Parzelle 20 km lang und 10 km breit sein wird und somit 50 000 Acres umfasst. Wenn die östliche Verlängerung der Bahn nach der rhodesischen Grenze gebaut ist, wird die deutsche Regierung der Otavigesellschaft ähnliche Landkonzessionen über die Länge der Bahn und Bergbaugerechtsame über 30 km an jeder Seite der Bahn zwischen Otavi und der Grenze ertheilen. Die Linie wird über ihre ganze Länge eine Spurbreite von 3 Fuss 6 Zoll (die sogen. Kapspur) erhalten oder dieselbe Spurbreite, die das südafrikanische Eisenbahnnetz aufweist, und wir sind der Ansicht, dass diese Spurbreite von allen südafrikanischen Bahnen angenommen werden sollte, um einen Durchgangsverkehr zu gestatten."

Auf eine Anfrage erwiderte der Vorsitzende schliesslich noch, dass eine Dividende vertheilt werden solle, sobald die Eisenbahn fertiggestellt sein werde. Es könne kein Zweifel darüber bestehen, dass zur Aufschliessung eines Landes zuerst eine Eisenbahn gebaut werden müsse. Wenn dies in anderen Theilen Südafrikas geschehen wäre, so würde die Lage der Kolonien sehr verschieden von den jetzigen Verhältnissen sein. Es habe keinen Zweck, irgend welche Arbeiten zu beginnen, bevor nicht das Land durch eine Eisenbahn zugänglich gemacht worden sei, denn ohne Eisenbahn würden die Transportkosten ausserordentlich hoch sein. Es sei daher nach der Ansicht des Direktoriums der einzig angerathene Weg, das Land zunächst durch eine Eisenbahn für jedermann zugänglich zu machen.

Der Bericht nebst Rechnungsausweis wurde einstimmig angenommen, in den Aufsichtsrath wurde als deutsches Mitglied Wirkl. Geheimerath Dr. P. D. Fischer (früher Unterstaatssekretär im Reichspostamt) wiedergewählt.

Sonach scheint der vielbesprochene Eisenbahnbau von Otavi nach Port Alexander wohl einigermaassen sichergestellt, wenn auch von deutscher Seite bindende Beschlüsse über die Ausführung der Bahn noch nicht gefasst sind. Der genannte Hafen liegt etwa 160 km nördlich von der die Grenze Deutsch-Südwestafrikas bildenden Mündung des Kunene auf dem Gebiet der portugiesischen Kolonie Angola. So bedauerlich es ist, dass der Endpunkt der Bahn am atlantischen Ozean nicht auf deutsches Gebiet fällt, so muss doch anerkannt werden, dass dort ein geeigneter Hafen sich nirgend vorfindet, da Swakopmund viel zu weit südlich liegt und sich auch für die ursprünglich angestrebte Verbindung von Otavi dorthin über Karibib an der Bahn nach Windhuk deutscherseits genügendes Interesse nicht gezeigt hat. Die in Aussicht stehende Verlängerung der Bahn in der Richtung auf Pretoria über Gaberones würde übrigens einen grossen Theil des nördlichen Deutsch-Südwestafrika aufschliessen und in nicht sehr grosser Entfernung östlich von Windhuk vorbeiführen, so dass eine Verlängerung der Swakopmund-Windhuker Bahn bis zu diesem Punkt sich als beinahe selbstverständlich ergibt, wenn jener allerdings ziemlich weit aussehende Plan einmal verwirklicht sein wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Juni d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 11 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 11 Entgleisungen in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) und 8 Zusammenstösse in Stationen (davon 2 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter getödtet, 9 Reisende und 6 Bahnbedienstete verletzt.

— **Das Gesetz, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben** wird in seiner neuen, unter dem 11. Juni d. J. festgestellten Fassung vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten in Nr. 38 des „E.-V.-Bl." bekannt gegeben. Das neue Gesetz führt forthin die Bezeichnung „Gesetz über die Bahneinheiten" und schliesst sich in Form und Inhalt dem bisherigen preussischen Gesetze vom 19. August 1895 über den gleichen Gegenstand durchweg an. Die eingetretenen Aenderungen sind im wesentlichen dadurch veranlasst worden, dass eine Anpassung des Gesetzes an die neue Reichs- und Landesgesetzgebung zur Erleichterung seiner Handhabung unentbehrlich schien, und es war deshalb schon bei Gelegenheit der Ausführungsgesetzgebung zum Bürgerlichen Gesetzbuch eine solche gesetzgeberische Maassnahme als nothwendig erkannt worden. Damals hat man indessen von der Einbringung eines bezüglichen Gesetzentwurfs noch einstweilen abgesehen, weil die gedachte Ausführungsgesetzgebung noch nicht zum Abschluss gelangt war und weil zu jener Zeit (1899) ein dem Reichstage vorliegender Entwurf eines Gesetzes, betreffend die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen, eine baldige weitere Aenderung der einschlägigen Rechtsregeln erwarten liess. Aus diesem Entwurf ist inzwischen das Reichsgesetz vom 4. Dezember 1899 hervorgegangen, und es hat auch dieses in dem neuen Gesetze in der Weise Berücksichtigung gefunden, dass die im vierten Abschnitt des früheren Gesetzes enthaltenen Bestimmungen über Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber aus dem Wortlaute des neuen Gesetzes weggelassen werden konnten.

— **Eine neue Dienstvorschrift für das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst bei Unfällen und Betriebsstörungen** ist vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 24. Juli d. J. erlassen worden und gelangte in Nr. 37 des „E.-V.-Bl." mit der Maassgabe zur Veröffentlichung, dass sie am 1. Oktober d. J. in Kraft tritt. Die bislang — seit dem 1. Ok-

tober 1899 — gültige Dienstvorschrift hat dadurch insofern eine Aenderung erfahren, als die im Erlass vom 28. Februar d. J. enthaltenen Bestimmungen über die Verwendung der Hilfszüge und Hilfsgeräthewagen (s. Nr. 20 S. 323 f. d. Ztg.) nunmehr in den Wortlaut der neuen Vorschrift aufgenommen sind und deren §§ 25 bis 33 bilden. Von anderen wichtigeren Aenderungen heben wir hervor, dass § 1 (1) der Bestimmungen, der früher wegen der auf freier Strecke vorkommenden Unfälle usw. die Meldepflicht der nächstgelegenen Station auferlegte, jetzt folgende Fassung erhalten hat: „Ueber die auf der freien Strecke, einschliesslich der Haltepunkte, den Zügen zustossenden Unfälle und Betriebsstörungen, die von dem Zugpersonal nicht ohne fremde Hilfe behoben werden können, hat der Zugführer auf dem Vordruck nach Muster (Anlage 1) unter Beachtung der Anweisung auf der Rückseite des Vordrucks eine Meldung aufzustellen und damit einen Bediensteten an den nächsten mit Fernsprecher oder Fernschreiber versehenen Wärterposten abzusenden. Sind mehrere Züge bei dem Unfall betheiligt, so haben sich die Zugführer über die Meldung zu verständigen. Diese Wärterbuden sind als Telegraphenhilfsstellen durch Anbringung des Buchstabens T sichtlich gekennzeichnet. Die Richtung, in der die nächste Wärterbude liegt, ist durch Richtungspfeile an den Telegraphenstangen angegeben. Der Wärter hat sogleich die Unfallmeldung genau nach dem Wortlaut an die ihm ein- für allemal von der Betriebsinspektion als Meldestelle bezeichnete Station weiter zu geben. Diese Station hat die (im § 3) vorgeschriebenen Meldungen zu erstatten. Liegt die Möglichkeit vor, dass eine Meldung bereits durch die Nachbarstation erstattet ist, so haben sich beide Stationen vorher telegraphisch zu verständigen. Die zur Meldung verpflichtete Station bleibt hiervon nur dann befreit, wenn die Meldung von einem an Ort und Stelle anwesenden höheren Beamten abgegeben wird. Bei Unfällen auf Anschlussgleisen obliegt die Meldung der Station, von der aus der Anschluss bedient wird. Auf Nebenbahnen kann die Eisenbahndirektion durch den Betriebsplan die Meldepflicht für eine bestimmt abgegrenzte Strecke dem Vorstande der Hauptstation (Bahnverwalter) oder einer anderen geeigneten Station übertragen.“

Bis zur Fertigstellung der Aerztewagen soll in den Hilfszügen ein geeigneter Personenwagen mit dem grossen Rettungskasten der Abgangsstation, mehreren Tragbahren, Decken usw. verwendet werden. Sofern auf Haltestellen oder kleineren Stationen die Bediensteten zur schleunigen Abgabe der zahlreichen telegraphischen Meldungen bei grösseren Eisenbahnunfällen nicht ausreichen, soll von der nächstgelegenen grösseren Station sogleich Unterstützung herangezogen werden. In der neuen „Dienstvorschrift“ ist (im § 31 Z. 3) ferner vorgeschrieben, dass die zur Hilfeleistung abzulassenden Sonderzüge den Vorrang vor allen Zügen, auch vor den Sonderzügen der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften haben und durch diese in ihrer Fahrt nicht aufgehalten werden dürfen. Etwa vorliegende Züge sind nach telegraphischer Verständigung auf der nächsten Ueberholungsstation zurückzuhalten. Beigegeben sind der Dienstvorschrift Beispiele sowie eingehend erläuterte Formulare für die Meldezettel der Zugführer, die Bekanntmachungen und telegraphischen Meldungen der Stationen (letztere gehen in wichtigen Fällen an den Minister, das Reichs-Eisenbahnamt, die zuständigen Direktionen, die Staatsanwaltschaft, die Polizeibehörde und an Angehörige der Verunglückten), ferner ein Schema für das Dienstbuch der Aufstellungsstationen, in welches genaue Daten über die Unfälle, Alarmirungen, Revisionen usw. der Hilfszüge einzutragen sind, für ein Fahrplanskelett der Hilfssonderzüge usw. Nach dem beigefügten Verzeichniss kommen in den 21 Eisenbahn-Direktionsbezirken 77 Hilfszüge (bestehend aus Arztwagen und Geräthewagen) sowie 154 Hilfsgeräthewagen zur Aufstellung. Die Zahl der Züge usw. richtet sich nach der Grösse und Bedeutung des betreffenden Direktionsbezirkes

Zugleich ist angeordnet, dass schon vor dem 1. Oktober alle Maassnahmen zur Durchführung der neuen Bestimmungen zu treffen sind. Demgemäss sind die Bediensteten, die bei der Aufnahme und Abgabe der Unfallmeldungen, der Anforderung und Ablassung der Hilfszüge, der Aufstellung der Sonderzugfahrpläne usw. in Betracht kommen, gründlich darüber zu unterrichten und bei jeder sich bietenden Gelegenheit seitens der zuständigen Inspektionsvorstände daraufhin zu prüfen und zu belehren. Insbesondere hat sich diese Unterweisung auch auf die Handhabung des gemäss § 30 der Vorschriften den Stationen zugegangenen Fahrplanskeletts zu erstrecken, welches die richtige Aufstellung der für etwaige Hilfszüge erforderlichen Fahrpläne in sinnreicher und zweckmässiger Weise erleichtert.

— **Musterentwürfe zu einstieligen Bahnsteighallen.** Die Eisenbahndirektion in Berlin hat im Auftrage des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten Musterentwürfe zu einstieligen Bahnsteighallen aufgestellt und vervielfältigt, die hinfort für die Ueberdachung von Inselbahnsteigen bei Gleisabständen von 9,5 bis 16,5 m überall anzuwenden sind, soweit nicht die örtlichen Verhältnisse eine andere Art Ueberdachung angezeigt erscheinen lassen. Die Entwürfe sind derart angeordnet, dass sich mit Hilfe von zwei verschiedenen Binderformen Bahnsteige überdachen lassen, bei denen die Gleismitten um jedes beliebige zwischen 9,5 und 16,5 m liegende Maass von einander entfernt sein können, und zwar sowohl bei gleichlaufenden Gleisen, als auch bei Gleisen, deren Abstände innerhalb der angegebenen Grenzen zu- oder abnehmen. Zu den Entwürfen gehört eine Festigkeitsberechnung nebst vier Anlagen, die für die verschiedenen Gleisabstände Zusammenstellungen der veränderlichen Maasszahlen, der Pfetten- und Bindergewichte, der Fundamentinhalte, der Sparrenlängen und der Schalungsflächen enthalten. Ferner ist ein Muster zur Verdingung aufgestellt, das unter Beachtung etwaiger besonderer örtlichen Verhältnisse bei Vergebungen als Vorbild benutzt werden kann. Der Herr Minister hat nun den übrigen königlichen Eisenbahndirektionen mitgetheilt, dass hiernach in Zukunft für derartige Verbindungen, sofern nicht Anschlüsse an Gebäude oder an andere Ueberdachungen oder sonstige besondere Umstände weitere zeichnerische Darstellungen erforderlich machen, an Zeichnungen nur ein Linienbild der Gesammtanordnung der jeweilig auszuführenden Halle, wie solches als Beispiel dem Verdingungsmuster beigegeben ist, anzufertigen sein wird, während im übrigen die von der Eisenbahndirektion in Berlin aufgestellten Musterzeichnungen als Verdingungszeichnungen zu betrachten sind.

— **Elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.** Wie Berliner Zeitungen melden, hat die landespolizeiliche Abnahme des unterirdischen Aufstellungs- und Betriebsbahnhofes „Zoologischer Garten“ vor einigen Tagen stattgefunden. Ihr ging eine Besichtigung dieses hervorragenden Ingeniörbauwerkes voraus, das erst im Herbst vorigen Jahres in Angriff genommen worden ist. Der neue Betriebsbahnhof schliesst sich an die vorläufige Endhaltestelle der Unterpflasterbahn Zoologischer Garten an und reicht in der Hardenbergstrasse bis zur Fasanenstrasse; er soll zum Umsetzen und zur Aufstellung der Hochbahnzüge dienen und wird in Zukunft eine dichtere Zugfolge, namentlich auf der Weststrecke der Hochbahn (bis zu $2\frac{1}{2}$ Minute Zugabstand) ermöglichen. Damit wird die Einstellung einer grösseren Anzahl von Hochbahnzügen verbunden sein. Bisher genügte ein Wagenpark von 20 Zügen zur Bewältigung des Verkehrs. Bei starkem Verkehr aber erweisen sich diese Züge nicht als ausreichend, so dass noch weitere acht Züge beschafft und zur Unterhaltung derselben an der Warschauer Strasse ein zweiter Wagenschuppen gebaut werden musste. Dem höheren Stromverbrauch soll eine vierte Dynamomaschine, die im Kraftwerk aufgestellt werden wird, gerecht werden. Diese wird 1 200 PS leisten.

— **Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft.** Die Generalversammlung dieser Gesellschaft genehmigte einstimmig den Abschluss für 1901/02, setzte die sofort zahlbare Dividende auf 5,5 % fest und ertheilte die Entlastung. Wie der Vorsitzende Bankdirektor Wittekind mittheilte, ist im ersten Vierteljahr des neuen Geschäftsjahres der Personenverkehr auf den von der Gesellschaft betriebenen Linien gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Es liegen jedoch verschiedene Anzeichen vor, welche auf einen lebhaften Güterverkehr im Herbst schliessen lassen, so dass die Hoffnung berechtigt erscheine, dass sich ein Ausgleich für den erwähnten Ausfall vollziehen werde.

— **Cöln-Bonner Kreisbahnen.** Dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft über das Jahr 1901/02 entnimmt die „Köln. Zeitung“ folgende Angaben: Es sind alle Vorkehrungen getroffen, um nach Eingang der Genehmigung mit dem Bau der beschlossenen Linien, insbesondere der Rheinuferbahn, so schnell wie möglich beginnen zu können. Bis auf 80 Stück sind nunmehr sämmtliche Aktien im Besitz der Städte und Landkreise Bonn und Cöln. Die Erweiterungen bestanden zunächst in Anlagen, deren Ausführung für den Güterverkehr nothwendig erschien, Bahnhöfen usw. Mit dem Grunderwerb der Linie Vochem-Pingsdorf ist begonnen worden. Der Wagenpark wurde um 25 schmalspurige Güterwagen von je 10 t Tragfähigkeit vermehrt. Die früher als Zweigbahn geplante Linie von Godorf nach Sürth, welche indessen nach Annahme der Linienführung nach den Vorschlägen der Denkschrift vom 12. Dezember 1900 Theilstrecke der Rheinuferbahn geworden ist, wurde im Herbst 1901 in Angriff genommen und konnte zu Anfang des Geschäftsjahres 1902 dem Betrieb übergeben werden. Der Grunderwerb für die Theilstrecke ist nahezu vollendet. Am 1. Juni 1901 wurde für den Verkehr zwischen den Stationen der Bergheimer Kreisbahnen, der Euskirchener Kreisbahnen, der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl und den Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen ein direkter Tarif für die Beförderung bestimmter Güter in Wagenladungen eingeführt. Wegen der Einführung direkter Tarife im Verkehr mit den Stationen der preussischen Staatseisenbahnen schweben Verhandlungen. Der

Verkehr auf dem Stadtgüterbahnhofe in Cöln (am Luxemburger Thor) zeigt eine von Monat zu Monat steigende Entwickelung, dahingegen ist der Umschlagverkehr in Wesseling-Rheinwerft bisher leider noch ohne Bedeutung. Die Betriebseinnahmen (ausschliesslich der Einnahmen für die Erneuerungsfonds) betrugen ingesammt 447 485 ℳ (113 260 ℳ mehr als 1900). Die Betriebsausgaben (ausschliesslich Erneuerungsfonds und Materialienvorräthe) betrugen 316 642 (+ 47 022) ℳ, so dass ein Ueberschuss an Betriebseinnahmen von 130 842 (+ 66 237) ℳ verbleibt. Hierzu treten 73 728 ℳ als Uebertrag aus der Rechnung des Vorjahres, so dass zusammen 204 571 ℳ verfügbar bleiben. Dieser Betrag ist wie folgt verwendet: Zur Verzinsung der Darlehen 91 921 ℳ, Tilgung 30 715 ℳ, Rücklage in den Erneuerungsfonds 38 325 ℳ, ebenso in den Spezialreservefonds 5 000 ℳ, 10 % Abschreibung auf Büroinventar 425 ℳ, so dass 38 183 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Hauptversammlung hat den Bericht und die Rechnungsablage genehmigt und der Verwaltung Entlastung ertheilt.

— **Bahnbau Blankenburg-Quedlinburg.** Aus Braunschweig schreibt man der „B. B.-Ztg.“: Bekanntlich ist der Halberstadt-Blankenburger Bahn vor einiger Zeit die Konzession zu Vorarbeiten für eine Bahn Blankenburg-Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale und für eine Anschlussbahn an Station Drei-Annen-Hohne der Nordhausen-Wernigeroder Bahn ertheilt worden. Es schweben jetzt die Verhandlungen über die Geldbeschaffung für diese etwa 25 km lange und auf etwa 2 500 000 Mark veranschlagte Bahnlinie. Die Halberstadt-Blankenburger Bahn verlangt von den Interessenten 600 000 ℳ verlorenen Zuschuss, und zwar von den Städten Quedlinburg 300 000 ℳ, Blankenburg 200 000 ℳ, Thale 50 000 ℳ und den Rest von 50 000 ℳ von fünf kleineren Gemeinden und Interessenten. Die städtischen Behörden von Blankenburg haben dieser Tage über die Angelegenheit berathen und beschlossen, eine Beihilfe von 200 000 ℳ als verlorenen Zuschuss abzulehnen, sondern 50 000 ℳ zu geben und weitere 100 000 ℳ in Aktien oder in irgend einer anderen Form der Betheiligung zu nehmen.

— **Der Bau der sogen. Elberfelder Schwebebahn,** die bekanntlich das Wupperthal von Vohwinkel bis Barmen-Rittershausen durchziehen soll, ist jetzt, wie die „Köln. Ztg.“ meldet, auch auf Barmer Gebiet so gefördert worden, dass von der Union in Unterbarmen nur noch 200 m, von der Gesellschaft Harkort in Mittelbarmen noch 350 m und von der Gutehoffnungshütte in Oberbarmen noch 750 m herzustellen sind. Alle drei Firmen haben sich verpflichtet, die Arbeiten bis zum 1. November zu vollenden. Treten keine unvorhergesehenen Hindernisse ein, so wird die Eröffnung des Betriebes auf der Barmer Strecke voraussichtlich am 1. März nächsten Jahres erfolgen können. Zu den vielen anerkennenden Urtheilen über die Bahn ist letzthin ein neues hinzugetreten, das von drei hervorragenden Fachmännern abgegeben worden ist, nämlich dem sächsischen Geheimen Rath Dr. ing. C. Köpke, dem Geheimen Regierungsrath und Professor von der technischen Hochschule zu Berlin A. Goering und dem damaligen Regierungs- und Baurath bei der Eisenbahndirektion in Hannover v. Borries. Wir werden in einer der nächsten Nummern über deren Gutachten nähere Mittheilungen bringen in Verbindung mit einer kritischen Beleuchtung der ganzen Schwebebahnfrage aus der Hand unseres bewährten Mitarbeiters, Herrn Wilhelm Berdrow. Wie stark die Bahn in Anspruch genommen wird, erhellt aus der Thatsache, dass im vorigen Jahre nicht weniger als 4 000 000 Personen befördert worden sind, obschon der Verkehr auf der bis jetzt fertiggestellten Strecke hinter dem nach Barmen erheblich zurücksteht. Nach Inbetriebnahme der Barmer Strecke hofft man auf eine jährliche Ziffer von 12 000 000 Personen. Die Fahrgeschwindigkeit soll nach Eröffnung der Barmer Strecke von 30 auf 50 km erhöht werden. Verschiedene Mängel, die sich bei dem bisherigen Betriebe ergeben hatten, wie ein starkes Geräusch bei einigen Wagen, konnten zum grössten Theil beseitigt werden. Die Gesammtbaukosten der Bahn stellen sich auf 13 500 000 ℳ; da die Bahn von Vohwinkel bis Barmen-Rittershausen 13,3 km lang ist, kostet das Kilometer Bahnlänge somit rund 1 000 000 ℳ.

— **Erfolge der deutschen Lokomotivfabriken in Indien.** Der Schriftwechsel zwischen dem Staatssekretär für Indien, Lord Hamilton, und mehreren leitenden Firmen des Lokomotivbaues bezüglich des deutschen Wettbewerbes ist jetzt veröffentlicht worden. Lord Hamilton sagt darin nach einem der „Voss. Ztg.“ zugehenden eigenen Drahtbericht aus London unter Bezugnahme auf die Angebote für Lieferung von Lokomotiven für die indischen Staatseisenbahnen, das deutsche Angebot sei bei bedeutend kürzerer Lieferungsfrist um 20 % billiger gewesen, als das einer schottischen Firma. Weiter heisst es in der Antwort des Staatssekretärs, wenn die Deutschen imstande seien, für alle praktischen Zwecke ebenso brauchbare Arbeit wie die britischen Fabrikanten zu wesentlich niedrigeren Preisen und bei kürzerer Lieferungsfrist zu leisten, so sei er genöthigt, das ausländische Angebot anzunehmen; es sei sogar möglich, dass er es in grossem Maassstabe annehmen werde.

Oesterreich.

— **Das neue Haftpflichtgesetz und die neue Fahrkartensteuer** werden bezüglich ihrer Rückwirkung auf die Bahnen niederer Ordnung von Dr. E. Riesenfeld in Heft 7 der „Mittheilungen d. Ver. für Lok.- und Strassenbahnwesen“ in einem längeren Aufsatze besprochen. Das ältere Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 legte nur den mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen bei Tödtung und körperlicher Verletzung eines Menschen die Ersatzpflicht auf; diese Haftbarkeit ist nunmehr aber auf alle mittelst „einer elementaren Kraft“ betriebenen Bahnen ausgedehnt. Der Verfasser weist darauf hin, dass durch diese Fassung in erster Linie die Strassenbahnen betroffen werden, welche in ihrer Mehrzahl mit Elektrizität betrieben werden und infolge dessen früher bei Unfällen nicht ohne weiteres ersatzpflichtig zu machen waren. Angesichts dieser in ihrem Umfange bislang noch nicht zu übersehenden Last gibt er dann den betheiligten Verwaltungen zu bedenken, ob es nicht angezeigt sein wird, die aus der Haftpflicht erwachsende Gefahr ähnlich wie bei den Hauptbahnen durch eine auf Gegenseitigkeit beruhende Versicherung für die einzelne Bahn minder bedrohlich zu gestalten.

Betreffs der Fahrkartensteuer, die wir in Nr. 51 S. 809 ff. eingehend besprochen haben, erschien es von allgemeinerem Interesse, dass die neue Steuer nach Abzug des bisherigen Fahrkartenstempels dem Staate aus dem Verkehr der Lokalbahnen eine Mehreinnahme von nur 275 000 Kr., aus dem der Kleinbahnen rund 30 000 Kr., zusammen eine jährliche Mehreinnahme von etwas über 300 000 Kr. bringen wird. Hieran knüpft der Verfasser die Frage, ob der Staat nicht besser gethan hätte, den Kleinbahnen gegenüber auf diese 300 000 Kr. zu verzichten. Für ihn spielt ein so geringfügiger Betrag keine Rolle. Bei der schwierigen finanziellen Lage, in der sich aber die meisten Kleinbahnunternehmungen befinden, wird für sie die neue Steuer trotz ihrer Geringfügigkeit zur drückenden Last. „Nicht immer wird es möglich sein, die Steuer, wie dies vom Gesetzgeber angenommen ist, durch eine Tariferhöhung auf das fahrende Publikum zu überwälzen, insbesondere dort nicht, wo der Wettbewerb anderer, von der Fahrkartensteuer nicht berührter Verkehrsmittel (Strassenfuhrwerke, Selbstfahrer, steuerbefreite Kleinbahnen, Dampfschiffe) zu berücksichtigen ist. Wo hingegen der Tarif erhöht werden kann, muss eine Abschwächung des Personenverkehrs befürchtet werden. Schon aus diesen zwei Gründen, um von minder wichtigen nicht zu reden, wird die Fahrkartensteuer so mancher Verwaltung Sorge bereiten.“ Unter diesen Umständen meint Dr. Riesenfeld, könnte dieser Punkt vielleicht bei der bevorstehenden Erneuerung des Gesetzes über die Bahnen niederer Ordnung zur Erörterung gebracht werden.

Ungarn.

— **Gütertarif der ungarischen Staatsbahnen.** Am 1. d. Mts. ist ein neuer Nachtrag zum Lokalgütertarif der ungarischen Staatsbahnen in Kraft getreten, welcher eine Anzahl von nicht unwesentlichen Neuerungen enthält. U. a. bestimmt dieser Nachtrag, dass die Tarife der ungarischen Staatsbahnen auf der Mitbetriebsstrecke Sissek-Agram im Verkehre zwischen Brod, Bosnisch-Brod loko, Jassenovac a. d. S., Mitrovica, Mitrovica-Saveufer, Schamatz, Semlin loko, Brcka, Gunja und Gunja-Saveufer, endlich Belgrad loko einerseits und Agram oder darüber hinaus andererseits durchgerechnet werden. Diese im Einvernehmen mit der Südbahn getroffene Maassnahme ermöglicht die Erstellung wesentlich billigerer Transittarife über die Linie Sissek-Agram.

Eine andere durch den Tarifnachtrag eingeführte Maassregel ist die Ausscheidung der Artikel Möbel, Koffer und Korbwaaren aus dem Ausnahmetarife IX. Diese Ausscheidung erfolgte, weil „die Aufrechterhaltung einer allgemeinen Begünstigung überflüssig erscheint und die für diese Artikel etwa nöthigen Begünstigungen fallweise erwogen werden können“. Der Budapester „Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger“ spricht in letzterer Hinsicht die Erwartung aus, dass die ungarischen Staatsbahnen zur Unterstützung der ungarischen Industrie in den genannten Artikeln von den betreffenden Erzeugungsstationen auf der früheren Grundlage beruhende Frachtermässigungen in Kraft treten lassen werden.

Weiter wurde durch den in Rede stehenden Tarifnachtrag aus den Ausnahmetarifen für Papier, Glaswaaren, Thonwaaren

und Eisen eine ganze Reihe von Stationen ausgeschieden, und wird diese Maassnahme damit begründet, dass nach den amtlichen Feststellungen in den ausgeschiedenen Orten die betreffenden Industrien leider zu bestehen aufgehört haben; hingegen wurden die Begünstigungen auf einige neue Stationen ausgedehnt. Im Interesse der Ausnutzung der Wagen mit 15 t Ladegewicht wurde die Begünstigung für Papier und Eisen an die Bedingung geknüpft, dass bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen die Fracht mindestens für das Ladegewicht des Wagens zu bezahlen ist; da diese Artikel zumeist in grossen Mengen verfrachtet werden, erscheine diese Maassnahme unbedenklich.

Von österreichischer Seite schreibt man uns hierzu: Der besprochene Tarifnachtrag hat in österreichischen Interessentenkreisen grosse Beunruhigung hervorgerufen, da man besorgt, dass die durch diesen Nachtrag eingeführten Maassnahmen geeignet erscheinen, auf den Absatz österreichischer Industrieerzeugnisse in Ungarn schädigend einzuwirken. Insbesondere befürchtet man eine Schädigung der österreichischen Industrie infolge der Ausscheidung gewisser für Oesterreich wichtiger Einbruchsstationen aus den Ausnahmetarifen und der Einreihung anderer Stationen in dieselben. Die „Neue Freie Presse“ bemerkt hierüber:

„Aus den Ausnahmetarifen für Papier, Glas, Hohlglaswaaren, Mineralwässer, Thonwaaren, Eisen- und Stahlwaaren wurden jene Stationen ausgeschieden, welche als Uebergangsstationen für österreichische Erzeugnisse in Frage kommen konnten. An Stelle der gestrichenen ungarischen Hauptbahnstationen wurden im Tarif solche nicht an den ungarischen Staatsbahnen selbst gelegene Stationen genannt, in welchen sich der Sitz des betreffenden industriellen Unternehmens befindet. Es wurde z. B. aus dem Ausnahmetarif für Papier Kaschau gestrichen, hingegen die Station Lipto-Rosenberg der Kaschau-Oderberger Bahn einbezogen. Die Begünstigung selbst gilt wohl auch weiterhin für die ungarischen Staatsbahnen, also wie vorher von der Station Kaschau, aber nur für Sendungen von Lipto-Rosenberg. Wollte ein österreichischer Papierfabrikant die Begünstigung der ungarischen Staatsbahnen ab Kaschau in Anspruch nehmen, so müsste er seine Sendung in Lipto-Rosenberg neu aufgeben. Infolge der hierdurch eintretenden Unterbrechung des Staffeltarifes und der daraus entstehenden Vertheuerung der Fracht wird ein solcher Vorgang für österreichische Industrielle kaum annehmbar sein. Bemerkt muss auch der Umstand werden, dass Stationen, die als Uebergangspunkte für österreichische Erzeugnisse in Frage kommen, aus dem Tarif ausgeschieden wurden, ohne dass an deren Stelle ein Ersatz trat. Daraus würde folgen, dass auch die ungarische Fabrik keine Begünstigung mehr erhält, wenn nicht etwa auf andere Weise dem betroffenen ungarischen Unternehmer ein Ersatz geboten wird. Gegen diese Maassregel der ungarischen Staatsbahnen lässt sich nach der derzeitigen Fassung des Zoll- und Handelsbündnisses kein gesetzlich begründeter Einwand erheben. Allein es fragt sich, ob nicht auch in der diesseitigen Reichshälfte die Tarife in gleicher Weise gestaltet werden sollten.“

Uebrige europäische Länder.

— **Bildung eines Seeausfuhrtarifs für Eilgüter auf den französischen Staatsbahnen.** Die für die Ausfuhr über See bestimmten Eilgüter des französischen Staatsbahnnetzes hatten bis jetzt noch keinen besonderen Ausnahmetarif. Seit dem 15. Mai ordnet nun ein neuer besonderer Tarif (G. V. Nr. 30) für die in Rede stehenden Transporte eine Ermässigung von 20 % auf die Preise des allgemeinen Eilguttarifs an. Diese Ermässigung tritt direkt ein, wenn die Ausfuhr aus einem der Häfen, welche durch das Staatsbahnnetz bedient werden, stattfindet; auf dem Wege des nachträglichen Frachterlasses erfolgt sie, wenn die Ausfuhr aus einem derjenigen Häfen oder Grenzorte, die von den Bahnen der Eisenbahngesellschaften bedient werden, stattfindet. Dieser Tarif wird die Ausfuhr der landwirthschaftlichen Erzeugnisse, die aus den vom Staatsbahnnetz bedienten Gegenden herstammen, wesentlich erleichtern und ist deshalb vom Ausfuhrhandel freudig begrüsst worden.

— **Güterwagen mit erhöhter Tragfähigkeit auf den französischen Bahnen.** Ueber die auf diesem Gebiet erzielten Erfolge spricht sich das „Journal des Chambres de commerce“ folgendermaassen aus: Seit einiger Zeit sind von den französischen Eisenbahngesellschaften die 10 t-Wagen durch Wagen mit einer Tragfähigkeit von 15 und 20 t ersetzt worden und dadurch die grössten Ersparnisse in dem wirthschaftlichen Betrieb der Eisenbahnen erzielt worden. Diese Wagen verringern das todte Gewicht in bedeutendem Maasse, verkürzen die Länge der Züge und vereinfachen auch wesentlich die Bewegungen zur Bildung und Auseinanderziehung der Züge. Während die Gesellschaften diese grossen Vortheile als einen Ausgleich z. B. gegenüber dem theuren Brennmaterial betrachten, bleiben die Grossindustriellen und Kaufleute Gegner dieser neuen Wagen und ziehen vielfach vor, täglich einen Wagen mit 10 t zu entladen, wozu sie die Kräfte besitzen, als alle 2 Tage einen Wagen mit 20 t. Denn um einen solchen in der durch die Tarife festgesetzten Zeit zu entladen, sehen sie sich oft gezwungen, Hilfskräfte anzunehmen, die bei 10 t-Wagen überflüssig sind. Bei anderen, deren Fabrikanlagen mit der Eisenbahn verbunden sind, lassen sich die 20 t-Wagen nicht ebenso leicht handhaben, wie die 10 t-Wagen usw. Dennoch scheinen die französischen Gesellschaften nur noch Wagen mit hoher Tragfähigkeit bauen zu wollen. Die Nordbahn hat jetzt schon mehr als 10 000 20 t-Wagen, welche für die Beförderung von Zucker, Kohle und Koks bestimmt sind; sie besitzt gleichfalls 25 t-Wagen für Holz- und Eisentransport, und es heisst, dass sie demnächst Wagen mit einer Tragfähigkeit von 40 und 50 t bauen lassen wird. Die anderen Gesellschaften scheinen ihr zu folgen. Die Grossindustriellen müssen also mit dieser Thatsache rechnen. Uebrigens werden die Gesellschaften die für die Entladung der neuen Wagen bewilligten Fristen verlängern.

— **Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes und Juradurchstich.** Durch einen besonderen Fall dazu angeregt, hat die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen dem Eisenbahndepartement des Bundesraths ihre Ansichten über den Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes dargelegt. Wir entnehmen daraus folgende Hauptgesichtspunkte: Der Ausbau des schweizerischen Hauptbahnnetzes kann nur Sache des Bundes bezw. der Bundesbahnen sein. Nachdem der Bund den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen beschlossen hat, ist der Grundsatz festgelegt, dass der Staat die Hauptlinien des Verkehrs in seine Hand nehmen will, um dem Lande die wirthschaftlichen Vortheile zu sichern, die von der Verstaatlichung erwartet werden. Es wird darauf hingewiesen, dass Volk und Behörden ihre Zustimmung zur Verstaatlichung in unzweifelhafter Weise kundgegeben haben. Es wäre ganz unverständlich, wenn im Widerspruch mit dieser Auffassung der Bund zugeben würde, dass neue Hauptbahnen von Dritten erstellt werden, seien es Kantone oder Privatgesellschaften; dadurch würde eine zielbewusste Eisenbahnpolitik des Bundes geradezu unmöglich gemacht. Für den künftigen Bau der Hauptbahnen gibt es nach dem Erachten der Generaldirektion nur eine Richtschnur: entweder ist nach dem Ermessen der Bundesbehörden ein Bedürfniss für solche neuen Linien vorhanden, und dann erstellt sie der Bund selbst, oder der Bund kann ein Bedürfniss zur Ausführung eines neuen Planes, wenigstens zur Zeit, nicht anerkennen, und in diesem Falle gibt er auch nicht die Einwilligung zur Ausführung durch Dritte, im wohlverstandenen Interesse des Landes. Wenn über die Richtigkeit dieses Grundsatzes kaum abweichende Ansichten bestehen dürften, beginnen dagegen sofort die Meinungsverschiedenheiten, wenn es sich um die Anwendung des Grundsatzes handelt. Da unzweifelhaft der privaten Unternehmungskraft bis auf weiteres der Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes durch Erstellung der engeren Maschen der mehr den örtlichen Bedürfnissen dienenden Nebenlinien überlassen werden muss, würden die Betreiber im einzelnen Falle bald den örtlichen, bald den internationalen Charakter betonen. Aber nicht auf diesem Wege, sondern vom Bunde müsse die sachliche Bedeutung der Linien gewürdigt werden. Die Generaldirektion weist hier vorerst auf die Bahnen hin, welche nicht grosse Durchgangslinien sind, sondern im wesentlichen kantonalen Interessen dienen, die aber doch Verschiebungen in der Leitung des internationalen Verkehrs veranlassen können. Bei diesen Bahnen wird das örtliche Interesse in den Vordergrund gestellt, um deren Bau unabhängig von den Entschliessungen des Bundes anzustreben; gleichzeitig wird aber zur Begründung der Rentabilität derselben der Anspruch auf Mitbedienung des internationalen Verkehrs erhoben. Es wird, so sagt die Generaldirektion, Sache der sorgfältigen Untersuchung im einzelnen Falle sein, zu prüfen, ob eine angestrebte neue Linie zu den Hauptbahnen gehört, deren Bau dem Bunde vorzubehalten ist, oder ob sie wirklich die Eigenschaft einer blossen Nebenbahn hat. Eine Abkürzung um einige Kilometer ist in dem Verkehr mit dem Auslande nicht genügend, um die Transporte einer anderen kürzeren Linie zuzuleiten. Es fallen die Höhe der Taxen, die Beherrschung der Ausgangspunkte des Verkehrs, die Möglichkeit, Zugeständnisse zu machen, und eine Reihe anderer Umstände ebenso sehr ins Gewicht. Dabei sei allerdings nicht mit dem heutigen Stande, sondern mit der voraussichtlichen Weiterentwickelung des Verkehrs zu rechnen. Im Anschluss an diese allgemeinen Ausführungen spricht die Generaldirektion sich direkt gegen den vielerörterten Juradurchstich aus; sie erklärt, z. Zt. liege ein Bedürfniss für einen solchen nicht vor; neuen internationalen Verkehr werde er für sich allein der Schweiz nicht bringen. Zur Herstellung rein örtlicher oder interkantonaler Verbindungen die vielen Millionen auszugeben,

welche ein Tunnel durch den Jura erfordert, sei volkswirthschaftlich nicht zu rechtfertigen, da weder von indirekter und noch viel weniger von direkter Verzinsung derselben die Rede sein könne.

Diese Stellungnahme der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, welche der seit Jahr und Tag von der Bundesverwaltung selbst kundgegebenen vorsichtigen und abgeneigten Haltung gegenüber grossartigen neuen Unternehmungen mit Tunnelbauten und Durchgangslinien entspricht, ist, wie wir bemerken möchten, wichtig auch für den Verkehr über die Gotthardbahn und deren deutsche Zufahrtlinien. Ein weiterer Juradurchstich müsste die Verhältnisse zu Gunsten der französischen Bahnen verschieben.

— **Bodensee-Toggenburger Bahn.** Die vom St. Gallener Regierungsrath mit Ausarbeitung eines Obergutachtens über die Rentabilitätsberechnungen dieser Bahn (Romanshorn-St. Gallen-Herisau-Wattwil-Rickenbahn) beauftragten Fachmänner sind zu niedrigeren Ziffern als frühere Gutachter gekommen. Sie schätzen die Betriebseinnahmen des ganzen Netzes auf 1 131 300 Fr., die Betriebsausgabe auf 749 000 Fr., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 381 000 Fr. ergeben würde.

— **Simplontunnel.** Die Arbeiten gehen jetzt schneller voran als jemals vorher; im Monat Juli wurde täglich um 12,28 m fortgeschritten, davon 7,14 m auf der Südseite, wo dreiviertel Jahr lang der ausserordentliche Wasserausfluss den Fortschritt sehr stark hemmte, und 5,14 m auf der Nordseite. Der Gesammtfortschritt von 376 m ist bisher noch in keinem Monate erreicht worden. Ende Juli betrug die Gesammtlänge 12 579 m, wovon der weitaus grössere Theil (7 574 m) auf die Nordseite entfällt.

— **Bahnhofumbauten in Basel.** Am 8. September d. J. treten in Basel die Kommissionen des schweizerischen Nationalrathes und Ständerathes für den „Rekurs" der Regierung von Basel Stadt in Sachen des Bahnhofumbaues zusammen.

— **Verwaltungsgebäude der schweizerischen Bundesbahnen.** Der Ende Juni in Bern begonnene Bau wird rasch gefördert; vor Ende dieses Jahres soll der ganze dreistöcke Hauptbau eingedeckt sein, damit der innere Ausbau begonnen werden kann. Der Einzug der Bundesbahnverwaltung in dieses Gebäude ist für den 1. November 1903 in Aussicht genommen.

— **Splügenbahn.** In ostschweizerischen Blättern wird, wahrscheinlich vom Splügenkomitee ausgehend, mit grosser Freude darauf hingewiesen, dass in der bayerischen ersten Kammer bei Berathung der bekannten Pläne einer näheren Eisenbahnverbindung Bayerns mit Innsbruck, Brenner und Mailand der bayerische Thronfolger Prinz Ludwig als den besten Weg für Bayern nach Italien es empfohlen hat, einen ostschweizerischen Alpenpass zu wählen, der vom Oberrhein ins Pogebiet führt, z. B. den Splügentunnel. Man hätte in diesem Falle nur eine Wasserscheide zu überwinden, während alle anderen Wege, mit Ausnahme des bestehenden Weges Kufstein-Innsbruck-Bozen, zwei Wasserscheiden zu überwinden haben, die zum Inn und die zum Po oder zur Etsch. Die schweizerische Stimme spricht die Genugthuung darüber aus, dass man endlich auch in Bayern über dem Chaos der lokalen Pläne den Blick auf dasjenige zu lenken beginne, was dem ganzen Lande fromme, eine Verbindung mit Italien auf dem kürzesten und billigsten Wege. Allerdings ist es ein den modernen Verkehrsfortschritten wenig entsprechender Zustand, dass auf der langen Strecke von Kufstein bis zum Bodensee keine Eisenbahnverbindung nach dem Süden führt. Eine neue Durchgangslinie aber dürfte, wie immer sie gewählt wird, noch in weitem Felde liegen. Das haben auch die neuesten Verhandlungen im bayerischen Landtage und im deutschen Reichstage ergeben.

— **Eisenbahn Pyrgos-Kyparissia-Meligalà (Griechenland).** Von dieser im Bau begriffenen Eisenbahnlinie war dem „Handelsmuseum" zufolge Ende Juni die Strecke Meligalà-Kyparissia fertiggestellt, und dürften bis Ende September die Arbeiten auf der Strecke Kyparissia-Pyrgos abgeschlossen sein, so dass die Eröffnung der Bahn für Oktober d. J. in Aussicht genommen wurde.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf einer englischen Bahnstrecke.** Die englische Nordostbahngesellschaft in York beabsichtigt die Umwandlung des Dampfbetriebes auf einer ihrer Strecken in der Nähe von Newcastle-on-Tyne in elektrischen Betrieb. Die Strecke ist 37 engl. Meilen lang, vollspurig und zumeist doppelgleisig. Die Gesellschaft hat die hierfür erforderlichen Arbeiten ausgeschrieben. Die Angebote müssen bis 7. Oktober d. J. in zwei Abtheilungen a) für Ausrüstung der Wagen und des Schienenweges zum elektrischen Betrieb, b) für Anlage der Starkstromleitungen und der Nebenkraftstationen geschieden sein; Angebote für nur eine dieser Abtheilungen werden jedoch nicht angenommen.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnpläne in Transvaal und der Oranjeflusskolonie.** Aus Johannesburg wird dem Büro Reuter telegraphirt, dass der finanzielle Rath für die Eisenbahnen, in dem Sir Hamilton Goold Adams die Oranjeflusskolonie und Mr. P. Duncan Transvaal vertrat, unter Vorsitz von Sir Percy Girouard beschlossen hat, in den neuen Kolonien verschiedene Eisenbahnvermessungen vornehmen zu lassen. Folgende Linien wurden besprochen und ihre Vermessung beschlossen: 1. eine Linie von Springs über das hohe Veld zum Anschluss an die Delagoabailinie in der Nähe von Machadodorp; 2. die noch nicht vermessenen 10 Meilen der Linie Vereeniging-Johannesburg; 3. die Linie Krügersdorp-Rustenburg. In der Oranjeflusskolonie sollen vermessen werden: 1. eine Verlängerung der Harrismithlinie über Reiz oder den Wilgefluss nach Vereeniging; 2. eine Linie von Thabanchu an der Blumfontein-Ladybrandlinie durch Modderport nach Ficksburg; 3. eine Linie von Fauresmith nach Koffyfontein als Verlängerung der bereits bestehenden Linie von Springfontein nach Fauresmith. Ausserdem liegen bereits die Vermessungsarbeiten über Linien zwischen Harrismith, Bethlehem und Heilbron in der Oranjeflusskolonie und zwischen Lydenburg und Belfast sowie Pretoria und Rustenburg in Transvaal vor.

— **Ueber Baufortschritte der Kap-Kairo-Bahn,** welche Afrika von Süden nach Norden durchziehen soll, bringen „Engineering News" (Nr. 19) nach „Reuter's Agentur" folgende Mittheilungen. Die Bahn wird den Zambesifluss bei den Viktoriafällen auf einer Stahlbrücke mit einer einzigen Oeffnung von 152 m Weite überschreiten. Die 412 km lange Bahnstrecke von Bulawayo bis zum Zambesi wird voraussichtlich im Jahre 1903 eröffnet werden. Zwischen Bulawayo und Salisbury schreiten die Arbeiten schnell fort, und die Schienen werden gelegt von Salisbury bis Sebakwe, 96 km. Von Bulawayo nach Nordosten hat die Bahn den Arguzafluss erreicht, und man hofft, dass Ende des laufenden Jahres Züge fahren können von Kapstadt bis zu dem Hafen von Beira, am Kanal von Monzambique, über Bulawayo, Salisbury und Umtali.

— **Eisenbahnbauten in den Vereinigten Staaten von Amerika 1902.** Alle Anzeichen sprechen der Münchener „Allg. Ztg." zufolge für eine bedeutende Vergrösserung des Schienenweges der Vereinigten Staaten von Amerika im laufenden Jahre; wahrscheinlich wird durch den Bau mehrerer wichtiger neuer Linien in den südlichen und südwestlichen Staaten sowie an der Pacificküste die Ausdehnung der vorjährigen Neubauten von 4 750 englischen Meilen weit übertroffen werden. Wie im vorigen Jahre, werden auch in diesem Jahre die bestehenden Linien nicht nur weiter ausgebaut, sondern es wird durch den Bau verschiedener Nebenstrecken eine Vereinigung von bisher in keiner Verbindung stehenden grossen Eisenbahnen erstrebt. Nach den Plänen des Gouldsyndikats soll Bradstreets zufolge die Wabashbahn bis an die atlantische Küste verlängert und dabei eine Verbindung der Western-Maryland- und der West-Virginia-Central- und Pittsburgbahn mit anderen Linien des Syndikats erzielt werden. Die Leitung der Union-Pacificbahn hat kürzlich 10 000 000 D. für Neubauten bestimmt. Die Pennsylvaniabahn hat die für den Ausbau der Hauptlinien und den Neubau von Zweigbahnen sonst alljährlich ausgeworfene Summe in diesem Jahre verdoppelt. Dieselbe Gesellschaft nimmt den Bau einer Endstation in Newyork mit Tunneln unter dem Nord-River und East-River hindurch jetzt in Angriff. Das Werk wird etwa in drei Jahren beendigt sein. Wie bei den genannten Gesellschaften ist auch die Bauthätigkeit bei der Newyork-Central-, der Baltimore- und Ohiobahn und den übrigen Stammbahnen sehr lebhaft. Die Verwaltung der Eriebahn hat Baupläne entworfen, deren Ausführung 20 000 000 D. erfordern. Zu einem nicht geringen Theile werden die Kosten dieser grossen Unternehmungen aus den Ueberschüssen entnommen, die die Eisenbahnen abwerfen und die in diesem Jahre grösser zu werden versprechen als im vergangenen Jahre.

— **Eine elektrische Schnellbahn von Newyork nach dem 21 engl. Meilen von dort belegenen Port Chester** ist vor einigen Monaten genehmigt worden und befindet sich im Bau. Die Bahnanlage bietet, wie „Railr. Gaz." mittheilt, in mehrfacher Hinsicht interessante Eigenheiten. Die Bahn wird sogleich viergleisig angelegt und steht in Verbindung mit der Rapid Transit Railway, von deren Station an der 132. Strasse bei Bronx sie ausgeht. Obgleich die Linie nicht weniger als 78 Landstrassen

und Eisenbahnen schneidet, findet doch kein einziger Uebergang in Schienenhöhe statt. Die Stromzuführung findet durch eine dritte Schiene statt; diese ist geschützt durch eine eigene Deckung, wie auch durch die Einzäunung der ganzen Linie. Zwei Gleise werden ausschliesslich dem Schnell- (Express-) Verkehr, zwei dem Ortsverkehr (way trains) dienen. Der Dienst beider Arten von Verkehren wird völlig getrennt sein, sogar verschiedene Endpunkte haben. Die Expresszüge werden anfangs bis zur 177. Strasse den Oberbau der Rapid Transitbahn benutzen, während die Ortszüge von Willis Avenue und der 132. Strasse ausgehen. Express-Stationen gibt es 10 auf der 21 Meilen (= 33,8 km) langen Strecke, die bei 15 Sekunden Aufenthalt auf jeder Station in 31 Minuten durchlaufen werden soll. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Züge wird 97 km die Stunde, die Durchschnittsgeschwindigkeit aber nur 64 km betragen. Wenn die im Bau begriffene Newyorker Untergrundbahn vollendet und die durchgehenden Verbindungen hergestellt sein werden, so hofft die Bahnverwaltung, den Weg von der City-Hall-Station auf Manhattan bis Port Chester in 54 Minuten zurückzulegen. Es sollen dann durchgehende Züge laufen. Die Ortszüge werden 20 Mal halten und die Entfernung zwischen Port Chester und der 132. Strasse in 49 Minuten durchlaufen. Auf den Gleisen werden Schienen von 90 Pfund (= $40\frac{1}{2}$ kg) Gewicht und Schwellen von weisser Eiche verlegt werden; 85 einbogige Brücken sind zu erbauen. Es werden 70 Wagen im Gewicht von je 52 t, 62' lang, 9' 3" breit beschafft werden, jeder zu 84 Sitzplätzen. Jeder Wagen soll mit vier Motoren versehen sein.

— **Eilverkehr zwischen Kanada und Liverpool.** Auf Wunsch der gegenwärtig in London weilenden kanadischen Minister soll die kanadische Pacificbahn telegraphisch das Anerbieten gemacht haben, einen wöchentlichen Personen-Eilverkehr zwischen Quebec und Liverpool im Sommer und zwischen Halifax und Liverpool im Winter zugleich mit einem Frachtdienst mittelst moderner Dampfer einzuführen. Die Gesellschaft verlangte hierzu etwa 1 300 000 D. Beihilfe.

— **Das kanadische Eisenbahnwesen im Jahre 1900/01.** Die Roheinnahmen der kanadischen Eisenbahnen sind von 70 740 270 D. im Jahre 1899/1900 auf 72 898 749 D. im Jahre 1900/01 gestiegen, die Reineinnahmen aber in derselben Zeit von 23 040 472 D. auf 22 530 023 D. gefallen. Das Staatseisenbahnsystem hat, nachdem es im Jahre 1899/1900 einen kleinen Ueberschuss aufgewiesen, wiederum mit einem Fehlbetrage von 525 670 D. abgeschlossen.

Die kanadische Pacificbahn hat für das mit dem 31. Dezember 1901 abgelaufene Halbjahr $2\frac{1}{2}$ % auf die gewöhnlichen und 2 % auf die Vorzugsaktien an Dividenden gezahlt. Die günstige Geschäftslage hat die genannte Eisenbahngesellschaft bestimmt, eine nicht unwesentliche Vergrösserung und Verbesserung ihres Betriebes, namentlich Vermehrung des rollenden Materials und der Speicher sowie der Doppelgleise auf wichtigen Strecken einzuführen. Das dafür erforderliche Kapital von 22 500 000 D. soll durch Neuausgabe von gewöhnlichen Aktien zum Nennbetrage von 19 500 000 D. und durch einen Zuschuss von 3 000 000 D. aus dem Reservefonds aufgebracht werden. Die neuen Aktien sind zum Nennwerth für die bisherigen unbevorzugten Aktionäre aufgelegt worden, von denen jeder ein Bezugsrecht in Höhe von 30 % der von ihm gehaltenen alten Aktien hat. Letztere stehen derzeit auf 140, während sie noch vor wenigen Jahren auf etwa 50 standen.

Die Grand Trunkbahn hat für das Kalenderjahr 1901 auf die garantirten vierprozentigen Aktien und die ersten Vorzugsaktien wie im Vorjahre 4 und 5 % an Dividenden gezahlt; die zweiten Vorzugsaktien erhielten 4 gegen 3 % im Vorjahre.

Ueber den Stand des kanadischen Eisenbahnwesens am 30. Juni 1901 theilt der Bericht des deutschen Konsulats in Montreal nach dem Jahresbericht des kanadischen Verkehrsministeriums für das Fiskaljahr 1900/01 folgende Angaben mit: Der Umfang der im Betrieb befindlichen Strecken betrug 18 140 engl. Meilen (= 29 205 km), das eingeschossene Kapital 1 042 785 539 D. (= 4 379 699 264 ℳ), die Roheinnahme 72 898 749 D. (= 306 174 746 ℳ), die Rohausgaben 50 368 726 D. (= 211 548 649 ℳ), die Reineinnahme 22 530 023 D. (= 94 626 097 ℳ), die beförderten Frachten 36 999 371 t (engl.), die Zahl der beförderten Personen 18 385 722. An Betriebsmaterial (eigenes und gepachtetes) waren vorhanden: 2 433 Lokomotiven, 258 Schlaf- und Luxuswagen, 1 808 andere Personenwagen, 815 Gepäck- und Postwagen und 70 028 Lastwagen.

— **Der Panamakanal.** Neueren Nachrichten aus Amerika zufolge scheint der Panamakanal gesichert zu sein. Wie wir der „Deutschen Bauzeitung" entnehmen, leitet Professor Angelo Heilprin von der Universität in Philadelphia, ein Gutachter in der Isthmuskanalfrage, die Gründe baulicher Natur, welche dem Panamakanal das Uebergewicht geben, aus den vulkanischen Ausbrüchen auf der Insel Martinique ab und führt etwa aus: „Die ganz unzweifelhafte Verbindung, welche zwischen den vulkanischen Eruptionen von Martinique und St. Vincent besteht, beweist, dass ein weiter vulkanischer Kreis sich gebildet hat, der ein- für allemal dem Plane des Baues eines Nicaraguakanales ein Ende machen sollte. Diesen Schluss begründe ich folgendermaassen: Die Zustände am Mont Pelée und in St. Vincent beweisen unbedingt eine Zunahme, nicht eine Abnahme der vulkanischen Phänomene in der Region des karaibischen Golfes. Die Zerstörung wurde in diesem Falle auf ganz neue Art bewerkstelligt, nicht durch Lava, Asche oder ein Erdbeben, sondern durch explosible Gase und Dampf, die alles in Atome zerrissen, als würde es aus der Mündung einer Kanone geschossen. Sieben (englische) Meilen weit sind ganze Dörfer aus solidem Ziegelbau eingestürzt und verschüttet. Ich habe das 90 Meilen entfernte St. Vincent besucht und finde dort ganz dasselbe Phänomen. Ich hege keinen Zweifel am Zusammenhange der Eruptionen. Es wäre einfach thöricht, sich beim Bau eines Kanales durch ein vulkanisches Land wie Nicaragua auf die Lokalisirung oder die Seltenheit vulkanischer Eruptionen zu verlassen."

In anderer Beziehung hat der Selbstmord des grössten Landspekulanten in Nicaraguawerthen wegen der Fortschritte des Panamakanales die Lage hell beleuchtet. Sämmtliche Panamainteressenten erklärten sich solidarisch für das Zustandekommen des grossen Werkes, welches von der nordamerikanischen Union lebhafte Unterstützung findet.

— **Eisenbahnen in Südbrasilien.** Eine für die deutschen Siedelungen in Südbrasilien sehr erfreuliche Nachricht ist, wie die „Nat.-Ztg." vor einiger Zeit meldete, aus Joinville eingetroffen: Der Bau einer Eisenbahn von Sao Francisco nach dem Hochlande von Santa Catharina erscheint endlich einigermaassen gesichert. Bisher hatte nur ein Torso im Innern des Landes einige Aussicht auf Verwirklichung, dem es an dem nothwendigen Anschluss an einen guten Hafen fehlte. Die Sao Paulo-Rio Grande-Bahngesellschaft hatte von der Regierung eine Konzession nebst Zinsgarantie zugestanden erhalten, und das Bestreben in den deutschen Siedelungsgebieten ging nun dahin, nicht nur diese Bahn möglichst durch die Mittelpunkte der von Deutschen in Kultur genommenen Gebiete, sondern auch nach einem entsprechenden Hafen zu lenken. Dies ist nun gelungen, der Staatsguvernör hat die Verfügung unterzeichnet, welche die Zinsgarantie, die für Matto Grosso bewilligt war, auf die Linie Sao Francisco der Sao Paulo-Rio Grandebahn überträgt. Diese neue Konzession hat wohl die grösste Aussicht, wirklich ausgebaut zu werden, da es für die Sao Paulo-Rio Grandebahn eine Lebensfrage ist, vor Ausbau der Hauptstrecke eine Verbindung mit einem guten Hafen hergestellt zu haben, um von dort aus auf eigener Strecke das Bahnmaterial befördern zu können. Für die deutschen Siedelungen wird natürlich der Ausbau der Zweiglinie von der grössten Wichtigkeit sein, da die Trasse die Hansakolonien von Joinville wohl unter allen Umständen durchschneiden muss. Die Erbauung dieser Bahn wird namentlich für den ganzen Norden des Staates Santa Catharina von grosser Bedeutung werden. Nach Ertheilung der neuen Zinsgarantie ist anzunehmen, dass namentlich das französische und belgische Grosskapital nicht länger zögern wird, sich an der Herstellung eines Schienenweges zu betheiligen, der, von dem besten Hafen an der südbrasilianischen Küste ausgehend und durch die fruchtbaren Gebiete der deutschen Ansiedelungen führend, die nächste Verbindung mit der Hochebene und dem Hinterlande sowie der wichtigen Linie Sao Paulo-Rio Grande bilden würde. Bei der starken Zurückhaltung des deutschen Kapitals gegenüber den südbrasilianischen Eisenbahnen und Siedelungen können die neuen Pläne nur auf diese Weise durchgeführt werden, wie schon bisher die Untersuchung der in Betracht kommenden Strecken fast allein von deutscher Seite, die Finanzirung aber durch ein deutsch-belgisches Syndikat betrieben wurde.

— **Argentinische Eisenbahnpläne.** Unter den vom argentinischen Kongress bewilligten neuen Eisenbahnprojekten ist nach einer Mittheilung des französischen Gesandten in Buenos-Ayres dasjenige das wichtigste, das von der Verlängerung der Staatseisenbahnen bis nach Bolivia hin handelt. Die Central Nordbahn wird von Jujuy aus 286 km bis nach Bolivia hin verlängert werden, wobei sie einen hohen Gebirgsstock zu überschreiten hat. Der Kostenanschlag soll sich auf 36 000 000 Fr. belaufen. Die Regierung ist, da die Bahn voraussichtlich im Anfang keinen genügenden Ertrag abwerfen wird, zu einer Zinsgarantie ermächtigt worden. Der Regierung ist weiterhin das Recht gewährt, zwei andere Zweigbahnen der Central Nordbahn, die eine nach Ledesma, die andere nach San Juan, zu bauen, ferner die Linie San Cristobal-Colastiné anzukaufen. Der Kaufpreis beträgt 16 000 Pesos (64 800 ℳ) auf 1 km, somit für die ganze 200 km lange Linie 3 200 000 Goldpesos (= 12 960 000 ℳ). Alle diese der Regierung bewilligten Summen belaufen sich auf 15 000 000 Goldpesos (= 60 750 000 ℳ). Die Regierung verpflichtet sich, die Zinsen dieser Obligationen, für welche die Staatsbahnen haften,

zu zahlen, wenn die Verkehrseinnahmen hierzu nicht ausreichen. Sie kann ausserdem die andinische Eisenbahn von Villa Maria nach Villa Mercedes verkaufen, wodurch sie 30 000 000 Fr. zu erhalten hofft. Der Plan des Ministers der öffentlichen Arbeiten soll dahin gehen, mit einer Gruppe von Finanzleuten, Bankiers und Unternehmern ein Abkommen zu treffen, nach welchem der Staat diesen den Bau der Eisenbahn nach Bolivia überlässt; ferner sollen diese die nöthigen Materialien für den Bau der beiden Zweigbahnen, die durch nationale Kräfte gebaut werden sollen, liefern. Aus dem Erlös der später zu verkaufenden andinischen Bahn soll eine Linie von der argentinisch-bolivischen Grenze nach der Grenze von Peru erbaut werden, so dass dadurch die argentinischen Bahnen auch mit den Eisenbahnen Perus verbunden werden.

Nach Nachrichten aus anderer Quelle hat inzwischen der Minister der öffentlichen Arbeiten die Vergebung der Arbeiten auf den 31. d. Mts. anberaumt. Drei Monate nach Fertigung des Bauvertrages soll mit den Arbeiten begonnen und die ganze 286 km lange Strecke bis September 1904 fertiggestellt werden. Alles für den Bau erforderliche Material und die Maschinen werden zollfrei zur Einfuhr zugelassen. Obgleich die Trasse der künftigen Bahn (Pass von Humahuaca) mehrere für Ackerbau und Viehzucht geeignete Ländereien durchzieht, so ist das Land doch wenig besiedelt, und nur fünf von den 15 Stationen der Strecke sind Ortschaften von einiger Bedeutung, die übrigen sind heute nur geographische Namen. Das wirthschaftliche Leben muss dorthin erst verpflanzt werden, und die neue Bahn wird ohne Zweifel die Aufgabe erfüllen — nach Jahrzehnten; näher liegt indess der Zweck, um dessentwillen sie gebaut wird. Es handelt sich nicht nur um Führung der Schienenstrecke an die bolivische Grenze; von der entgegengesetzten Richtung, in Bolivien, wird die Bahn von Potosi bis Tupiza (240 km) auch schon gebaut und die Strecke von Tupiza bis La Guiaca (84 km) soll gemäss Vereinbarung der beiden Regierungen gleichfalls bis Ende 1904 ausgebaut werden. Nach Herstellung dieses Anschlusses wird Bolivien für den Verkehr mit Argentinien — und damit auch für jenen mit Europa — erschlossen sein, und hierin liegen Werth und Wichtigkeit der neuen Bahn. Bisher verkehrt jene Binnenrepublik mit der Aussenwelt auf dem Wege über die Kordilleren nach Antofagasta am grossen Ozean, auf dem Schienenwege über Argentinien wird sie um ein bedeutendes Stück Europa nähergerückt, und Argentinien wird zum Durchgangsland für die Ein- und Ausfuhr Boliviens werden. Vollberechtigt ist daher die dem Bahnbau hier allseitig zuerkannte Bedeutung. Nach Vollendung dieser bolivischen Bahn und weiter der etwa 700 km, welche von sieben der in Argentinien bestehenden fremden Eisenbahnfirmen zur Entwickelung ihrer Netze seit Anfang d. J. in Bau genommen sind, wird das argentinische Eisenbahnnetz um 1 000 km anwachsen. Dasselbe zählt heute 17 663 km, in welche sich 21 Verwaltungen, 3 staatliche, 17 englische und 1 französische, theilen.

Allgemeines.

— **Ueber die Frage der Verfüllung der Schwellen der Eisenbahngleise** spricht sich im neuesten „Centralbl. der Bauverwaltung“ ein hervorragender Sachverständiger (B—m) folgendermaassen aus:

Neuerdings ist wieder mehrfach die Frage aufgeworfen worden, ob es zweckmässig sei, die Querschwellen der Eisenbahngleise soweit mit Bettung zu verfüllen, dass sie auch mit Bettungsstoff bedeckt sind, oder ob es besser sei, die Oberfläche der Schwellen unbedeckt zu lassen. Die Anhänger der letzteren Ansicht stützen sich u. a. auf die Uebung der amerikanischen Bahnen, wo die Schwellen im allgemeinen nicht mit Bettungsstoff bedeckt werden, sondern wo im Gegentheil sehr häufig die Bettungsoberfläche von der Mitte des Gleises nach den Seiten hin abgedacht ist und die Schwellen daher namentlich an ihren Köpfen mehr oder minder weit aus der Bettung vorstehen. Es darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass diese amerikanische Form des Bettungskörpers als einfache Folge des dort meist verwandten schlechten, undurchlässigen Bettungsstoffes zu erklären und bei solchem nothwendig ist, um eine ausreichende Oberflächenentwässerung zu erhalten. (Eisenbahntechnik der Gegenwart, Bd. II, S. 144; Handbuch der Ingeniörwissenschaften, 5. Band, 2. Abtheilung, S. 245.) Es mag nun dahingestellt bleiben, ob die Thatsache, dass die Amerikaner diese bei schlechter Bettung nothwendige Form auch bei besserer Bettung vielfach im wesentlichen beibehalten haben und jedenfalls nicht zu einer Bedeckung der Schwellen übergegangen sind, der Neigung der Angelsachsen zuzuschreiben ist, eine einmal eingeführte Bauweise festzuhalten, oder aus dem wirthschaftlichen Gesichtspunkte zu erklären ist, dass in Amerika gute Bettung in der Regel sehr kostspielig, die Holzschwellen dagegen sehr billig sind.

Jedenfalls ist die Bedeckung der Schwellen bei unseren Verhältnissen bei Verwendung von Holzschwellen und guter Bettung von Vortheil; denn sie schützt die Oberfläche des Holzes vor zu grossen Schwankungen im Feuchtigkeitsgrade, vermeidet die Gefahr des Rissigwerdens und schützt die Schwelle bei der Tränkung mit Theeröl und Theerölzusatz vor der Verflüchtigung dieses Tränkungsstoffes durch Sonnenbrand und bei Tränkung mit in Wasser löslichen Stoffen gegen das Auslaugen des Tränkungsstoffes durch unvermittelten Wasserangriff bei starkem Regen.

Endlich kommt als sehr wesentlicher Umstand bei allen Schwellen, also auch bei Eisenschwellen noch die Thatsache in Betracht, dass die auf die Schwellen übertragenen waagerechten Kräfte um so wirksamer auf die Bettung übertragen, also für das Gleis unschädlich gemacht werden, je besser die Schwellen namentlich auch an den Köpfen verfüllt sind. Dies gilt sowohl von den in der Achse des Gleises wirkenden, vom Wandern der Schienen übertragenen, wie von den quer zum Gleis gerichteten von Seitenstössen der Betriebsmittel oder, z. B. bei grosser Wärme, von Innenspannungen der Schienen herrührenden waagerechten Kräften.

Selbstverständlich müssen allerdings bei einer Ueberdeckung der Schwellen mit Bettungsstoff die Befestigungsmittel frei bleiben, so dass ihr Zustand und ihre Lage beim Streckenbegang leicht überwacht werden können. Das früher vielfach beobachtete Verfahren, auch die Befestigungsmittel zu bedecken, ist durchaus zu verwerfen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

Die Inbetriebnahme der Reststrecke Jerskewitz-Helenenhof der normalspurigen Nebenbahn Bütow-Lauenburg i. Pomm. erfolgt nicht, wie in Nr. 58 S. 903 d. Ztg. unter „Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung“ bekannt gegeben, am 1. September d. J., sondern für den Wagenladungsgüterverkehr bereits am 15. August d. J. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 62 — Inser.-Nr. 2045 — d. Ztg.)

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Oberhausen-Rheine zwischen den Stationen Wulfen i/W. und Reken gelegene Haltepunkt Lembeck für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Lembeck ist von Wulfen i/W. 3,7 und von Reken 6,0 km entfernt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die zwischen den Stationen Cadenberge und Warstade-Hemmoor an der Strecke Harburg-Cuxhaven gelegene Haltestelle Höftgrube, deren Abfertigungsbefugnisse auf den Personen- und Stückgutverkehr beschränkt sind, wird am 1. Oktober d. J. für den gesammten Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Sprengstoffe und solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, bleiben von der Abfertigung von und nach Höftgrube ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 18. August d. J. wird die Station Essen (Hauptbahnhof), deren Abfertigungsbefugnisse auf den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie auf den Ladungsverkehr der angeschlossenen Werke beschränkt sind, für den allgemeinen Ladungsverkehr wieder freigegeben. Sprengstoffe bleiben nach wie vor ausge-

schlossen; ferner wird die Station Essen K. M., welche nur für Frachtgut in Ladungen — mit Ausnahme von Sprengstoffen — freigegeben ist, am gleichen Tage mit denselben Abfertigungsbefugnissen als selbständige Tarifstation mit den ihrer Lage entsprechenden wirklichen Entfernungen unter der Bezeichnung Essen-Segeroth in die Gütertarife aufgenommen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Essen in Nr. 62 — Inser.-Nr. 2048 — d. Ztg.)

Einschränkungen des Viehverkehrs in der Station Wr.-Neustadt.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Nach einem Beschluss des Stadtraths von Wr.-Neustadt werden in der Station Wr.-Neustadt nur noch Nutz- und Zuchtrinder sowie Pferde zur Aus- und Einladung zugelassen, wogegen alle anderen Viehgattungen in der Station Steinfeld aus- und eingeladen werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 371 vom 5. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschussberichte zu Nr. VIII, X und XIV der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 8. August d. J.).

Nr. I 372 vom 5. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschussbericht zu Nr. XVII der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 8. August d. J.).

Nr. I 380 vom 5. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Geschäftsbericht der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins von Anfang August 1900 bis Ende Juli d. J. (abgesandt am 8. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Eisenbahn von Wildpark nach Nauen.

Am 1. September 1902 wird von der im Bau befindlichen Haupteisenbahn Treuenbrietzen-Nauen die Theilstrecke Wildpark-Nauen mit dem Bahnhof Satzkorn, den Haltestellen Bornim-Grube, Priort, Bredow und dem Haltepunkt Golm eröffnet werden.

Es sind eingerichtet:

der Bahnhof Satzkorn für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren und Gütern (ausschliesslich Sprengstoffen),

die Haltestellen Bornim-Grube, Priort und Bredow für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren und Gütern (ausschliesslich Fahrzeugen und Sprengstoffen),

der Haltepunkt Golm für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expressgut.

An demselben Tage werden Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr mit den neu zu eröffnenden Stationen und für den Durchgang über die neue Strecke eingeführt.

In dem Gütertarif der Gruppe III (Berlin-Stettin) sind Entfernungen und Frachtsätze für die neuen Stationen durch Nachtrag IV — gültig vom 1. August d. J. — bereits eingeführt worden. Soweit in die Wechseltarife für den Güterverkehr mit den vereinigten preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, der königlichen Militär-Eisenbahn, der oldenburgischen Staatsbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, sowie im Staatsbahn-Thiertarif Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, werden solche vom Tage der Betriebseröffnung eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. August 1902. (2068)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die an der Strecke Neumünster-Heide zwischen den Stationen Hohenwestedt und Beringstedt gelegene Haltestelle Osterstedt, die bisher nur für den Personen-, Thier- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, wird vom 20. d. Mts. ab auch für den unbeschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen, die nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen ver- oder entladen werden können, bleibt auch für die Folge ausgeschlossen.

Altona, den 9. August 1902. (2069)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die an der Strecke Harburg-Cuxhaven zwischen den Stationen Cadenberge und Warstade-Hemmoor gelegene Haltestelle Höftgrube, die bisher nur für den Personen- und Stückgutverkehr eingerichtet war, wird vom 1. Oktober d. J. ab für den gesammten Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Von der Annahme und Auslieferung bleiben Sprengstoffe, sowie Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen ver- oder entladen werden können, ausgeschlossen.

Altona, den 9. August 1902. (2070)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung Rothenburg-Holzhausen-Zuckelhausen auf Seite 121 des vom 1. August ab gültigen Gütertarifs von 259 km auf 245 km herabgesetzt.

Breslau, den 11. August 1902. (2071)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif mit Asch Stadt und Rossbach vom 1. August 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 gelangt zu obenbezeichnetem Tarif der Nachtrag I zur Einführung.

München, den 9. August 1902. (2072)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1902 werden im Verkehr zwischen Mannheim Industriehafen und Neckargemünd für Getreide aller Art, wie im Spezialtarif I genannt, in Ladungen von 5000 und 10000 kg ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Die im Gütertarif für den Binnenverkehr der badischen Staatseisenbahnen, Abth. I unter D 10, a festgesetzte Ueberfuhrgebühr von 1 ℳ wird für die auf Grund dieser Ausnahmefrachtsätze abgefertigten Sendungen nicht erhoben.

Karlsruhe, den 8. August 1902. (2073)
Grossh. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband.

In den Ausnahmetarif 5 g für Schwerspath des Tarifhefts 4 ist mit Geltung vom 5. August 1902 für den Verkehr von Wolfach nach Strassburg ein Frachtsatz von 0,27 ℳ für 100 kg aufgenommen worden.

Strassburg, den 6. August 1902. (2074)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. August d. J. tritt der Nachtrag XVI zum Magdeburg-Halle-sächsischen Gütertarife in Kraft. Er enthält im wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Neubaustrecke Chemnitz-Wechselburg der sächsischen Staatseisenbahnen, ferner neue Entfernungen für die Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, Entfernungen für die Station Wüstermarke der niederlausitzer Eisenbahn und neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Giessereiroheisen im Verkehre nach den Stationen Cossebaude, Ebersbach, Elterlein, Furth b/Chemnitz und Markersdorf-Taura der sächsischen Staatseisenbahnen.

Dresden, den 11. August 1902. (2075)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Güter- und Seehafentarif, nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif und norddeutsch-bayerischer Seehafentarif.

Zum 20. August d. J. wird die an der Neubaustrecke Lübeck-Schlutup belegene Station Schlutup der Lübeck-Büchener Bahn mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen in die obenbezeichneten Gütertarife und mit direkten Frachtsätzen für die Artikel Fische, frische, geräucherte, marinirte oder anderweit behandelte, so-

wie Heringe, frische (grüne) oder gesalzene, in die obenbezeichneten Seehafentarife aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 8. August 1902. (2076)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Güterverkehr.

Am 20. d. Mts. erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag XII, welcher u. a. neue oder abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a/M. und Mainz, der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-, Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener und süddeutschen Eisenbahn, neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 von Brackel bei Dortmund, Littfeld und Tönisheide, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 nach Station Schlutup der Lübeck-Büchener Eisenbahn, anderweite, zum Theil erhöhte Frachtsätze der Ausnahmetarife E und E 1 nach Lübeck und des Ausnahmetarifs 9 nach Stationen der Eutin-Lübecker und Lübeck-Büchener Eisenbahn, Grevesmühlen und Schönberg i. Meckl. der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, sowie einen neuen Ausnahmetarif E 2 (Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) nach Station Lübeck enthält.

Soweit Erhöhungen eintreten, werden sie erst vom 1. Oktober d. J. ab gültig.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungen für je 50 ₰ zu haben.

Essen, den 5. August 1902. (2077)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. werden für Holz des Spezialtarifs II und des Rohstofftarifs, für Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitze des Rohstofftarifs, für sämmtliche Düngemittel, Wegebaustoffe, wie im Ausnahmetarif 5 genannt, für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, für Erze und Thon, wie im Spezialtarif III genannt, die im Gruppentarif II (einschliesslich der Tarife für den oberschlesischen und niederschlesischen Steinkohlenverkehr) für Ladungen von 10 t bestehenden Frachtsätze der Station Camenz bei Umkartirung dieser Sendungen von und nach der Kleinbahn Camenz-Reichenstein um 2 ₰ für 100 kg ermässigt. Für sämmtliche Düngemittel gilt diese Frachtermässigung auch im Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr. und Stettin. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Breslau, den 4. August 1902. (2078)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergischer Lokalgüterverkehr. Badisch-württembergischer Güterverkehr. Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband, 2.—5. Heft. (Verkehr der elsass-lothr.-luxemb., der pfälzischen, der Rhein- und Mainhafen- und der Main-Neckarbahn-Stationen mit Württemberg.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1902 werden die in den Tarifen für obenbezeichnete Güterverkehre enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Neuhausen a. d. Fildern und Plieningen-Hohenheim ohne Ersatz aufgehoben. Vorkommende Sendungen werden nach und von Möhringen a. d. Fildern und bis und ab da unter Berechnung reiner Streckenfrachten abgefertigt. Die hierdurch theilweise eintretenden, geringfügigen Frachterhöhungen sind bei dem Tarifbüreau der Generaldirektion zu erfragen.

Stuttgart, den 6. August 1902. (2079)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Uebergangstarif mit der Eulengebirgsbahn.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Reststrecke Silberberg-Mittelsteine der Eulengebirgsbahn, voraussichtlich am 11. August 1902, werden für Steinkohlen, Koks und Briketts von Johann Baptistagrube nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Kattowitz und Posen und von den Grubenstationen des oberschlesischen und niederschlesischen Grubenreviers nach den Stationen der Eulengebirgsbahn sowie für Thon, wie im Spezialtarif III genannt, von Johann Baptistagrube nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Cassel, Cöln, Elberfeld, Essen, Halle a/S., Kattowitz, Posen und Stettin, wenn diese Güter in Wagenladungen von 10 t mit direkten Frachtbriefen von bezw. nach den Stationen der Eulengebirgsbahn auf der Uebergangsstation Mittelsteine zur Umkartirung gelangen, die Frachtsätze dieser Station um 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Breslau, den 7. August 1902. (2080)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 10. August 1902 erscheint zum Tarif für die Beförderung von Expressgut auf den gr. badischen Staatseisenbahnen etc. der Nachtrag I.

Der Nachtrag enthält Bestimmungen über die Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse als Expressgut zu den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse.

Die in den Nachtrag aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 6. August 1902. (2081)
Gr. Generaldirektion.

Am 15. August 1902 wird die Station Bornitz b. Oschatz in den Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen der bayerischen und sächsischen Staatsbahn einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 8. August 1902. (2082)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. August 1902 wird die Station Etzenricht der bayerischen Staatseisenbahnen in das Tarifheft 1 des bayerisch-sächsischen Güterverkehres einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen der Station Weiden zuzüglich 7 km zu Grunde gelegt.

Dresden, den 8. August 1902. (2083)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. September d. J. tritt für die Beförderung von Strassenbahnfahrzeugen von Györ, Station der königlich ungarischen Staatsbahnen, nach Antwerpen loco ein Ausnahmefrachtsatz von 43,41 Fr. für 1 000 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief in Kraft.

Cöln, den 5. August 1902. (2084)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 10. August d. J. tritt der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrags eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze. Ferner Frachtsätze der Tarifabtheilungen A und C von den Stationen Amalienhütte und Friedrichshütte-Laasphe des Direktionsbezirks Elberfeld, Hirzenhain des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und Rendsburg des Direktionsbezirks Altona sowie neue und anderweite ermässigte Frachtsätze der Tarifabtheilung A von verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Cöln usw. nach den Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, der Station Eschweiler des Direktionsbezirks Cöln und einigen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken. Preis 0,10 ₰.

Essen, den 2. August 1902. (2085
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für die Beförderung von a) Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet und dem Bergamtsbezirk Brilon nach den Hochofenstationen dieser Gebiete und des Ruhrgebietes und b) Koks zum Hochofenbetrieb aus dem Ruhrgebiet nach verschiedenen Hochofenstationen des Lahn-, Dill- und Sieggebietes tritt am 10. August d. J. eine neue Ausgabe in Kraft, welche für den Versand von Eisenerz nach dem Ruhrgebiete sowie für den Versand von Koks zum Hochofenbetrieb und von Kokskohlen zur Herstellung von Koks zum Hochofenbetrieb von der Ruhr nach den Hochofenstationen des Lahn-, Dill- und Sieggebietes, den mittelrheinischen Hochofenstationen, nach Vienenburg und Georgs-Marienhütte neue ermässigte Frachtsätze enthält. Preis der neuen Tarifausgabe 0,40 ℳ.

Essen, den 5. August 1902. (2086)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Am 15. d. Mts. werden die Stationen Freiburg i/Schl. und Nieder-Salzbrunn des Direktionsbezirks Breslau als Empfangsstationen in den im ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 6. August 1902. (2087)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1 und 2.

Zum 15. August d. J. wird ein Ausnahmetarif 9 d für Dynamobleche (Feinbleche zum Bau magnetelektrischer Kraftmaschinen) zur Ausfuhr in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief

und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür von Neheim-Hüsten (Direktionsbezirk Cassel) nach Alt-Münsterol Grenze und Basel eingeführt.

Die Ausnahmesätze werden nur bei Erfüllung besonderer Anwendungsbedingungen gewährt.

Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 4. August 1902. (2088)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Malz tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube von Chrudim (Oe.N.W.B.) loko und transit. .	110 ₰

Der Frachtsatz für Laube versteht sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 7. August 1902. (2089)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.
Ausgabe der Nachträge III zu den Verbandsgütertarifen Theil II, Heft 3 vom 1. August 1900 und Heft 4 vom 1. November 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902, für Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen vom 1. Oktober 1902 treten die Nachträge III zu den in rubro bezeichneten Tarifen in Kraft.

Der Nachtrag III zum Tarifheft 3 enthält ausser Berichtigungen und einer Ergänzung der Bestimmungen zu den Reexpeditionsbegünstigungen die Eröffnung der Station Pommerensdorf für Eil- und Stückgutsendungen, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 B, theilweise geänderte und neue Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 6, anderweitige Ausnahmetarife Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holze usw.) und Nr. 30 (Töpfergeschirr usw.), eine Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 11, eine Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 13 A durch Aufnahme neuer Stationen, die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs Nr. 19, sowie eine theilweise Aenderung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen dieses Ausnahmetarifes, dann neue Ausnahmetarife für denaturirten Spiritus (Nr. 32), für Butter, Gemüse usw. (Nr. 33) und für Eisenbahn- und Strassenbahnfahrzeuge (Nr. 34).

Der Nachtrag III zum Tarifheft 4 enthält eine Aenderung der Tarifsätze für Altona und Hamburg-Sternschanze, Ergänzungen der Nomenklaturen der Ausnahmetarife Nr. 1 b und 4, eine Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 6, 11 und 17 durch Einbeziehung neuer Stationen, die Wiedereinführung von Rückvergütungssätzen des Ausnahmetarifes Nr. 16 und die Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 11. Ausserdem enthalten beide Nachträge eine Aenderung des „Vorwortes", sowie der „Besonderen Bestimmungen zum Tarif Theil I Abthlg. A., Reglementarische Bestimmungen" und schliesslich eine Aenderung bezw. Ergänzung der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen".

Exemplare dieser Nachträge werden bei den betheiligten Endverwaltungen und bei den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 8. August 1902. (2090)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Juli 1902 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 3.

Mit 1. September 1902 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Teltsch-Zlabings der Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings sowie vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Görz-Haidenschaft gelangt zum obigen Tarife der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Tarif der Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings,
II. Tarif der Lokalbahn Görz-Haidenschaft,
III. Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Hierdurch tritt der in dem Abschnitte der I. Abtheilung des in Rede stehenden Tarifes enthaltene Tarif für die Strecke Wolframs-Teltsch ausser Wirksamkeit.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 5. August 1902. (2091)

Oesterreichisch-ungarisch-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Neschwitz in das gemeinschaftliche Heft C vom 1. Dezember 1898.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1902 ist die Station Neschwitz in den Kilometerzeiger und das alphabetische Stationsverzeichniss des vorgenannten gemeinschaftlichen Heftes C mit folgenden Daten aufzunehmen:

Abtheilung A.

Seite des gemeinschaftlichen Heftes	Von oder nach	Bahnverwaltung	im Verkehre mit: Lindau Stadt: Kilometer	Lindau Stadt: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	Lindau Stadt: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	den übrigen Tarifstationen (Bludenz und westlich hiervon) bis zum Schnittpunkte I: Kilometer	I: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	I: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	II: Kilometer	II: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	II: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)
22	Neschwitz	Oe. N. W. B.	680	—	—	680	—	—	—	—	—

Wien, am 7. August 1902. (2092)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, dann für Emballagen, gebrauchte, leere, im Verkehre mit Neschwitz.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1902 gelangen:

I. für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 6 der Güterklassifikation des Tarif-Theiles I
a) in Mengen unter 5 000 kg,
b) bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg } pro Frachtbrief und
c) „ „ „ „ 10 000 „ } Wagen

II. für Emballagen, gebrauchte, leere der Pos. E—17 a der Güterklassifikation des Tarif-Theiles I in Mengen unter 5 000 kg

bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von oder nach	Bludenz, Bregenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Lindau (Stadt und Rangirbahnhof): I. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6: a	b	c	II. Emballagen, gebrauchte, leere, der Pos. E 17 a
	Heller für 100 kg			
Neschwitz Oe. N. W. B. . .	495	356	356	350

Wien, am 7. August 1902. (2093)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für die Beförderung bestimmter Güter im Wechselverkehr zwischen Stationen der Bergheimer Kreisbahnen, der Euskirchener Kreisbahnen, der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl und Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen vom 1. Juni 1901.

Für Braunkohlen und Briketts nach der Station Wesseling Rheinwerft zur Weiterbeförderung auf dem Wasserwege werden, bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 100 t, die Sätze der Ausnahmetarife 2 bezw. 3 mit Geltung vom 15. August d. J. ab um 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Cöln, den 7. August 1902. (2094)
Direktion der Cöln-Bonner Kreisbahnen.
Westdeutsche Eisenbahngesellschaft

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Am 1. September d. J. tritt für den Personen- etc. Verkehr auf den Bahnstrecken Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn an Stelle des Tarifs vom 1. Februar 1898 ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft über die in diesem enthaltenen Beförderungsbedingungen und Tarifsätze ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Erfurt, den 9. August 1902. (2095)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Gleisüberbauten und Deckenkonstruktionen einschl. der Oberlichter für den südlichen und mittleren Theil des Posttunnels auf Bahnhof Breslau O/S. (71 400 kg bas. Flusseisen, 1 640 kg Flussstahlguss und 76,3 qm Drahtglas) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 22. August, Vorm. 11 Uhr an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am oberschlesischen Bahnhof einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ einschliesslich der Zeichnungen von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Breslau, den 6. August 1902. (2096)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Bauarbeiten.

Für die Ausführung der zweigleisigen Hauptbahn Münster a. St.-Scheidt bei Saarbrücken sind in der Bausektion III Lauterecken-Altenglan folgende Arbeiten im ganzen zu vergeben:

1. die Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers sammt Nebenanlagen, Strassen- und Flussverlegungen;
2. die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zur Herstellung der Kunstbauten.

Vorstehende Arbeiten bilden das 2. Bauloos von Profil 86 — Profil 146 mit einer Baulänge von 6 000 m.

Es betragen:
die gesammten Erd- und Felsmassenbewegungen ca. 233 000 cbm,
die Beton- und Mauerkörper ca. 13 000 cbm,
die Quader und Hausteine ca. 600 km.

An Kunstbauten sind auszuführen:
2 Glanbrücken mit je 3 Oeffnungen und eisernem Ueberbau,
2 gewölbte Glanbrücken mit je 3 Oeffnungen,
1 Steinalbbrücke mit 2 Oeffnungen und eisernem Ueberbau,
1 gewölbte Strassenüberführung,
1 desgleichen mit Tunnelmauerung in offener Baugrube,
1 Wegunterführung mit eisernem Ueberbau, 45 m lang,
7 Durchlässe, gewölbt und mit eisernem Ueberbau,
12 desgl. gedeckt und offen,
20 Cementrohrdurchlässe und einige Stütz- und Futtermauern.

Pläne und Bedingungen liegen auf dem Büreau der Eisenbahnbausektion III in Lauterecken zur Einsicht auf, woselbst auch die Formulare für die Preisangebote abgegeben werden.

Die versiegelten, mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote müssen bis spätestens 22. August d. J., Nachmittags 6 Uhr, bei der Direktion dahier eingelaufen sein. (2097)

Ludwigshafen am Rhein, 8. August 1902.
Die Direktion
der pfälzischen Eisenbahnen.
v. Lavale.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung beabsichtigt die Lieferung von 800 M.-Ctr. Jutefäden (Putzjute) für Zugförderungszwecke der österr. Linien mit Optionsrecht zum Bezuge von 20 % mehr im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Effektuirung der Lieferung hat franco einer Südbahnstation in acht gleichen Partien von je 100 M.-Ctr. in den Monaten September d. J. bis April 1903 zu erfolgen.

Die mit einer Kronen-Stempelmarke versehenen Offerte sind versiegelt, mit der Aufschrift: „Offert auf Jutefäden“ nebst den vorgeschriebenen Handmustern, spätestens bis 18. August a. c. 12 Uhr Mittags bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege, Parterre Nr. 27, einzureichen, woselbst vorher die Offertbedingnisse behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Die Preise sind franco einer Südbahnstation in Kronenwährung zu stellen.

Offerte, die nicht vorschriftsmässig adjustirt sind oder nach dem festgesetzten Termine einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im August 1902. (2098)
Die Materialverwaltung.

Verdingung

der Lieferung der im 2. Halbjahr 1902 in den Eisenbahndirektionsbezirken **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster i. Westf.** erforderlichen Werkstattsmaterialien, und zwar: 43 000 kg Leinöl, 20 000 kg franz. und 3 000 kg gewöhnliches Terpentinöl, 36 000 kg Bleiweiss, 2 700 kg Bleiglätte, 4 400 kg Bleimennige und 4 000 kg Zinkweiss.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 5. September 1902, Vorm. 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 3. Oktober 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 50 ₰ vom **Rechnungsbüreau M.** hier, Joachimstrasse 8 A 1 Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben. Die Kosten von auswärts sind mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — zu überweisen.

Hannover, den 6. August 1902. (2099)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr 1 635 t Schienen aus Stahl und Eisen, 185 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 268 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 1 090 t Eisenschwellen, 15 t Gussschrott, 20 t Blechschrott, 0,55 t Bleischrott, 4 t Zinkschrott, 0,35 t Kupferschrott und 0,09 t Messingschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung des Termins an uns einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 27. August d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 10. September d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung und Angebotsbogen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Juli 1902. (2100)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altpapier.

Das bei unserer Güterabfertigungsstelle in Bingerbrück lagernde Altpapier soll verkauft werden, und zwar:

ungefähr	44 520 kg	Akten, Bücher usw.,
„	14 160 „	alte Frachtkarten,
„	6 690 „	alte Depeschenstreifen,
„	670 „	Altpapiere zur freien Verwendung,
„	590 „	alte Bücherdeckel,
„	5 170 „	Korbpapier und
„	17 800 „	alte Fahrkarten.

Die Angebote sind postfrei — nicht auch bestellgeldfrei — und versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altpapier“ bis zum 25. August, Vormittags 11 Uhr an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote erfolgt zu dem bezeichneten Zeitpunkt in unserem Direktionsgebäude, Zimmer 82. Zuschlagsfrist bis 1. September d. J. Die Angebotbogen nebst Bedingungen können bei unserem Centralbüreau eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ in baar von dort bezogen werden. Die Abnahme hat bis zum 30. September d. J. zu geschehen.

Mainz, den 5. August 1902. (2101)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 64. | 16. August 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 23 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die einschienige Schwebebahn als Stadt- und Schnellverkehrsmittel.

Von W. Berdrow.

Bei der Wiedergabe der Hauptpunkte der unten angeführten Schrift*) sollen die Einrichtungen der Schwebebahn zu Elberfeld-Barmen im allgemeinen als bekannt vorausgesetzt und soll nur auf einzelne Punkte eingegangen werden, die für die Beurtheilung der Schwebebahn im weiteren verkehrstechnischen Sinne wesentlich sind. Es wird weniger bekannt sein, dass anfänglich die Langen'sche Schwebebahn als eine Verbindung zweier fester Schienen gedacht war, an denen die Wagen durch doppelspurige, vierrädrige Drehgestelle aufgehängt werden sollten, und dass erst aus dem Für und Wider der Berathungen und Entwürfe für Elberfeld-Barmen die einschienige Schwebebahn mit freier Kurvenbeweglichkeit der Wagen hervorging. Erst damit hat die Schwebebahn ihre werthvollste Eigenschaft, ja ihre volle Daseinsberechtigung neben den älteren Formen der Eisenbahn erlangt. Nur diese Einrichtung ermöglicht es, nicht blos der bei Standbahnen und mehrschienigen Schwebebahnen nothwendigen Schienenüberhöhung in Krümmungen zu entrathen, sondern auch alle Kurven mit beliebig veränderlicher Geschwindigkeit zu befahren ohne die bekannten Uebelstände, die das Verfahren der Ueberhöhung in sich schliesst. Die bei der Langen'schen Bahn zum ersten Male durchgeführte unbehinderte Einstellung der Wagen nach der Mittelkraft aus Schwer- und Fliehkraft ist zweifellos ein Fortschritt, der für die künftige Entwickelung des Eisenbahnwesens nicht bedeutungslos bleiben kann.

Stadtbahnen und Schnellbahnen sind es vornehmlich, für welche dieser Fortschritt in Betracht kommen dürfte. Auch Stadtbahnen sind Schnellverkehrsmittel; man kann sagen, dass sie zu den üblichen Strassenbahnen etwa im gleichen Verhältniss stehen, wie Schnellbahnen oder doch Schnellzuglinien zu gewöhnlichen Fernbahnen. Ihre Haltepunkte liegen in weiteren Entfernungen, ihre Grundgeschwindigkeit ist grösser. Von 20 km bei den ersten steigt sie auf 30—40 km bei den neuesten Stadtbahnen, und hierbei fangen die Krümmungen schon an, eine nicht selten hinderliche Rolle bei der Linienführung zu spielen. Gerade bei Stadtbahnen mit erhöhtem Bahnkörper wird man gern die Maasse der Ueberhöhung und der Krümmungshalbmesser reichlich bemessen, um den Sicherheitsansprüchen zu genügen, und gerade hier ist der verfügbare Raum oft beschränkt und würden kleinere Krümmungshalbmesser den Bau sehr vereinfachen. Die Elberfelder Schwebebahn hat bewiesen, dass bei frei hängenden Fahrzeugen Krümmungen von 90 m Halbmesser bis zu einer Schnelligkeit von 50 km in der Stunde völlig ausreichend sind. Obwohl die Schnelligkeit zwischen den Stationen 37 km im regelmässigen Betrieb nicht übersteigt, wurde sie doch bei mehreren Probefahrten auf 50 km erhöht, ohne dass für die Insassen des Wagens das Ausschwenken infolge der Fliehkraft überhaupt bemerkbar wurde. Bei einer Rundfahrt über das ganze schleifenförmig verbundene Hin- und Rückgleis mit erhöhter Geschwindigkeit wurde, um den ruhigen Lauf der Fahrzeuge zu beweisen, ein Glas Wasser, bis Fingersbreite unter den Rand gefüllt, auf den Boden des Wagens gestellt. Weder beim Durchfahren der Krümmungen, wobei der Ausschlagwinkel der Wagen 12—14° betragen durfte, noch beim Anfahren und Anhalten ging aus diesem Glase ein Tropfen verloren. Von den Insassen der Wagen wird die Schrägstellung beim Eintritt in die Kurven so wenig empfunden, dass man überhaupt nur beim Hinausblicken erkennt, ob der Wagen lothrecht oder schräg hängt. Die Verfasser des Gutachtens halten sogar eine Schrägstellung von 35—40° für zulässig, was einer Geschwindigkeit von 90—98 km bei 90 m Krümmungshalbmesser entsprechen würde oder umgekehrt bei Stadtbahnen von 40—50 km Höchstgeschwindigkeit noch weit engere Krümmungen ermöglichen würde.

*) Gutachten über die einschienige Langen'sche Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel. Von Geh. Rath C. Köpke, Geh. Reg.-Rath A. Goering und Reg.-Rath v. Borries. 1902.

Die leichte Kurvenbeweglichkeit ist indessen nicht die einzige Eigenschaft, welche das System Langen für den Stadtbahnbetrieb empfiehlt. Das Gutachten führt als Vorzüge der Schwebebahn noch das leichtere Gewicht der Wagen, den dadurch und durch die verminderte Reibung bedingten geringeren Kraftverbrauch, das verminderte Fahrgeräusch im Vergleich mit gewöhnlichen eisernen Hochbahnen und die hohe Betriebssicherheit an. Das Gewicht der Fahrzeuge wird einmal durch die leichteren, weil für nur eine Schiene bestimmten Radgestelle, Achsen, Räder usw. erleichtert, dann aber kann auch die Konstruktion der hängenden und stossfrei bewegten Wagenkasten selbst leichter als diejenige rollender Standwagen gehalten werden; das bei der Barmen-Elberfelder Bahn erzielte Gewicht von 12,2 t bei 46 Plätzen steht jedenfalls für elektrische Motorwagen von solcher Schnelligkeit einzig da. Ungefähr dasselbe kann man von dem Kraftverbrauch sagen. Nicht nur das geringere Gewicht der Fahrzeuge, sondern auch der verminderte Luftwiderstand infolge der freien Aufhängung und vor allem die geringere Reibung sowohl in der Geraden wie in den Kurven setzen den Kraftverbrauch bedeutend herab. Der Bericht stellt fest, dass bei den Versuchsfahrten über die ganze Strecke der mittlere Kraftverbrauch 420 Wattstunden für das Wagenkilometer oder 28,8 Wattstunden für das Tonnenkilometer betrug. Das ist allerdings wenig im Vergleich mit gewöhnlichen Motorwagen, die unter ähnlichen Verhältnissen 35—40 Wattstunden auf das Tonnenkilometer verbrauchen sollen; das Verhältniss wird aber noch günstiger, wenn man berücksichtigt, dass das todte Gewicht für jede beförderte Person bei den meisten Motorwagen anderthalb bis zweimal grösser als bei den Schwebefahrzeugen ist. Was die Motoren betrifft, so wird der Einzelantrieb aller Räder wahrscheinlich die kraftsparendste Betriebsart sein; der auf der Elberfelder Bahn zuerst versuchte Antrieb je zweier Räder durch einen Motor hat sich weniger bewährt. Reibungsverluste waren dabei nicht zu vermeiden, und man fuhr besser, wenn der Antrieb jedes Motors durch Abnehmen eines Zahnkranzes auf ein Rad beschränkt wurde.

Die Sicherheit des Betriebes ist wohl der Punkt, an welchem die Schwebebahn im Verlauf des ihrer Ausführung vorhergehenden Meinungsaustausches am meisten angefeindet wurde. Auf den Laien wird ja das an einer schmalen Tragschiene hängende, in einer recht beträchtlichen Höhe über dem Pflaster oder über dem Wasser dahingleitende Fahrzeug zunächst einen etwas beklemmenden Eindruck machen, der Fachmann wird sich dabei beruhigen, dass die tragenden Theile des Wagens in ihrer günstigsten Richtung (auf Zug) beansprucht werden und dass die Sicherheitsberechnung derartiger Konstruktionen, Wagen wie Traggerüst, von zuverlässigen Fachkräften ausgeführt wird. Gerade die Zwischenfälle, die auf den ersten Blick am meisten zu befürchten scheinen, sind am sichersten ausgeschlossen, das Herausspringen der Räder aus der Schiene bei ihrer Schräglage in den Krümmungen und das Herabstürzen der Wagen. Um das Entgleisen unmöglich zu machen, übergreifen die Räder die Tragschiene beiderseits mit 30 mm hohen Spurkränzen, während ein Emporspringen oder Heben des Wagens nur bis 7 mm Höhe möglich ist, da ein bogenförmiger Tragkörper eine weitere Hebung durch Anstossen an die Schiene verbietet. Sollte trotzdem durch Bruch einer Achse, eines Spurkranzes oder dergleichen ein Radgestell abgleiten, so würde sich derselbe Tragkörper alsbald von oben auf die Schiene legen und die Last des Wagens aufnehmen. Für ein rasches und rechtzeitiges, in Nothfällen selbstthätiges Bremsen sorgen eine Luftdruck- und eine Handbremse sowie die gewöhnliche Kurzschlussbremsung der Motoren.

Ueber die eigenthümlichen Signaleinrichtungen sei nur ganz kurz berichtet. Es sind Blocksignale mit rothem und grünem Licht vorgesehen, die aber nicht die Stationseinfahrt, sondern die Ausfahrt decken. Das rothe Signal, welches für gewöhnlich jede Stationsausfahrt sperrt, verwandelt sich selbstthätig in grün, sobald der voraufgehende Zug die nächste Station verlassen hat. Damit wird das Ausfahrtsignal gleichzeitig zum Einfahrtsignal für die nächste Station. Liegt in dieser nach dem Abfahren des vorhergehenden Zuges noch ein Hinderniss vor, so kann der folgende Zug durch willkürliches Festhalten des Signals Roth noch länger auf der Vorstation zurückgehalten werden. Es ist dagegen im Berichte nicht mitgetheilt, wie ein auf das Signal freie Fahrt bereits in Bewegung gesetzter Zug vor der Einfahrt festgehalten wird, wenn eine nachträgliche Störung auf der folgenden Station das erforderlich macht.

Die vortreffliche Eignung des Elberfelder Systems für den Stadtbahnbetrieb kann ich nicht kürzer und treffender als mit den Worten des Berichtes zusammenfassen. Die Langen'sche Schwebebahn „wird im allgemeinen weniger Geräusch entwickeln, den Strassen weniger Licht entziehen und weit ruhigeres Fahren gewährleisten, als eine Standhochbahn mit gleicher Leistungsfähigkeit. Nur ist ihr der Uebergang der Fahrzeuge auf eine gewöhnliche Flachbahn versagt. Bei ausgedehnten, für Flachbahnen geeigneten Vorortstrecken in unmittelbarem Anschluss an städtische Binnenhochbahnen kann dieser Umstand ins Gewicht fallen. Jedoch wird in solchen Fällen sehr oft ein Umsteigeverkehr richtiger und namentlich wirthschaftlicher sein, wie er sich bei der Schwebebahn besonders bequem gestalten lässt, indem diese über der Flachbahn an einem zweiten Geschoss desselben Bahnsteiges endet und eine Treppe beide Züge unmittelbar in Verbindung bringt."

Betrachtet man nun das System der einschienigen Schwebebahn vom Standpunkte des Schnellverkehres im modernen Sinne, so empfiehlt es sich dafür grösstentheils durch dieselben Vorzüge, die ich bereits in Verbindung mit der Stadtbahnfrage hervorgehoben habe. Vor allem ist es auch hier wieder der freie Ausschlag in den Kurven, der die Sicherheit bei grossen Geschwindigkeiten vermehrt, die zur Reibungsüberwindung erforderliche Kraft vermindert und unverhältnissmässig kleinere Krümmungshalbmesser gestattet. Die Schienenüberhöhung bei zweigleisigen Standbahnen kann über ein gewisses Maass nicht gesteigert werden, wenn nicht für Züge, die in der Krümmung langsam zu fahren oder anzuhalten genöthigt sind, die Gefahr des Ueberkippens nach der inneren Seite der Krümmung entstehen soll, ein bei heftigem Seitenwind mehrfach vorgekommener Fall. So würde für Schnellbahnen mit 200 km/Std. Geschwindigkeit der Krümmungshalbmesser mit 2 000—2 500 m seine Grenze finden, was die Anlage solcher Linien in unebenem Gelände sehr erschweren dürfte. Einschienige Schwebebahnen von 200 km Schnelligkeit würden noch mit Krümmungen von 370—440 m Halbmesser betriebsfähig sein, und zwar ohne dass den Fahrgästen das Durchfahren dieser scharfen Kurven unangenehm auffallen würde. Dieser Umstand und die leichte Anbringung der Stützen selbst im schwierigsten Gelände (z. B. in den Uferwänden von Gebirgsströmen) machen die Schwebebahn für gebirgige Gegenden, z. B. für Thalbahnen mit vielen Windungen, zum geeignetsten Schnellverkehrsmittel.

Nicht zu unterschätzen ist dabei der verminderte Kraftverbrauch, der beim Schnellbetrieb eine bedeutendere Rolle spielen dürfte, als beim Betrieb der bisherigen Eisenbahnen. Die Beschleunigung beim Anfahren und die Verzögerung beim Bremsen, die bei den Versuchen der Berliner Studiengesellschaft trotz eines hohen Kraftaufwandes doch nur verhältnissmässig kleine Werthe erreichten, würden durch die Anwendung der leichteren hängenden Fahrzeuge von selbst gewinnen. Der geringere Wagenquerschnitt und das unbehinderte Abströmen der Luft auch nach unten dürfte den Luftwiderstand ebenfalls vermindern, und die Reibungswiderstände erfahren durch das Einschienensystem und die Freibeweglichkeit in den Krümmungen auch eine beträchtliche Abnahme. Ziffernmässige Vergleichswerthe würde natürlich nur ein Versuch im grossen ergeben können, der für das System Langen mangels einer geeigneten Versuchsstrecke mit weit höheren Kosten als für die von der Studiengesellschaft gewählte Betriebsart verknüpft sein dürfte.

Trotzdem wird ein solcher Versuch, so klar sich die Vorzüge der Schwebebahn theoretisch ausdrücken lassen, unent-

behrlich sein, bevor eine grosse Ausführung der Langen'schen Fernschnellbahn Aussicht auf Verwirklichung hat. Sollte aber Versuch und Wirklichkeit nicht derart mit einander verschmolzen werden können, dass zunächst eine verhältnissmässig kurze Linie zwischen zwei Grossstädten nach dem System Langen erbaut wird? Es sind bisher meist grössere Entfernungen (Berlin-Hamburg, Wien-Budapest) für die Anlage der ersten Schnellbahnen in Vorschlag gebracht worden, gerade Deutschland ist aber reich an gewerbethätigen, starkbevölkerten Städten, die einander bedeutend näher liegen und durch eine Eisenbahnverbindung der angedeuteten Art auf eine viertelstündige Entfernung zusammengerückt werden könnten. Beispiele zu nennen, ist weder nöthig noch fördersam, da offenbar die Handels- und Verkehrsbeziehungen hierbei eine grössere Rolle spielen, als Entfernung und Bevölkerungsziffer.

Auf die von den genannten Gutachtern angestellten Vergleiche zwischen dem System Langen und anderen sogenannten Einschienensystemen soll hier nicht eingegangen werden, da letztere bei uns ohnehin keine besonderen Aussichten haben. Dagegen verdienen die Schlussbetrachtungen des Gutachtens eine Wiedergabe auch an dieser Stelle. Sie beziehen sich auf den schon im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" von Dolezalek hervorgehobenen Umstand, dass die Schwebebahn, da sie bei den kleinsten Krümmungen der bestehenden Vollbahnen (300—500 m Halbmesser) noch eine Schnelligkeit von 155—200 km/Std. gestattet, sich dazu eignen würde, nach dem Vorschlag ihrer Erfinder über den vorhandenen Linien gleichsam als zweites Verkehrsgeschoss angelegt zu werden und den gesammten Schnellverkehr aufzunehmen. „Damit würden die sämmtlichen Grunderwerbskosten der neu zu erbauenden Schnellbahnen erspart, ebenso auch die Erdarbeitskosten (mit Ausnahme des Aushubs für die Fundamente der Stützen). Da, wo Strassen und andere geringe Höhen die bisherigen Bahnen überqueren, würde die Schwebebahn solche mittelst ziemlich steiler Neigungen, wie sie der elektrische Betrieb gestattet, überschreiten können. Nur bei Durchbrechung grösserer Höhen mittelst Tunnelstrecken würde allerdings ein besonderer Tunnel für die Schwebebahn anzulegen sein." Man könnte noch hinzufügen, dass in vielen Fällen, wo Tunnel nur zur Durchbrechung vorspringender Bergrippen in grösserer Zahl angelegt sind, die Schwebebahn die letzteren mit Hilfe der ihr eigenen scharfen Krümmungen grossentheils unter freiem Himmel wird umgehen können. Das deutsche Eisenbahnnetz bietet Beispiele dieser Art in grosser Zahl.

Mag die Schwebebahn für den Schnellverkehr bald oder erst nach langer Zeit Eingang finden, jedenfalls ist sie ein neuer Beweis für das frische, auf dem ganzen Gebiete der Eisenbahntechnik sich ungestüm geltend machende Leben, dem eine Zukunft nicht versagt sein kann.

Ueber die russischen Bahnen in der Mandschurei

enthält ein sehr lesenswerther Aufsatz von Jules Legras im Juliheft der „Revue des deux mondes" allerhand interessante Angaben. Bekanntlich wurde der Vertrag über die Erbauung der chinesischen Ostbahn zwischen dem chinesischen Gesandten in Russland und der russisch-chinesischen Bank im September 1896 abgeschlossen. Es handelte sich um 2 500 km Bahn, die in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts fertig sein sollten. Legras war sehr erstaunt, als er im Oktober 1901 in Tomsk erfuhr, dass auf der mandschurischen Bahn die Schienenverbindung hergestellt worden war. Er hörte über den Bau und die bei ihm vorgekommenen Unregelmässigkeiten die tollsten Sachen und hegte den lebhaften Wunsch, alle diese Gerüchte durch eigene Anschauung kontroliren zu können. Mit amtlicher Ermächtigung und liebenswürdigen Empfehlungen des russischen Finanzministeriums ausgerüstet, verliess er Ende November 1901 Irkutsk. Er erreichte ohne Schwierigkeit Tschita, der Baikalsee war noch nicht zugefroren, die Fährboote verkehrten regelmässig. Vom anderen Ufer nach Tschita dauerte die Fahrt 48 Stunden. Erst in Tschita begannen die Schwierigkeiten. Der Zug, mit dem Legras reiste, hatte nur 5 Stunden Verspätung. Eine Fahrkarte war im voraus nicht zu erhalten, weil der Stationsvorsteher nicht wusste, ob im Zuge Plätze frei sein würden und die Empfehlungsdepesche für Herrn Legras nicht erhalten hatte. Schliesslich nahm dieser in einem zwar üppig ausgestatteten, aber von Ungeziefer wimmelnden Abtheil Platz, verbrachte dort eine peinliche Nacht und gelangte am folgenden Tage, dem 1. Dezember, von der transsibirischen auf die mandschurische Bahn.

Langsam gleitet der Zug durch eine nackte und traurige Steppe, eine weisse Einöde, die von schweren Windstössen gefegt wird. Die Kälte betrug 48° Celsius unter Null. So geht es noch einen Tag und eine Nacht weiter, bis die Station Mandschuria erreicht wird. Hier herrschen völlig ungeordnete Zustände, nur ein kleines Häuschen ist zur Aufnahme der zahlreichen Reisenden vorhanden. Der Stationsvorsteher will zur Beförderung der ganzen Gesellschaft nur einen Wagen IV. Klasse hergeben, schliesslich nach 2 Stunden lässt er noch einen solchen II. Klasse anhängen, der bis Kharbin laufen soll. Interessant schildert Legras das sich hier zusammenfindende Reisepublikum, unter denen Abenteuerer und Abenteuerinnen, die schnell Geld verdienen wollen, zahlreich vertreten sind. Für die Verpflegung sorgt der Reisende durch mitgebrachte Lebensmittel so gut er kann; alle 3—4 Stunden hält der Zug an Punkten, die einmal Stationen sein werden, jetzt aber nur aus Hütten bestehen, in denen man siedendes Wasser zur Bereitung des Thees erhalten kann. Der Zug dient zugleich als Bauzug und hält ab und zu zur Abgabe von Baumaterial. In der Nacht zum 4. Dezember wird endlich Khailar erreicht. Früher eine Karawanenstadt, ist es jetzt zu einer wichtigen russischen Eisenbahnstation geworden, die allerdings etwa 4—5 km von der eigentlichen Stadt entfernt liegt. Von hier aus geht die Reise in dem Salonwagen eines Eisenbahnoberbeamten bequem von statten. Der Weg führt die Nacht und den Tag durch schneebedeckte Steppen. Erst nach 30 Stunden Fahrt belebt sich die Landschaft, da die Bahn das Gebirge Khingan ersteigt, auf dessen Sattel die Station gleichen Namens in 1 050 m Höhe liegt. Diese Station ist nur einstweilig, sie wird verschwinden, sobald der 3 km lange Tunnel fertig sein wird, den man durch das Gebirge anlegt. Auch hier sind bei den Tunnelarbeiten Italiener beschäftigt, die 3—4 R. Tagelohn erhalten und denen der Wein fehlt, ohne den sie keine Kräfte haben, wie ein Oberingeniör klagt. Zur Zeit ist die vorläufige Bahn über den Berg in Zickzacklinien mit Ausweichen angelegt, so dass der Zug bald gezogen, bald geschoben wird. In der Nacht geht die Reise weiter, in zehn grossen Zickzackbewegungen steigt die Bahn hinab in das Thal der Yale. Bei 40° Kälte gelangt der Zug nach Fulardi, wo die Bahn den Fluss Nonni, einen Nebenfluss des Sungari, überbrückt. Eine eiserne Brücke von 700 m Länge, die im März d. J. vollendet sein sollte, war im Bau; damals wurde der Fluss auf einer Holzbrücke passirt. Lokomotiven durften nicht hinüber, die Wagen wurden mit Menschenkraft hinübergeschoben. Endlich erreicht der Zug Tsitsikar auf der anderen Seite des Flusses. Dort ist eine ganze Nacht Aufenthalt, der Rangirmanöver halber. Weiter geht es durch endlose Steppen, die allmählich bevölkerter werden. Man erreicht den Sungari, auf dem eine Anzahl Paketboote im Eise überwintern. Am Abend wird der Fluss auf einer eisernen Brücke von 1 km Länge überschritten und man befindet sich inmitten eines grossen, im Bau

befindlichen Bahnhofes. Die Stadt Alt-Kharbin, der Mittelpunkt der russischen Mandschurei, liegt 3 km vom Bahnhof entfernt und wird mit Hilfe bestellter Fiaker erreicht. Kharbin ist der vorläufige Name, den die Russen dem Punkt gegeben haben, an dem die Bahn nach Wladiwostok von der nach Port Arthur abzweigt. Hier soll eine Stadt angelegt werden. Zur Zeit sind noch drei getrennte Punkte vorhanden: der Hafen von Sungari, dann der Bahnhof Sungari, der administrative Kern der künftigen Stadt mit dem im Bau befindlichen Gebäude der künftigen Verwaltung und dem Hospital, drittens Alt-Kharbin, wo zur Zeit vorläufig die bürgerliche und militärische Verwaltung ihren Sitz hat. Hier ist ein wahres Völkergemisch, russische Beamten und Soldaten, der Masse nach aber überwiegend Chinesen. Russen und Chinesen vertragen sich vortrefflich. In Alt-Kharbin gibt es schon Läden aller Art, eine Buchhandlung, ein Hotel, eine Singspielhalle. Hier wird viel Geld gewonnen und ausgegeben, die Beamten sind gut bezahlt und geben gern aus, die Preise sind hoch. Der Oberingeniör des Bahnbaues erhält 50000 R. = 140000 Fr., seine Gehilfen 25—30000 R. Die frische Butter, die aus Amerika kommt, kostet 5,5 bis 8 Fr. das Kilogramm, die Milch 2 Fr. das Liter. Die Miethen sind so hoch, dass man die Hälfte des Werthes der Häuser bezahlt. Verhältnissmässig billig sind die „exotischen“ Erzeugnisse, der beste Champagner kostet nur 12 Fr. die Flasche. An diesem Punkt macht Legras nun die Bekanntschaft des Generalstabes der Bauleitung. Er spricht mit den Herren von den in Russland verbreiteten Gerüchten über die Unordnungen und Betrügereien beim Bau. Sie antworten ihm: „wir hatten nur eine Weisung, die, schnell zu bauen!“ Sie schildern ihm die unablässige, schwierige, infolge der bekannten Wirren dem Scheitern nahe Arbeit. Fünf Jahre lang haben sie ihr Vaterland nicht gesehen, in Wüsten gelebt, wo man fortwährend auf dem Qui-vive war und eine riesige Verantwortung zu tragen hatte. Die Verleumdungen der europäischen Zeitungen zu widerlegen, hätte sich bei der Länge der zwischenliegenden Zeit nicht gelohnt, sie hätten auch wichtigere Dinge zu thun gehabt. „Gewiss haben sich Schwächen (défaillances) hier und dort gezeigt, aber schliesslich: haben wir etwa nicht gearbeitet, ist der Schienenweg nicht da?“

Wir übergehen eine Schilderung der Nöthe, die Kharbin während einer regelrechten Belagerung durch die Chinesen im Jahre 1900 hat erdulden müssen, und begleiten Herrn Legras auf der weiteren Reise nach dem Süden. Auf ihr muss der Sungari noch einmal übersetzt werden. Die Eisenbahnbrücke ist im Bau, aber noch nicht fertig. Chinesen bringen das Gepäck über den gefrorenen Fluss. Am anderen steilen Ufer steht der Zug der Südbahn. Es stehen nur Wagen IV. Klasse zur Verfügung; der Wagen, den Herr Legras benutzt, hat fünf Bänke, vier kleine Fenster und einen Ofen. Es ist grässlich schmutzig im Innern, die Luft entsetzlich, aber draussen sind 25° Kälte! Die Gesellschaft ist sehr gemischt: Kosaken, Czechen, die den Franzosen auf deutsch anreden, usw. Auf einem voraufgehenden Plattformwagen sind Chinesen zusammengepfercht, einer von ihnen wird während der Fahrt von dem den Zug begleitenden Soldaten heruntergeworfen. Grosse Entrüstung, man wird sich auf der nächsten Station beschweren! — Der Zug rollt weiter durch die südliche Mandschurei, in der sich ein Dorf an das andere reiht; auf allen Stationen treiben sich Hunderte von Chinesen herum, die sich gegen geringen Lohn zu Handdiensten aller Art anbieten.

Legras beschreibt nun im einzelnen drei Städte der südlichen Mandschurei, Inkoo, Dalni und Port Arthur. Inkoo, eine chinesische Stadt, liegt 2 km von dem Endpunkt der Zweiglinie, die die Russen zur Verbindung der Hauptbahn mit dem linken Ufer des Niutschwangflusses angelegt haben, auf dessen anderem Ufer gegenüber die englische Bahnlinie Niutschwang-Peking beginnt. In Inkoo wohnt Legras in einem englischen Hotel, das von einem Deutschen gehalten, von Chinesen bedient und von Russen besucht wird. Eine grossartige Gründung ist Dalni (so viel wie: die Entfernte), die Stadt, die den eigentlichen Hafen und Endpunkt der südmandschurischen Bahn zu bilden bestimmt ist, da Port Arthur nur als Waffenplatz Bedeutung hat. Der Hafen von Dalni, an der Bucht von Talienwan gelegen, ist geräumig, tief und sicher. In Dalni ist z. Zt. alles im Baufieber. Es hat eine grossartige Zukunft. Im Gegensatz zu Dalni macht in Port Arthur alles einen beengten Eindruck. Der Hafen ist strategisch günstig gelegen, leicht zu vertheidigen, aber eng und seicht. Im Ort sieht man nur Kasernen; Dalni wird der Handelshafen und Mittelpunkt des Verkehres werden, es wird einst Wladiwostok ersetzen, Port Arthur wird nur als Kriegshafen Bedeutung haben.

Wir müssen es uns versagen, den auf offenbarer Sachkenntniss beruhenden Urtheilen des Herrn Legras über die Verhältnisse der Mandschurei und der Bahn im einzelnen zu folgen. Nur sein Schlussurtheil über die Bedeutung der grossen sibirischen Querungsbahn wollen wir hier in kurzem wiedergeben. Ihre Bedeutung für den Durchgangsverkehr hält er für übertrieben. Nur Personen, Post und solche Güter, die den Einfluss des Meeres und der Tropen zu fürchten haben, werden die Bahn im Durchgangsverkehr benutzen. Derjenige der Reisenden wird schwerlich jemals sehr bedeutend werden, selbst wenn man die Reise von London nach Port Arthur in 14 Tagen wird zurücklegen können. Herr Legras hat für die Rückreise von Port Arthur nach Paris noch 22 Tage gebraucht. Die Reise wird immer langweilig und ermüdend bleiben. Die Kosten werden einschliesslich Verpflegung 1200—1400 Fr. betragen, wofür man auch jetzt schon von Paris nach Yokohama über Nordamerika in 18 Tagen gelangen kann. Günstiger liegt die Sache nach der Ansicht unseres Gewährsmannes für die Postverbindung, wenn Russland von der Durchsuchung der Briefe und Zeitungen abzusehen sich entschliesst, und wenn von Dalni oder Port Arthur günstige Dampferverbindungen nach Hongkong, Japan usw. geschaffen werden.

Mit vollem Recht sieht Legras die Bedeutung des grossen bewundernswerthen russischen Unternehmens in der Ermöglichung der militärischen Herrschaft, in der Erschliessung der Länder und in dem längs der Bahn sich entwickelnden Binnenverkehr, der schon jetzt auf der sibirischen wie auf der mandschurischen Bahn überraschend gross ist.

v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aushänge über Fischbeförderung.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Interesse der Gleichmässigkeit für Neuauflagen der Aushänge über Fischbeförderung den nachgeordneten Eisenbahndirektionen eine einheitliche Fassung der Vorbemerkungen empfohlen. Die Ueberschrift hat zu lauten: Zusammenstellung der für den Versand leicht verderblicher Fische usw. sowie lebender Krebse geeignetsten Zugverbindungen nach den hauptsächlich in Frage kommenden Verkehrsgebieten. Gültig vom . . . . . . 1902. Unter 1. folgen dann die bekannten tarifarischen Bestimmungen, wonach lebende, frische und geräucherte Fische, frische Fische, auch zerkleinert, gewässerte Stockfische, auch oberflächlich gesalzene (grüne) Heringe und Breitlinge, Fischbrut, für Aquarien bestimmte kleine Fluss- und Seethiere sowie der von den Seehafenstationen an Fischzuchtanstalten zum Versande kommende Fischrogen (Fischeier) bei Aufgabe mit Eilfrachtbrief nach den Bestimmungen des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter als Eilgut unter Berechnung der Fracht für Frachtgut abgefertigt werden. Die Beförderung erfolgt mit allen für die Beförderung von Eilgut vorgesehenen Zügen, mit Personenzügen jedoch nur insoweit, als die zulässige Belastung, die Bremsanordnung oder die Einrichtung für die Dampfheizung, die Dauer des Aufenthaltes auf der Versand- und Empfangsstation und die fahrplanmässige Durchführung des Zuges die Mitnahme der Sendungen gestattet. Für den Fernverkehr sind die in der Zusammenstellung aufgeführten Züge als die geeignetsten Verbin-

dungen anzusehen. Die nur für Schnellzuggut gegen Zahlung der vollen Eilgutfracht bestimmten Verbindungen sind als solche gekennzeichnet. Auf welchen Zwischenstationen die Züge halten, ist bei den Abfertigungsstellen zu erfragen. Soweit aus der Zusammenstellung die Anschlüsse oder Endstationen nicht ersichtlich sind, wird die Eisenbahndirektion den Absendern die günstigsten Verbindungen auf Anfrage mittheilen. 2. Auf Antrag des Absenders und gegen Entrichtung einer Gebühr von 0,25 ℳ werden die Sendungen lebender Fische von der Versandstation den in Frage kommenden Uebergangs- und Empfangsstationen telegraphisch vorgemeldet. 3. Sofern für die Beförderung von Fischen ein ausserhalb der gewöhnlichen Dienststunden abgehender besonders günstig gelegener Zug in Frage kommt, können diese Sendungen auch ausserhalb der gewöhnlichen Dienststunden aufgeliefert werden. Sie sind jedoch vom Versender den Versand-Abfertigungsstellen vorher anzumelden, auch können die letzteren verlangen, dass die Versender die zugehörigen Frachtbriefe zur vorherigen Anfertigung der Frachtkarten innerhalb der gewöhnlichen Dienststunden einliefern. Ebenso kann die Auslieferung dieser Sendungen sofort nach Ankunft des Zuges beansprucht werden. 4. Zur besonderen Kenntlichmachung der Frachtbriefe über lebende Fische können diese oberhalb der Frachtbriefadresse vom Absender mit dem ins Auge fallenden Vermerk „lebende Fische“ versehen werden. 5. Für lebende Krebse, welche als Eilgut zu Eilgutsätzen oder als Schnellzuggut zum doppelten Eilgutsatze aufgegeben werden, dienen die gleichen Beförderungsgelegenheiten, wie für leicht verderbliche Fische. Ebenso gelten für lebende Krebse sinngemäss die Bestimmungen unter den Ziffern 2, 3 und 4. 6. Eine Haftung für die Innehaltung der nachstehenden Fahrpläne wird nicht übernommen. Ebenso werden die regelmässigen Lieferfristen durch die Bekanntgabe der Beförderungsgelegenheiten nicht berührt.

— **Kurse für Eisenbahnbeamte zur Erlernung der russischen Sprache.** Wie mehrere Zeitungen melden, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahndirektionen bekannt gegeben, dass auch in diesem Jahr, wie im Vorjahr, beabsichtigt wird, am 15. Oktober d. J. in Bromberg und Danzig neue Kurse zur Ausbildung von Beamten im praktischen Gebrauch der russischen Sprache zu eröffnen und an jedem der beiden Kurse neben den Beamten anderer Verwaltungen wiederum 20 Beamte der Eisenbahnverwaltung theilnehmen zu lassen. Die Dauer der Kurse wird 9½ Monate betragen. Die Eisenbahndirektionen haben dem Minister die zur Theilnahme an dem Kursus geeigneten und bereiten Beamten namhaft zu machen.

— **Eröffnung der Eisenbahn Wildpark-Nauen.** Am 1. September d. J. wird von der im Bau befindlichen Haupteisenbahn Treuenbrietzen-Nauen die Theilstrecke Wildpark-Nauen mit dem Bahnhof Satzkorn, den Haltestellen Bornim-Grube, Priort, Bredow und dem Haltepunkt Golm eröffnet werden. Es sind eingerichtet: der Bahnhof Satzkorn für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren und Gütern (ausschliesslich Sprengstoffen), die Haltestellen Bornim-Grube, Priort und Bredow für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren und Gütern (ausschliesslich Fahrzeugen und Sprengstoffen), der Haltepunkt Golm für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expressgut.

— **Berliner städtische Untergrundbahn.** Für die Unterpflasterbahn, welche die Stadt Berlin zur Verbindung des Nordens mit dem Süden der Stadt plant, haben die städtischen Körperschaften bekanntlich die Ausarbeitung eines Planes beschlossen und dessen Ausführung der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen, der Erbauerin des Spreetunnels und der schwierigsten Theile der in Berlin bestehenden Untergrundbahn, übertragen. Diese Pläne sind jetzt unter Leitung der beiden Direktoren dieser Gesellschaft, Oberingeniör Lauter und Regierungsbaumeister Rothschuh, im engsten Einvernehmen mit den städtischen Behörden fertiggestellt. Sie sind im Maassstab von 1:100 in den Höhen und 1:500 in den Längen bis in alle Einzelheiten ausgearbeitet, so dass sie ohne weiteres ausgeführt werden könnten. Auch die Pläne für die überaus schwierige Verlegung des Kanalisationsnetzes sind bereits ausgearbeitet. Man ist jetzt mit der Aufstellung der Kosten beschäftigt. Zur Vervollständigung unserer Mittheilung in Nr. 61 S. 935 theilen wir noch folgendes mit. Die Bahn erhält eine Länge von 11,2 km, also wenig mehr als die Berliner Hochbahn und Untergrundbahn in ihrer jetzigen Ausdehnung. Von der Strecke entfallen 10,15 km auf Berliner, der Rest auf Schöneberger Gebiet. Für die ganze Strecke sind insgesammt 15 Haltestellen vorgesehen, so dass der mittlere Abstand der Haltestellen 750 m beträgt. Die Bahn wird in der Hauptsache als Unterpflasterbahn ausgeführt, soweit nicht die Wasserläufe eine Tieferlegung erforderlich machen. Die Bahn nimmt unter der Voraussetzung der Zustimmung der Stadt Schöneberg ihren Anfang in der Hauptstrasse in Schöneberg, wo der erste Bahnhof „Schöneberg“ vor die Kreuzung mit der Eisenacherstrasse zu liegen kommt. Westlich davon ist ein viergleisiger Aufstellungsbahnhof geplant, während die Bahn selbstverständlich zweigleisig und vollspurig werden soll. In der Schöneberger Hauptstrasse geht sie östlich bis zum Anfang der Potsdamer Strasse in Berlin. Dort wendet sie sich in die Gross-Görschenstrasse. In diese kommt der zweite Bahnhof „Potsdamerstrasse“ zu liegen. Sie biegt dann in die Mansteinstrasse mit dem Bahnhof „Mansteinstrasse“ in der Mitte ein und folgt der Yorkstrasse bis zur Gneisenaustrasse. Zwischen Möckern- und Grossbeerenstrasse kommt eine Station „Grossbeerenstrasse“, vor die Bellealliancestrasse die Station „Gneisenaustrasse“ zu liegen. Die Linie geht dann über die Bellealliancestrasse, den Blücherplatz, unterfährt den Landwehrkanal und die Hochbahn und erreicht über den Belleallianceplatz die Station dieses Namens am Anfang der Lindenstrasse. Mit Rücksicht auf die Ausführung der umfangreichen Erdarbeiten folgt sie nun (immer in der Mitte der Friedrichstadt) der stilleren und breiten Linden- und Markgrafenstrasse. In der Kreuzung mit der Kochstrasse kommt eine Station dieses Namens. Nördlich der Leipzigerstrasse kommt eine Station mit dem Namen dieser Hauptgeschäftsstrasse. Auf dem Gensdarmenmarkt wendet sich die Bahn westlich und geht zwischen dem französischen Dom und dem Schauspielhause in die Charlottenstrasse über. Dieser folgt sie über die Linden bis in die Prinz Louis Ferdinandstrasse. Vor den Stadtbahnviadukt kommt die Station „Friedrichstrasse“ zu liegen, die dort dem Bereich der Linden und der Absperrungen entzogen ist. Die Bahn unterfährt dann die Spree und gelangt bei der Kaserne des 2. Garderegiments in die Friedrichstrasse. Vor die Oranienburgerstrasse kommt die Haltestelle „Oranienburger Thor“. Sie folgt jetzt dem Zuge der Chausseestrasse und Reinickendorferstrasse bis zum Platz H. Nördlich von der Invalidenstrasse kommt eine Station mit diesem Namen, vor die Füsilierkaserne die Station „Schwartzkopffstrasse“, auf den Weddingplatz die Haltestelle „Wedding“, vor die Wiesenstrasse eine mit deren Namen und endlich auf den Platz H eine Haltestelle „Seestrasse“ als letzte. Nördlich davon soll eine grosse Schleife ein Umkehren der Züge ohne Umsetzen ermöglichen. Ein Zweiggleis führt zu dem geplanten grossen Betriebsbahnhof auf jenem bereits in städtischem Besitz befindlichen Gelände.

Von den Entwürfen für die städtische Unterpflasterbahn ist der interessanteste Theil die Kreuzung mit der von der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen geplanten Fortsetzung ihrer Strecke zum Alexanderplatz. Beide Bahnen schneiden sich in der Kreuzung Markgrafen- und Mohrenstrasse. Da die Frage, welche von den beiden Bahnen über die andere zu liegen kommt, noch nicht entschieden ist, so hat die mit der Ausführung der Pläne betraute Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen die Pläne in zwei Ausführungen hergestellt: einmal wird die städtische Bahn oben, die Gesellschaftsbahn tief durchgeführt, das anderemal ist's umgekehrt. Kommt die städtische Bahn oben zu liegen, so kommt deren Bahnhof Leipzigerstrasse nördlich von dieser Strasse in die Markgrafenstrasse. Auch der Zugang befindet sich nördlich von dieser Strasse. Die Gesellschaftsbahn fährt unten im Zuge der Mohrenstrasse durch. Deren Bahnhof kann westlich oder östlich im Zuge gegen die Charlotten- oder die Jerusalemerstrasse zu liegen kommen. Wird die Gesellschaftsbahn von der städtischen Bahn unterfahren, so wird der städtische Bahnhof etwas über die Leipzigerstrasse hinausgerückt. Der Zugang wird südlich von ihr angelegt. Beide Bahnhöfe werden aber in jedem Falle durch unterirdische Gänge und Treppen mit einander verbunden. In der Kreuzung der Markgrafen- mit der Mohrenstrasse wird eine unterirdische Treppenanlage eingebaut. Vermöge von Gängen in der Markgrafenstrasse kann man von jedem der Bahnsteige der beiden Bahnhöfe zu jedem anderen gelangen, ohne erst an die Oberfläche steigen zu müssen. Da beide Bahnen als Unterpflasterbahnen ausgeführt werden und deshalb nicht sehr tief zu liegen kommen, so werden die Treppen auch nicht übermässig hoch werden.

— **Betriebseröffnung auf der Reststrecke der elektrischen Hochbahn in Berlin.** Bei der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn war bekanntlich ein kleiner Rest im Osten, die Strecke vom Stralauer Thor bis zum Endbahnhof Warschauer Brücke, noch nicht dem öffentlichen Verkehre übergeben, da der Endbahnhof bisher für Betriebszwecke in Anspruch genommen wurde. Nachdem die erforderlichen Nebenanlagen jetzt bereit gestellt sind, ist die Haltestelle Warschauer Brücke in Betrieb genommen und der Verkehr bis dahin ausgedehnt worden. Die im Betriebe befindliche Strecke der Hochbahn ist dadurch um 359 m verlängert. Die Hochbahn hat hierdurch unmittelbaren Anschluss an die Flachbahn zum Centralviehhof und an die Staatsbahn (Haltestelle Warschauer Strasse) mit der Stadtbahn und dem Vorort- und

Fernverkehre nach dem Osten erhalten. Der Fahrplan der Hochbahn erleidet durch die Verlängerung im allgemeinen keine Veränderung. Die Züge fahren von der Haltestelle Warschauer Brücke 1 Minute früher ab, als sie bisher vom Stralauer Thor abgingen.

— **Verhüteter Unfall auf der Niederwaldbahn.** In grosser Aufregung befanden sich, wie Berliner Zeitungen aus Cöln gemeldet wird, etwa 75 Damen und Herren, die mittelst Zahnradbahn in Rüdesheim zum Nationaldenkmal hinauffahren wollten. An einer besonders steilen, gefährlichen Stelle platzte das Verschlussventil des Zuges, so dass der Gegendampf entwich und die besetzten Wagen mit grosser Gewalt bergabwärts sausten. In einer Kreuzung gelang es dem Maschinenführer, den Zug zum Stehen zu bringen. Wäre dieses nicht gelungen, so wäre der Zug den Abhang hinabgestürzt und sämmtliche Insassen wären verloren gewesen. Ein Insasse sprang ab und erlitt schwere Verletzungen, eine Anzahl Damen wurde ohnmächtig. Die übrigen stiessen entsetzliche Hilferufe aus und waren, selbst als der Zug bereits hielt, nicht zu beruhigen; nur durch die Kaltblütigkeit des Lokomotivführers ist ein grosses Unglück verhütet worden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 94 859 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 810 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 92 736 und auf den Arbeitstag 15 456 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 354 und im ganzen 2 123 Doppelwagen oder 2,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 23. bis 31. Juli d. J. 34 035 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 120 sowie für andere Güter 10 Doppelladungen zu 10 t.

In der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. betrug die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen 16 905 Doppelladungen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 2 Doppelladungen sowie an anderen Gütern 10 Doppelladungen zu 10 t.

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** Mit Allerhöchstem Erlass vom 5. d. Mts. wurde der neu zusammengesetzte, aus 25 Mitgliedern bestehende Eisenbahnrath für die Dauer der nächsten drei Jahre ernannt. Unter ihnen befinden sich 21 Personen, welche dem Eisenbahnrathe der letzten Ernennungsperiode (1899) bereits angehört hatten, und unter diesen auch wieder diejenigen sechs Mitglieder, welche, wie in Nr. 58 S. 899 d. Ztg. erwähnt, seit Gründung des Eisenbahnrathes im Jahre 1881 ununterbrochen als seine Mitglieder in Thätigkeit waren. Die neu zugegangenen Mitglieder sind: Gutsbesitzer und Oekonomierath Pfreimter in Röhrnbach für Rieger, Gutsbesitzer in Velden; Betriebsdirektor Schmid in Hof für Manz, Kommerzienrath und Fabrikbesitzer in Bamberg; Baumeister Dendl in Straubing für Puchner, Kaufmann in Landshut; dann Kommerzienrath und Fabrikant Dr. Leopold Hurtzig in Schweinfurt für Wörner, Kommerzienrath und Bauunternehmer in Aschaffenburg.

Der erstmalige Zusammentritt des neu gebildeten Eisenbahnrathes wird anlässlich der Berathung des Entwurfes der nächstjährigen Sommerfahrordnung erfolgen.

— **Beschaffung von Lokomotiven und Wagen für die bayerischen Staatseisenbahnen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums kürzlich die Anfertigung und Lieferung von 46 Lokomotiven und 1 057 verschiedenartigen Personen- und Güterwagen an vier bayerische Lokomotiv- bezw. Wagenfabriken vergeben, und zwar: I. L o k o m o t i v e n. a) 5 Stück 3/4-gekuppelte Lokalbahn-Tender-Zwillingslokomotiven Klasse D VIII mit Einrichtung für Westinghousebremse und Westinghouse-Triebradbremse; b) 35 Stück 3/4-gekuppelte Lokalbahn-Tender-Zwillingslokomotiven Klasse D XI mit Einrichtung für Hardybremse und Luftgegendruckbremse; c) 2 Stück 3/4-gekuppelte Lokalbahn-Tender-Zwillingslokomotiven Klasse D XI mit Einrichtung für Westinghousebremse und Westinghouse-Triebradbremse; endlich d) 4 Stück Viercylinder-Verbund-Tenderlokomotiven Klasse BB II, System Mallet, für Lokalbahnen. Die Gesammtanschaffungskosten hierfür betragen 1 721 600 ℳ. Als Ablieferungstermin wurde die Zeit vom 15. September d. J. bis 31. Januar 1904 vereinbart. II. P e r s o n e n w a g e n. a) 5 zweiachsige Lokalbahnpersonenwagen II. Klasse, Serie B L; b) 36 zweiachsige Lokalbahnpersonenwagen II. Klasse mit Postabtheilung, Serie B Post L; c) 10 zweiachsige Lokalbahnpersonenwagen II./III. Klasse, Serie B C L; d) 84 zweiachsige Lokalbahnpersonenwagen III. Klasse, Serie C L, wovon 23 mit und 61 ohne Dienstraum; e) 50 dreiachsige Hauptbahnpersonenwagen III. Klasse, Serie Ci für den Ausflugverkehr; f) 10 dreiachsige Personenwagen III. Klasse, Serie Ci für den Vorortverkehr. III. P a c k - u n d P o s t w a g e n. a) 2 zweiachsige Lokalbahn-Packwagen Serie P L mit Einrichtung für den Personentransport mit Westinghousebremse; b) 22 zweiachsige desgleichen mit nichtautomatischer Luftsaugebremse, System Hardy; c) 4 zweiachsige Lokalbahn-Pack- und Postwagen, Serie P Post L mit Westinghousebremse und 9 desgleichen mit nicht automatischer Luftsaugebremse System Hardy, sowie d) 25 zweiachsige Lokalbahn-Stückgutwagen, Serie Gw L. IV. G ü t e r w a g e n. a) 225 zweiachsige, gedeckte Güterwagen, Serie G Lm mit 15 t Ladegewicht nebst Ausrüstung für Mannschafts- und Pferdetransport; b) 75 desgleichen, Serie Glmm, ebenfalls mit 15 t Ladegewicht und Ausrüstung für Mannschafts- und Pferdetransport; endlich 500 zweiachsige, offene Güterwagen, Serie Olm mit 15 t Ladegewicht. Als Ablieferungstermin ist festgesetzt die Zeit vom 1. September d. J. bis 31. Dezember 1903. Die Anschaffungskosten sämmtlicher 1 057 Wagen betragen 4 469 460 ℳ. und für das gesammte in Lieferung vergebene Fahrmaterial (Lokomotiven und Wagen) 6 191 060 ℳ.

— **Personenverkehr infolge der Jahrtausendfeier der Stadt Ravensburg.** Am 3. und 4. d. Mts. wurden aus obigem Anlass rund 22 000 Personen nach Ravensburg und zurück befördert. Durch diesen Massenverkehr, der ausser den fahrplanmässigen Zügen mit 18 Sonderzügen hauptsächlich innerhalb einiger Tagesstunden (Vormittags für die Hinfahrt, Abends für die Rückfahrt) zu bewältigen war, war der Eisenbahnverwaltung eine grosse Aufgabe erwachsen. Sowohl die Hin- als auch Rückbeförderung vollzog sich, abgesehen von einigen Verspätungen fahrplanmässiger Züge, die sich bei dem eingleisigen Betrieb auf der Strecke Aulendorf-Friedrichshafen nicht vermeiden liessen, ohne wesentlichen Anstand; namentlich wickelte sich der Verkehr auf der Bahnstation Ravensburg dank den getroffenen Anordnungen und der Thätigkeit des betheiligten Personals anstandslos ab.

— **Der Verein oldenburgischer Eisenbahner** feierte am 8. d. Mts. unter grosser Betheiligung sein diesjähriges Sommerfest zu Oldenburg im dortigen Schützenhof aus Anlass des Geburtstags der Grossherzogin und des Erbgrossherzogs. Die Feier begann kurz nach 4 Uhr durch ein Gartenkonzert der Artilleriekapelle. Daran anschliessend fand ein Festball statt, welcher die Theilnehmer noch bis in die frühen Morgenstunden zu ungebundenem, gemüthlichem Beisammensein vereinigte.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsrath Dr. jur. W e s e n e r, Mitglied der Eisenbahndirektion in Cöln, ist zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt. Der bei der preussischen Staatsbahnverwaltung beschäftigte Regierungsassessor S t r a s b u r g e r, bisher in Danzig, ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion Kattowitz v e r s e t z t. — Der seitherige Gerichtsassessor Dr. jur. H o f f m a n n bei der Eisenbahndirektion in Altona ist unter Ernennung zum Regierungsassessor dauernd zur Staatseisenbahnverwaltung übernommen. — Gestorben sind der Regierungsrath K o p p, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, und der Eisenbahn-Verkehrsinspektor B r ü n i n g in Stendal.

Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen sind folgende Aenderungen eingetreten: Oberfinanzrath v. K a l t e n m a r k bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt und ihm bei diesem Anlass das Kommenthurkreuz II. Klasse des Friedrichsordens verliehen; Finanzassessor, tit. Finanzrath M e t z g e r bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde zum Finanzrath bei dieser Generaldirektion befördert; Maschineningeniör J ö r g bei dem maschinentechnischen Büro der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde auf die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion Stuttgart befördert und die Stelle des Maschineningeniörs für den Zugförderungsdienst im Ulm dem königlichen Regierungsbaumeister K ü h n e r daselbst übertragen.

Oesterreich.

— **Die Einführung der Fahrkartensteuer.** Wie seiner Zeit gemeldet, hat am 16. Juli d. J. im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit den Vertretern der Privatbahnen stattgefunden, in welcher die behufs Durchführung der Fahrkartensteuer vorzukehrenden Maassnahmen erörtert wurden. Bei dieser Besprechung nahmen die Vertreter der Bahnverwaltungen An-

lass, verschiedene Wünsche in Betreff der Durchführung des Fahrkartensteuergesetzes zum Ausdruck zu bringen. Vor einigen Tagen ist den Bahnverwaltungen die Niederschrift über die obigen Berathungen zugesendet und gleichzeitig die Entscheidung des Ministeriums über die Wünsche der Bahnverwaltungen mitgetheilt worden. Die Entscheidung ist eine den Bahnen durchweg günstige. Die Durchführungsverordnung zu dem Gesetze, betreffend die Fahrkartensteuer, wird nun in naher Zeit verlautbart werden.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Juni d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 15 511 949 Personen und 8 463 132 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 49 711 895 Kr. erzielt, d. i. für 1 km 2 513 Kr. Im gleichen Monate 1901 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 16 391 148 Personen und 8 231 491 t Güter 49 804 375 Kr. oder für 1 km 2 552 Kr.; daher ergibt sich für den Monat Juni d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,5 %.

Im ersten Halbjahr 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 78 948 071 Personen und 49 414 709 t Güter, gegen 77 397 156 Personen und 50 004 856 t Güter im Jahre 1901, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf 283 832 356 Kr., im Jahre 1901 auf 283 152 562 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in der ersten Hälfte des laufenden Jahres 19 746 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 433 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in der erwähnten Zeit auf 14 374 Kr., gegen 14 571 Kr. im Vorjahre, d. i. um 197 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1902 auf 28 748 Kr. gegen 29 142 Kr. im Vorjahre, d. i. um 394 Kr., mithin um 1,4 % ungünstiger.

Nach der Höhe der auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sechs Monate 1902 für ein Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmen ergeben sich Einnahmen von mehr als 50 000 Kr. bei folgenden Hauptbahnen:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) . . .	130 438 Kr.
Leoben-Vordernberger Bahn	91 700 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	88 820 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) .	72 290 „
Südbahngesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	54 500 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B.	52 094 „

Was die Hauptbahnen zweiten Ranges und die Lokalbahnen betrifft, so wird die Jahreseinnahme von 50 000 Kr. nur bei der Wiener Stadtbahn überschritten. Die Einnahme dieser Bahn beträgt 141 310 Kr.

— **Das zweite Gleis der Nordwestbahn.** Am 6. d. Mts. ist der Termin abgelaufen, bis zu welchem die Gegenschrift des Eisenbahnministeriums gegen die von der Nordwestbahn bei dem Verwaltungsgerichtshofe überreichte Beschwerde hinsichtlich des Erlasses wegen des Baues des zweiten Gleises in einzelnen Theilstrecken der garantirten Linie des Unternehmens beziehungsweise hinsichtlich der Vorlage der bezüglichen Projekte einzubringen war. Mit der Ueberreichung der Gegenschrift ist der Schriftwechsel in dieser Sache abgeschlossen, und wird wohl im Laufe der nächsten Monate die Ausschreibung der mündlichen Verhandlung erfolgen, wenn nicht etwa der Verwaltungsgerichtshof befinden sollte, dass die Beschwerde ohne Anberaumung einer Verhandlung abzuweisen sei, weil sie sich lediglich gegen die von der Regierung kundgegebene Rechtsanschauung richte, dass die Gesellschaft das zweite Gleis auf den in Rede stehenden Theilstrecken der garantirten Linie ohne Inanspruchnahme der Staatsgarantie herzustellen verpflichtet sei.

— **Die Beamten der Staatseisenbahngesellschaft und die Verstaatlichung.** Vor kurzem sprach eine Abordnung der Beamten der Staatseisenbahngesellschaft bei dem Präsidenten des Verwaltungsraths der Gesellschaft und dem Direktor vor und überreichte eine Denkschrift, in welcher gebeten wird, dass im Falle der Verstaatlichung die Beamten nicht wie in früheren Fällen dadurch geschädigt werden, dass bei ihrer Einreihung in das Gehaltsschema der Staatsbahnbeamten ein Theil ihres früheren Einkommens als Zulage erklärt würde. Ferner möge mit Rücksicht darauf, dass die derzeitigen Gehaltsstufen der Beamten der Staatseisenbahngesellschaft höher sind als bei den österreichischen Staatsbahnen, die im Dezember d. J. fällige Beförderung noch vor der Verstaatlichung erfolgen. Endlich solle die Gesellschaft ihren Beamten eine allgemeine Gehaltsaufbesserung um 400 Kr. gewähren. Der Direktor erwiderte, wie gemeldet wird, es werde im Falle der Verstaatlichung eine der wichtigsten Aufgaben der Verwaltung sein, für das Personal, soweit es in ihrer Macht liege, zu sorgen. Ueber die Verstaatlichung sei weder er, noch sonst jemand, und auch die Regierung nicht, in der Lage, sich mit Bestimmtheit auszusprechen. Die Frage der Verstaatlichung sei auch eine politische. Endlich sei es fraglich, welches Schicksal der Verstaatlichung bei der parlamentarischen Behandlung zu Theil werde. In ähnlicher Weise äusserte sich auch der Verwaltungsrathspräsident.

— **Eine neue Verkehrsinstruktion für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** Die österreichisch-ungarische Eisenbahndirektorenkonferenz hat vor einiger Zeit dem Eisenbahnministerium und dem ungarischen Handelsministerium auf deren Aufforderung den von einem Sonderausschuss ausgearbeiteten und von der Direktorenkonferenz genehmigten Entwurf einer neuen Verkehrsinstruktion unterbreitet, der im Herbst den Gegenstand gemeinsamer Berathungen zwischen den Vertretern des Eisenbahnministeriums und des ungarischen Handelsministeriums bilden wird. In der neuen Verkehrsinstruktion sind die einschneidenden Aenderungen, die sich im Laufe der Jahre in Ansehung des Eisenbahnbetriebes vollzogen haben, entsprechend berücksichtigt.

— **Die Mendelbahn.** Seit einem Monat sind, wie man aus Bozen meldet, mehr als 200 Arbeiter mit den Vorarbeiten für den Bau dieser Bergbahn beschäftigt. Nach dem technischen Bericht über die Mendelbahn wird diese aus zwei Theilen bestehen, nämlich aus der eine Verlängerung der Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern) darstellenden vollspurigen Reibungsbahnstrecke von 2 200 m Länge mit einer Höchststeigung von 59 ‰ (Kaltern-St. Anton) und aus der schmalspurigen, 2 380 m langen Drahtseilbahnstrecke St. Anton-Mendelpass. Letztere wird einen Höhenunterschied von 855 m mit einer Höchststeigung von 630 ‰ überwinden und in 27 Minuten zurückgelegt werden, so dass als Fahrtdauer von Bozen bis zum Mendelpass, nur mit einmaligem Umsteigen in St. Anton, 95 Minuten vorgesehen sind. Auf der Strecke Kaltern-St. Anton wird der Betrieb mit elektrischen Motorwagen geführt, welche von Bozen bis Kaltern als gewöhnliche Wagen — gleichsam als Durchgangswagen mit der Bezeichnung „Mendelwagen" — laufen und in Kaltern, abgekuppelt und durch Hebung der Stromabnehmer in die elektrische Oberleitung eingefügt, die Fahrt fortsetzen. In der Umsteigestation St. Anton beginnt die Drahtseilstrecke, die von dort (510 m) auf den 1 365 m hohen Mendelpass führt und eine Spurweite von 1 m erhält. Der Finanzplan rechnet mit 33 000 Reisenden jährlich. Bisher haben nur etwa 22 000 Fremde jährlich den Mendelpass besucht.

— **Betriebsübernahme der Lokalbahn Cilli-Wöllan durch den Staat.** Der Betrieb dieser Lokalbahn wird im Laufe dieses Jahres von der Staatsverwaltung übernommen werden. Die Linie hat im Jahre 1901 einen Betriebsüberschuss von 160 800 Kr. geliefert. Da aber das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des Kapitals 228 000 Kr. beträgt und die Einbringung der von den Interessenten zugesicherten Garantiebeiträge, die sich auf ungefähr 110 000 Kr. belaufen, zweifelhaft ist, wurde von dem Lande Steiermark eine Verpachtung an die Staatsbahnen in Aussicht genommen. Die Einbeziehung der Bahn in den Staatsbetrieb erschien der Staatseisenbahnverwaltung empfehlenswerth, weil die genannte Lokalbahn in Verbindung mit den vom Staate garantirten Linien Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg-Wöllan und der dazwischenliegenden Staatsbahnlinie Unter-Drauburg-Wolfsberg eine direkte, im Staatsbetriebe befindliche Durchzugslinie von Zeltweg über Unter-Drauburg und Wöllan nach Cilli herstellen würde. Die Verpachtung an die Staatsbahnen sollte auf Grund eines Pachtzinses von rund 200 000 Kr. erfolgen. Die Staatseisenbahnverwaltung lehnte jedoch vorläufig die Pachtung der Bahn ab, da sie zunächst über die finanziellen Ergebnisse der Bahn nach ihrer Uebernahme in den Staatsbetrieb näherere Erfahrungen gewinnen wollte. Es wurde deshalb dem steiermärkischen Landesausschusse nahegelegt, die Bahn zunächst gegen Vergütung der Selbstkosten der Staatseisenbahnverwaltung zu übergeben und erst in einem späterem Zeitpunkte den Pachtvertrag abzuschliessen.

— **Schornsteinfeger auf der Wiener Stadtbahn.** Die Staatsbahndirektion Wien hat bisher den Schornsteinfegern die Fahrt auf der Wiener Stadtbahn im Arbeitskleide aus Reinlichkeitsrücksichten verwehrt. Auf wiederholte Vorstellungen der Genossenschaft hat die Staatsbahndirektion nunmehr gestattet, dass die Schornsteinfeger bei Ausübung ihrer dienstlichen Obliegenheiten im Arbeitsgewande auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn den Dienstraum des Zugführers unter Schonung der Reinlichkeit der dort befindlichen Sitzbänke und selbstverständlich nur gegen Bezahlung der tarifmässigen Fahrgebühren benutzen dürfen. Ausgenommen hiervon bleiben nur jene Züge mit Postbeförderung, bei welchen der Dienstraum ausschliesslich nur für den Zugführer und die mit der Beförderung der Post betrauten Postbeamten frei bleiben muss.

— **Eröffnung des zweigleisigen Betriebes auf der Linie Wien-Salzburg.** Am 18. d. Mts. wird der zweigleisige Betrieb auf

der Linie Wien-Salzburg einheitlich eröffnet, nachdem die Inbetriebnahme des zweiten Gleises auf der Strecke Wels-Lambach am 1. November 1898, Lambach-Attnang am 16. Dezember 1899, Steindorf-Salzburg am 1. Oktober 1901, Attnang-Vöcklabruck am 1. Mai d. J. und Frankenmarkt-Steindorf am 1. August d. J. bereits erfolgte.

— **Direktor Demmer †.** Am 29. Juli ist der um die Entwickelung des österreichischen Lokomotivbaues hochverdiente Direktor der Wiener Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft Demmer infolge Herzlähmung plötzlich verschieden. Bernhard Demmer wurde 1833 zu Eisenach geboren. Er erlernte bei seinem Vater von 1847 bis 1850 das Schlosserhandwerk und verliess als Geselle seine Vaterstadt, um das Handwerk bei auswärtigen Meistern noch ungefähr ein Jahr lang auszuüben. Sein Drang nach einer höheren Ausbildung bewog ihn aber schon im Jahre 1851, nach Wien zu gehen, wo er den höheren technischen Studien mit vorzüglichem Erfolge oblag. Nach kurzer Verwendung als Zeichner und Konstruktör in Maschinenfabriken und Wagenbauanstalten trat er am 1. Juli 1856 in die Maschinenfabrik der Wien-Raaber Bahn (die spätere österreichich-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) ein. Demmer wirkte hier bis zum 30. Oktober 1869 anfänglich als Konstruktör und später als Leiter des Konstruktionsbüros. Er schuf in dieser Zeit selbst mehrere Bauarten von Lokomotiven und Einzeltheilen hierzu und war gleichzeitig ein hervorragender Mitarbeiter an den zahlreichen Bauformen, welche mit den Namen Haswell, Engerth usw. verknüpft sind und sich in der Geschichte des Lokomotivbaues einen Ehrenplatz errungen haben. Von diesen seien hier nur die Lokomotiven „Duplex" und „Steyerdorf" erwähnt, welche Demmer selbst auf die Weltausstellung in London 1862 und Paris 1867 geleitete, wo sie berechtigtes Aufsehen hervorriefen. Im Jahre 1869 beschloss eine Anzahl hervorragender Techniker eine neue Lokomotivfabrik zu errichten. Nachdem die finanzielle Grundlage des Unternehmens gesichert war, wurde die Konzession zur Gründung der Wiener Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft am 6. September 1869 ertheilt. Zum technischen und geschäftlichen Leiter der neuen Fabrik in Gross-Jedlersdorf (gegenwärtig Floridsdorf) wurde Demmer ernannt. Nach seinen Plänen wurde im April 1870 der Bau der Werkstätten und deren Einrichtung rasch durchgeführt. Am 10. Juni 1871 wurde bereits die erste Lokomotive an die österreichische Nordwestbahn abgeliefert, und folgten bis zum Ende des Jahres 1873: 146 Lokomotiven und 120 Tender. Der allgemeine wirthschaftliche Rückschlag, welcher mit dem Jahre 1874 begann, beeinflusste auch das junge Unternehmen in ungünstiger Weise. Durch die Thatkraft Demmer's wurde diese ungünstige Zeit überwunden und in dem folgenden Zeitabschnitte von zwei Jahrzehnten die Lokomotivfabrik Floridsdorf auf eine solche Höhe gebracht, dass sie gegenwärtig einen wohlverdienten Ruf geniesst. Die Floridsdorfer Fabrik war eine der ersten unter den österreichischen Maschinenfabriken, welche die elektrische Kraftübertragung und Beleuchtung mittelst einer eigenen Centralstation in sämmtlichen Werkstätten einführte und damit eine in Fachkreisen als mustergültig anerkannte Anlage schuf. Bis zum Tode Direktor Demmer's wurden im ganzen 1 502 Lokomotiven und 866 Tender, ausserdem zahlreiche Lokomotivkessel und sonstige Theile, feststehende Dampfmaschinen und Kessel, Werkzeugmaschinen und Krahne abgeliefert. Im März 1896 wurde anlässlich der Vollendung der 1 000. Lokomotive eine Feier veranstaltet. Sie gestaltete sich zu einer grossen Huldigung für den Begründer und Leiter der Fabrik. Direktor Demmer gebührt auch das Verdienst, dass seit dem Jahre 1890 in Floridsdorf der Bau von Zahnradlokomotiven aufgenommen wurde, welche bis dahin nahezu ausnahmslos im Auslande erzeugt wurden. Die Lokomotiven sämmtlicher Zahnradbahnen mit kombinirtem Adhäsions- und Zahnstangebetriebe nach System Abt in Oesterreich-Ungarn und Bosnien wurden in Floridsdorf gebaut, insgesammt bisher 44 Stück.

Ungarn.

— **Versicherung gegen Eisenbahnunfälle auf ungarischen Eisenbahnen.** Ein Unternehmer empfahl in einer jüngst dem ungarischen Handelsminister vorgelegten ausführlichen Denkschrift die Einführung der allgemeinen Versicherung der Reisenden gegen Eisenbahnunfälle, in welcher dargelegt wird, dass bei einer Gesammtzahl von jährlich 43 000 000 Reisenden die durchschnittliche Prämieneinnahme wenigstens 10 000 000 Kr. betragen würde. Bei einer kaum fühlbaren Belastung der Reisenden würde somit der Staat eine beträchtliche Einnahme erzielen, und würden die leidigen Schadenersatzprozesse wegen der Eisenbahnunfälle aufhören. Der Minister erklärte, wie ungarische Blätter melden, diese Vorschläge in Erwägung ziehen zu wollen.

— **Bau eines neuen grossen Heizhauses in Budapest.** Dem von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen dem Handelsminister vorgelegten Plane zufolge soll anlässlich der Umgestaltung des Budapester Westbahnhofes der ungarischen Staatsbahnen (ehemals Centralbahnhof der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft) eine neue Heizhausanlage für 54 Lokomotiven in unmittelbarer Nähe des Rákoser Rangirbahnhofes errichtet werden.

— **Aufhebung von Nebengebühren im Gütertarif der ungarischen Staatsbahnen.** Im Jahre 1891 wurde auf den ungarischen Staatsbahnen das Lagergeld für Güter, welche zur Einlagerung bis zur möglichen Beförderung übernommen werden, ferner das Lagergeld für Güter, welche infolge eingetretener Transporthindernisse in der Versandstation oder in einer Unterwegsstation eingelagert werden, aufgehoben; ausserdem wurde im Jahre 1893 die Gebühr für die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes oder des Absenders vom Eingange aufgelegter Nachnahmen auf den ungarischen Staatsbahnen und den in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen fallen gelassen.

Die mit 1. Januar d. J. erfolgte Aenderung der Tarifbestimmungen hat zu Zweifeln Anlass gegeben, ob die obigen Erleichterungen auch weiterhin in Geltung verblieben sind. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat zur Behebung dieser Zweifel ausdrücklich ausgesprochen, dass diese Erleichterungen unverändert in Kraft stehen.

— **Eröffnung einer Bergwerksbahn mit elektrischem Betriebe.** Am 20. Juni d. J. ist im Bereiche der Bergwerke unweit Leutschau, Komitat Zips, eine Bergwerksbahn mit elektrischem Betriebe dem Verkehr übergeben worden. Diese Linie verbindet die Bergwerke in der Station Marksdorf (Márkusfalva) mit der Hauptlinie Kaschau-Marksdorf-Oderberg der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunglück bei Signy-le Petit.** Ein von Mezières-Charleville nach Lille gehender Schnellzug, in dem sich mehrere Musikvereine befanden, entgleiste am 10. d. Mts. früh in der Nähe von Signy-le Petit. Bei dem Unfall wurden 5 Personen getödtet und 14 zum Theil schwer verletzt. Die Verunglückten sind Arbeiter der Werkstätten der Ostbahn, die zur Theilnahme an einem Musikfest nach Lille fahren wollten.

— **Die neuen Regeln für den Transport von unbearbeiteten Häuten und Fellen auf den russischen Bahnen**, die wir auch den Lesern unserer Zeitung mitgetheilt haben, sind dieser Tage, wie die „Birsh. Wedom." mittheilen, Anlass gewesen, dass die Vertreter der Moskauer Gerbereien und der Moskauer Fleischbörse auf Anregung des Moskauer Börsenkomitees zu einer Besprechung zusammen getreten sind, deren Zweck es war, Mittel und Wege ausfindig zu machen, die Aufhebung dieser für den Handel lästigen Bestimmungen herbeizuführen. Diesen Regeln zufolge dürfen nämlich vom September d. J. ab unbearbeitete Häute und Felle nur in verpacktem Zustande auf den Bahnen befördert werden, wodurch die Kosten sich sehr wesentlich erhöhen werden. Wie bedeutend sich die daraus entstehenden Kosten gestalten werden, geht aus folgendem hervor: Wenn man die Kosten für die leichteste Verpackung für einen Ballen mit 1 R. 20 Kop. (= 2,59 *M.*) annimmt, so würde der Versender für einen Wagen etwa 200 R. (= 432 *M.*) verausgaben müssen; da sich nun der jährliche Transport von unbearbeiteten Häuten und Fellen auf 7 000 Wagenladungen beläuft, so würden sich die Kosten für die Verpackung auf 1 400 000 R. (= 3 024 000 *M.*) stellen. Die Versammlung beschloss, bei den Ministern der Finanzen und der Verkehrsanstalten um Aufhebung der neuen Regeln nachzusuchen. Diesem Gesuch haben sich auch das Petersburger, Warschauer und Nishegoroder Börsenkomitee angeschlossen.

Wenn die aufgestellte Rechnung, wie sie die „Birsh. Wedom." mittheilen, stimmt, dann ist die Auflage, die dem Handel gemacht wird, allerdings sehr bedeutend und wohl geeignet, den Wettbewerb mit anderen Ländern erheblich zu erschweren. Da aber durch die Maassregel offenbar ein Schutz gegen Verlust einzelner Häute und Felle und ebenso in gesundheitspolizeilicher Beziehung ein Schutz gegen Verbreitung von Krankheiten erreicht werden soll, so wird es voraussichtlich nicht ohne weiteres gelingen, die zuständige Instanz zu bewegen, die Maassregel wieder aufzuheben. Namentlich wird hierbei die Absicht, eine Schutzmaassregel gegen die Verbreitung von ansteckenden Krankheiten zu schaffen, voraussichtlich sehr schwer ins Gewicht fallen. Ob trotzdem die materielle Schädigung des Handels den Ausschlag geben wird, darf füglich noch bezweifelt werden.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnverbindung zwischen Russland und Amerika.** Den „Russk. Wed.“ wird aus Wladiwostok unterm 26. Juni geschrieben, dass mehrere grosse amerikanische Unternehmer, gestützt auf die Ergebnisse verschiedener Vorarbeiten, die Hoffnung hegen, in allernächster Zeit Russland und Amerika vermittelst einer Eisenbahn verbinden zu können. Zu diesem Behufe soll von Alaska aus entweder eine Riesenbrücke von 110 Werst (= 117,4 km) Länge über die Beringstrasse geschlagen oder schwimmende Prähme für die Eisenbahnzüge errichtet werden. Wie es heisst, haben amerikanische Ingeniöre die Strecke von Irkutsk nach Jakutsk bereits durchforscht, wobei sie zu der Ueberzeugung gekommen sind, dass der Bau einer Eisenbahn auch durch die Tundren möglich erscheint. Bei Besprechung der Frage, betreffend die Verbindung Russlands und Amerikas durch eine Eisenbahn, sind sämmtliche amerikanischen Ingeniöre darüber einig, dass auf der Linie Alaska-Beringstrasse-Jakutsk-Irkutsk selbst im rauhesten Winter der Eisenbahnverkehr durch Schneeverwehungen nicht mehr Stockungen erleiden würde, als in Russland etwa im Guvernement Archangel oder auf der Strecke Perm-Tjumen. Andere amerikanische Ingeniöre rathen wiederum, die Eisenbahn von der Beringstrasse derart zu führen, dass sie sich an die sibirische Eisenbahn ausserhalb der Regionen der Schneestürme anschliesst und dann in kurzen und Zickzacklinien unterhalb Jakutsks weitergeht. Von dritter Seite endlich wird gerathen, für die Dauer des Winters besonders erbaute Lokomotiven und Eisenbahnwagen mit Vorrichtungen zur Beseitigung des Schnees in Verkehr zu setzen. Dass der Plan einer Eisenbahn Alaska-Petersburg keine Utopie ist, mag aus dem Umstande ersehen werden, dass die praktischen amerikanischen Milliardäre bereit sind, Millionen ihres Vermögens in Antheilscheinen dieses Unternehmens anzulegen. Der amerikanische Ingeniör Went hat bereits Alaska durchforscht und die schmalste Stelle der Beringstrasse festgestellt. Nach dem Projekt, das er im Auftrage einer grossen amerikanischen Gesellschaft entworfen hat, soll die Eisenbahn von Amerika nach Russland zweigleisig sein. — So weit die Mittheilungen des russischen Blattes, die trotz aller Wunder, welche die moderne Technik gethan, doch mit grosser Skepsis aufzunehmen, aber dadurch für die praktische Durchführung keineswegs glaubhafter sein wird. Neu ist diese Idee übrigens nicht.

— **Chinesische Ostbahn.** Das Staatsdepartement zu Washington hat die Nachricht erhalten, dass die chinesische Ostbahn eine direkte Personenzugverbindung zwischen Moskau und Port Arthur eröffnet habe, und dass die Züge der Süd-Ussuribahn Anschluss an die Dampfer erhalten, die den Verkehr zwischen den russischen Häfen im stillen Ozean und den chinesischen und japanischen Häfen vermitteln.

— **Eisenbahn Swakopmund-Windhuk.** Am 19. Juni ist, wie bereits in Nr. 50 S. 801 d. Ztg. gemeldet, der erste Personenzug in Windhuk eingelaufen. Es war, so berichtet die „Deutsch-südwestafrik. Zeitung“, ein stattlicher Zug, bestehend aus vier Personenwagen I. und II. Klasse, einem Wagen III. Klasse (für Eingeborene) und zwei Gepäckwagen. Maschinen und Wagen waren mit Strauchwerk geschmückt, an der Laterne der ersten Maschine wehte ein Fähnchen in den deutschen Farben. Leider entsprach die Anzahl der Reisenden der Grösse des Zuges nicht; nur 29 Reisende entstiegen in Windhuk den Eisenbahnwagen und wurden von den auf dem Bahnhof harrenden Windhukern mit einem freudigen Hurrah in Empfang genommen, in das eine von dem Bezirksamtmann Bergrath Duft gehaltene Begrüssungsansprache ausklang. Noch einige Tage zuvor wusste man nicht sicher, ob der Ausstellungszug bis nach Windhuk selbst werde durchgeführt werden; sonst hätten doch vielleicht Mehrere die Gelegenheit wahrgenommen, die erste Fahrt mitzumachen. Es war bis zuletzt rastlos gearbeitet worden, um den hocherfreulichen Erfolg zu erreichen, dass die Eröffnung der Eisenbahn zugleich mit der zweiten landwirthschaftlichen Ausstellung gefeiert werden konnte. Da man vor Jahresfrist die Fertigstellung der Eisenbahn etwa um den 1. Oktober d. J. erwartet hatte und der vollständige und regelmässige Betrieb am 1. Juli eröffnet worden ist, so ist das Werk drei Monate früher, als erwartet, beendet worden, ein Erfolg, zu dem man das Eisenbahnkommando von Herzen beglückwünschen kann. Die Eisenbahn Swakopmund-Windhuk ist die erste vollendete Eisenbahn in einer deutschen Kolonie. Die Strecke ist rund 400 km lang, die Bahn steigt vom Meere bei Swakopmund bis zu 1 640 m Höhe bei Windhuk. Sie durchfährt in den ersten rund 100 km bis Jakalswater eine meist vegetationslose Sandwüste und hat Stellen, deren Schwierigkeit auch dem Laien auffällt, namentlich beim Durchgang durch den Khanrivier, bei Dorstrivier und in den Bergen zwischen Okasise und Kapenousseu (Waldau Km. 289) zu überwinden. Von den zahlreichen Brücken, die im Zuge der Bahn liegen, sind namentlich die beiden grossen Brücken unmittelbar hinter Okahandja, in der Richtung nach Windhuk, bemerkenswerth, deren grössere die stattliche Länge von 305 m hat. Die Landschaftsbilder, die dem Auge des Reisenden sich darbieten, zeigen den allmählichen Uebergang von der Wüste zu einer nach und nach zunehmenden Vegetation; auf den blossen weissen Sand folgt der Milchbusch, dann niedriges Strauchwerk, in der Folge Dornbusch und Bäume, bis man vor Windhuk bei Okapuka und Brakwater durch ein richtiges Wäldchen fährt, das reizende Durchblicke gewährt, namentlich, wenn man es auf der Rückfahrt von Windhuk im Scheine der Morgensonne durchschneidet. Die Strecke Swakopmund-Windhuk wird von dem Personenzuge in zwei Tagen zurückgelegt. Ein Zug verkehrt wöchentlich nach jeder Richtung. Der Zug von Swakopmund fährt Donnerstags Morgens 6.15 Uhr ab und ist am Freitag Abend 7 Uhr in Windhuk; der Zug in entgegengesetzter Richtung verlässt Windhuk Montags Morgens 6 Uhr 40 Minuten und erreicht Swakopmund am Dienstag Abend 9 Uhr. Beide Züge bleiben über Nacht in Karibib liegen. Die Bahnhofsgebäude und Anlagen auf den Stationen machen durchweg einen stattlichen und namentlich auch ordentlichen und sauberen Eindruck. Auf der Strecke von Okahandja bis Windhuk sind Bahnhofsanlagen noch nicht vorhanden. Nur in Okahandja steht ein vorläufiges kleines Stationshäuschen auf einem unterhalb der Station belegenen Platze.

Allgemeines.

— **Die grössten Schnelldampfer.** Einer eingehenden Beschreibung des demnächst vom Stapel zu lassenden neuesten und grössten Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II.“ fügt der Bremer „Leuchtthurm“ folgende interessante Nachweisung der jetzigen grössten Schnelldampfer bei:

Dampfer	Länge über Deck	Breite auf Spanten	Roh-Reg.-Tonnen	Geschwindigkeit	Maschinenstärke PS
Lucania und Campania . . (Cunard-Linie)	189,59 m 622 '	19,81 m 65 '	12 950	22	27 000
Kaiser Wilhelm der Grosse . . (Norddeutscher Lloyd)	197,720 m 649 ' 5 "	20,1 m 66 '	14 349	23	30 000
Kronprinz Wilhelm . . . . (Norddeutscher Lloyd)	202,17 m 663 ' 4 "	20,1 m 66 '	14 908	23,5	36 000
Deutschland . . (Hamb.-Amerika-Linie)	208,5 m 684 '	20,42 m 67 '	16 502	23,5	37 000
Oceanic . . . . (White Star-Linie)	214,58 m 704 '	20,73 m 68 '	17 040	21	23 000
Kaiser Wilhelm II. (Norddeutscher Lloyd)	215,54 m 706 ' 6 "	21,94 m 72 '	20 000	23,5	40 000

Bücherschau.

— **Eisenbahn-Zeitfragen.** Folge der grundlegenden Vorarbeiten für eine neue Verkehrsordnung und künftige Verkehrswissenschaft von Ludwig Ed. Trommer. Zürich. Art. Institut Orell Füssli. 1902. Preis 2 ℳ.

Der Verfasser hat eine Anzahl der von ihm früher in dieser Zeitung und in den „Bayerischen Verkehrsblättern“ veröffentlichten Abhandlungen jetzt in Buchform zusammengestellt. An der Hand seiner reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Tarifwesens, die er sich namentlich als Vertreter der deutschen Bahnen im Auslande erworben hat, sucht er in erster Linie auf eine zeitgemässe Umformung der herkömmlichen Tarifgestaltung hinzuwirken, deren steigende Schwerfälligkeit und Weitläufigkeit er als einen wirthschaftlichen Missstand schildert und tadelt. Gegen das endlose Anschwellen der Klassifikationstabellen, in welche von Jahr zu Jahr immer neue Waarengattungen Aufnahme finden, glaubt er ein wirksames Gegenmittel darin gefunden zu haben — S. 15 —, dass der zur Anwendung kommende Tonnenkilometersatz auf den Marktwerth der zu versendenden Sachen bezogen wird, „und da dieser Werth dem Versender am besten bekannt sein muss, ist er von diesem in bindender Form

auf den Begleitpapieren anzugeben". Das hiesse also den Grundsatz der Selbsteinschätzung, den die preussische Finanzverwaltung mit so siegreichem Erfolge auf dem Gebiete der direkten Steuern zur Geltung gebracht hat, auf das Verkehrs- und Tarifwesen übertragen. Eine solche Uebertragung ist aber u. E. schon deshalb ausgeschlossen, weil hier die Möglichkeit einer wirksamen Kontrole fehlen würde. Denn wenn der Verfasser in dieser Beziehung auf S. 85 f. sagt: „Wie aber kann die Prüfung der Werthangabe im Zweifelsfalle seitens der Annahmebeamten geschehen? — — Durch Forderung der Vorlage des Verkaufsscheines, des Geschäftsbuches, auch des Kurszettels bei börsenmässig gehandelten Sendungen", so stehen wir doch der Durchführbarkeit einer solchen Maassnahme mit recht erheblichem Zweifel gegenüber. Auch möchte zu bedenken sein, dass im Laufe der Zeit gerade bei den wichtigsten Tarifen — z. B. beim Rohstofftarif, bei den Seehafentarifen — ganz andere Erwägungen maassgebend gewesen sind, als die Rücksicht auf den Werth der Transportgegenstände, und es dürfte schon aus diesem Grunde ein ausschliessliches Betonen des Werths der Waare den vielseitigen Verkehrsbedürfnissen unserer Zeit kaum noch entsprechen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 13,126 km lange Strecke Lübeck-Schlutup der Lübeck-Büchener Eisenbahn, welche am 20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Bellenberg wird am 18. August d. J. für den beschränkten Stückgutverkehr — Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Stams an der Linie Innsbruck-Landeck wird am 15. August d. J. als Station zunächst für den beschränkten Wagenladungsverkehr und vom 1. Oktober d. J. ab für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Der **Entwurf eines Uebereinkommens, betreffend den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins**, ist den betheiligten Vereinsverwaltungen zur Prüfung zugegangen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 375 vom 5. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Aenderungen des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 9. August d. J.).

Nr. I 383 vom 6. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschussberichte zu Nr. XXI und XXIV der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 9. August d. J.).

Nr. I 385 vom 7. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 11. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. September d. J. wird der zwischen den Stationen Britz und Chorin an der Bahnstrecke Bernau-Stettin gelegene Haltepunkt Chorinchen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Stettin, im August 1902. (2102)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Vom 1. September d. J. ab werden die Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Weissenfels - Zeitz gelegenen Haltestelle Prittitz, welche bisher nur dem Personen- und Gepäck- sowie dem Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, auch auf die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, Leichen, leichteren Fahrzeugen und lebenden Thieren ausgedehnt. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Wagens erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen (Lokomobilen, Künstlerwagen und dergl.) und von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Erfurt, den 11. August 1902. (2103)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Der in unseren Bekanntmachungen vom 11. April und 24. Mai d. J. erwähnte Nachtrag III zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau tritt am 1. September d. J. in Kraft. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 15. Oktober d. J. an. Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 14. August 1902. (2104)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten deutschen Bahnen.

Am 1. Oktober treten in Kraft:
a) Gütertarif zwischen den Stationen der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Eisenbahnen,
b) Thiertarif für die Binnenverkehre der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Eisenbahnen und im Wechselverkehre derselben,
c) Nachtrag I zum Binnengütertarif der Lübeck-Büchener Eisenbahn,

durch welche u. a. die infolge des Uebergangs der Güterbeförderung auf die neue Bahnstrecke Wandsbek - Rothenburgsort-Hamburg eintretenden Frachterhöhungen zur Einführung kommen.

Die in den Tarifen und dem Nachtrag enthaltenen Frachtsätze für Schlutup treten bereits mit dem 20. d. Mts., dem Tage der Eröffnung dieser Station, in Geltung.

Die in die Tarife aufgenommenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Abdrücke der Tarife und des Nachtrags können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verwaltungsbüreau gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Lübeck, den 15. August 1902. (2105)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. August 1902 wird die Station Illingen i. Württemberg in den Ausnahmetarif 18 des sächsisch - württembergischen Tarifheftes 2 (Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten) als Versandstation einbezogen. Auskunft über die Frachtsätze geben die betheiligten Stationen.

Dresden, den 14. August 1902. (2106)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Am 15. August d. J. wird die Station Westerwoort der niederländischen Staatsbahn und der holländischen Eisenbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Arnheim in die Tarifhefte B 2 und B 3 (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen), sowie C 2 und C 3 (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn) aufgenommen.

Elberfeld, den 11. August 1902. (2107)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlentarif Nr. 7 nach Württemberg.

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober d. J. werden die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze der Stationen Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Neuhausen a. d. Fildern und Plieningen-Hohenheim ohne Ersatz aufgehoben.

Vorkommende Sendungen werden ferner auf Möhringen a. d. Fildern abgefertigt, wodurch theilweise geringe Frachterhöhungen eintreten. Unser Verkehrsbüreau ertheilt auf Befragen nähere Auskunft. (2108)

St. Johann-Saarbrücken, 12. August 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Am 1. Oktober 1902 tritt zum Verbands-Gütertarif der Nachtrag 8 in Kraft.

Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, des Kilometerzeigers und der Stationsfrachtsätze, sowie einige sonstige Berichtigungen.

Die Aenderungen des Kilometerzeigers und der Stationsfrachtsätze bestehen zum Theil in Tarifermässigungen, zum Theil aber auch in Erhöhungen der jetzigen Entfernungen und Frachtsätze.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,55 ℳ durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 11. August 1902. (2109)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Die in dem vom 1. November 1897 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der österr. Nordwestbahn, süd-norddeutschen Verbindungsbahn etc. und in den dazu gehörigen Nachträgen 1—4 enthaltenen Frachtsätze nach den Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn treten mit dem 30. September d. J. ausser Kraft.

Breslau, den 13. August 1902. (2110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 1. September d. J. tritt zum Tarif für den obigen Verkehr der Nachtrag I in Kraft. Er enthält ausser den in der Zwischenzeit im Verfügungswege eingeführten Tarifänderungen vornehmlich ermässigte Frachtsätze für bestimmte Eisenartikel und Eisenbahnfahrzeuge nach den aussereuropäischen Hafenplätzen des Verbandes. Soweit durch den Nachtrag nicht schon bestehende Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eingeführt werden, treten solche erst mit dem 1. Oktober d. J. in Kraft. Druckstücke des Nachtrags werden voraussichtlich Ende dieses Monats zum aufgedruckten Preise von den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie von der deutschen Levantelinie in Hamburg bezogen werden können. Bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 11. August 1902. (2111)
Königliche Eisenbahndirektion.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902.

Auf Seite 190 des Heftes C II „H. Umkartirungstarif" ist zwischen dem 2. und 3. Absatz der Anwendungsbestimmungen als neuer Absatz einzuschalten:

„Der Umkartirungstarif gilt in gleicher Weise auch für Sendungen nach oder von einer bayerischen Station, welche in die Tarife für den Donauumschlagsverkehr nicht einbezogen ist, im Verkehre mit der nächsten Verbandsstation."

München, den 11. August 1902. (2112)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Tirol-vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Theil II, Heft 1.

Mit Wirksamkeit vom 16. Oktober 1902 werden in dem auf 1. September 1902 zur Ausgabe kommenden Heft 1 (Verkehr mit Württemberg) die zwischen Bregenz und Lindau Rangirbh. einerseits und den Stationen Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Neuhausen a. d. Fildern und Plieningen-Hohenheim andererseits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben.

Vorkommende Sendungen nach und von den genannten Stationen der Filderbahn werden künftig in Möhringen a. d. Fildern umkartirt. Wegen der hierdurch eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen ertheilt das Tarifbüreau der kgl. Generaldirektion in Stuttgart Auskunft.

Karlsruhe, den 12. August 1902. (2113)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Mit Gültigkeit vom 18. d. Mts. ab wird die Station Essen-Segeroth des Direktionsbezirks Essen in die Klassen 1—10 und 12 des vorbezeichneten Tarifs mit den für die Station Essen Nord, ferner die Station Iserlohn Ostbhf. des Direktionsbezirks Elberfeld mit den für die Station Iserlohn und die Station Ahaus der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit den für die Station Legden bestehenden Frachtsätzen in die Klasse 10 (für Hafer, Mais und Oelsaaten) aufgenommen.

Essen, den 11. August 1902. (2114)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.

1. Die Stationen Annahütte, Klettwitz, Klingmühl-Lichterfeld, Poley und Sallgast der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, welche dem Verbande z. Zt. nur bezüglich des Ausnahmetarifs 6 a für Brennstoffe angehören, werden vom 1. September d. J. ab in den Gesammtverkehr einbezogen.

2. Vom 1. September d. J. ab werden ferner die bisher im bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif enthaltenen Stationen München-Giesing, München-Schwabing und Milbertshofen in den obengenannten direkten Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 8. August 1902. (2115)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif.
(Gruppe I, II/V.)

Die Station Nieder-Salzbrunn (Direktionsbezirk Breslau) wird vom 16. August d. J. ab in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen (Verkehr von Vienenburg) mit dem Frachtsatze von 0,98 ℳ für 100 kg aufgenommen.

Magdeburg, den 9. August 1902. (2116)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden Frachtsätze nach den Haltestellen Damerkow (Kreis Stolp), Jassener See, Gr.-Massow und Wussow, sowie ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Finkenbruch, Helenhof und Zewitz der Nebenbahn Bütow-Lauenburg i/Pm. des Direktionsbezirks Danzig zur Einführung gebracht, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Kattowitz, den 9. August 1902. (2117)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 20. d. Mts. ab wird die Station Schlutup der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet und in den Gütertarif des vorbezeichneten Verbandes einbezogen.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 11. August 1902. (2118)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. September d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 1 ein neuer Ausnahmetarif Nr. 12 F für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder Ausrüstung von See- und Flussschiffen, und zwar für die im Ausnahmetarif Nr. 12 D aufgeführten Artikel von Pilsen und Pilsen-Skodawerke k. k. St. B. nach Vegesack (Grohn-) K. E. D. Hannover in Höhe von 149 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dieser Frachtsatz ist gültig bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und findet nur unter besonderen Bedingungen Anwendung. Die Anwendungsbedingungen

sind dieselben, die im norddeutsch-sächsischen Verbandsgütertarif für Ausnahmetarif D 2 vorgesehen sind.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen der Versand- und Bestimmungsstationen.
Breslau, den 8. August 1902. (2119)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Die im Nachtrag 2 zum Tarif Theil II, Heft 3 vom 1. August 1902 aufgeführten Frachtsätze der Ausnahmetarife 14 C (Chlorkalium) und 14 D (Kalidüngesalze) von Salzungen (königliche Eisenbahndirektion Erfurt) nach ungarischen Stationen treten, soweit sie Erhöhungen gegenüber den durch Bekanntmachung vom 24. Januar 1902 mit Gültigkeit ab 20. Februar 1902 eingeführten Frachtsätzen enthalten, an Stelle der letzteren erst am 1. Oktober d. J. in Kraft.
Breslau, den 12. August 1902. (2120)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Die Station Schlutup der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft wird mit dem Tage ihrer Eröffnung, dem 20. August d. J., in den Nord-Ostsee-Verbands-Güter- und Thiertarif einbezogen.
Der Frachtberechnung sind die um 14 km erhöhten Entfernungen für Lübeck zu Grunde zu legen. Vom 1. Oktober d. J. ab werden durch den Nachtrag 8 zum Verbandsgütertarif besondere, zum Theil erhöhte Entfernungen für den Verkehr mit Schlutup zur Einführung kommen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Altona, den 11. August 1902. (2121)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1902 finden die Frachtsätze für Basel transit-Westschweiz im Transittarif Mannheim-Basel (Reichsbahn) vom 15. Juli 1894 und in den Ausnahmetarifen 17 (Petroleum und Naphta) und 27 (für gewisse Güter belgischer oder holländischer Herkunft) der Tarifhefte 1 vom 1. November 1901 und 4 vom 1. September 1901 auch Anwendung auf Sendungen nach den Stationen der Spiez-Frutigen-Bahn, Spiez-Erlenbach-Bahn, Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) und der Grübethal-Bahn.
Strassburg, den 7. August 1902. (2122)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1902 finden die Frachtsätze für Basel transit-Westschweiz in den Ausnahmetarifen 10 (Getreide usw.), 12 (Transittarif) und 28 (Petroleum und Naphta) des Gütertarifs für den Binnenverkehr vom 15. April 1899 auch Anwendung auf Sendungen nach den Stationen der Spiez-Frutigen-Bahn, Spiez-Erlenbach-Bahn, Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) und der Gürbethal-Bahn.
Strassburg, den 7. August 1902. (2123)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif V, Wechseltarife der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den oldenburgischen Staatsbahnen, mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3, Militärbahn - Staatsbahntarif, niederdeutscher, thüringisch - hessisch-sächsischer und thüringisch - hessisch-bayerischer Verbandsgütertarif, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17) und Staatsbahn-Thiertarif.

Vom 1. September d. J. ab werden die Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Weissenfels - Zeitz gelegenen Haltestelle Prittitz, welche bisher nur dem Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, auch auf die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, leichteren Fahrzeugen und lebenden Thieren ausgedehnt. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Wagens erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen (Lokomobilen, Künstlerwagen und dergleichen) und von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.
Erfurt, den 9. August 1902. (2124)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 11. August d. J. ab wird im Uebergangsverkehr der Nebenbahn Reutlingen-Gönningen nach und von der kgl. württ. Staatseisenbahn die Mindestfracht für Frachtstückgut pro Frachtbriefsendung auf 0,15 ℳ ermässigt und der Artikel „Blumenzwiebel" unter die Güter des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter aufgenommen.
Stuttgart, im August 1902. (2125)
Direktion
der württ. Lokaleisenbahnen.

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt auf der Filderbahn an Stelle des vom 1. August 1899 ab gültigen Lokalgütertarifs ein neuer Lokalgütertarif in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Möhringen a/F. und den übrigen Filderbahnstationen, welche auf die im Uebergangsverkehre mit den k. württ. Staatseisenbahnen von bezw. nach Möhringen a/F. zur Abfertigung gelangenden Sendungen der direkten Verkehre zur Anwendung kommen sollen. Dafür werden die sämmtlichen z. Zt. bestehenden Frachtsätze in den verschiedenen direkten Verkehren der Filderbahn für alle Stationen mit Ausnahme von Möhringen a/F. zur Aufhebung gelangen.
Durch den neuen Tarif treten in den direkten Verkehren der Filderbahn Tariferhöhungen und Tarifermässigungen ein.
Der Tarif ist bei der unterzeichneten Direktion und der Station Möhringen a/F. käuflich zu haben.
Stuttgart, im August 1902. (2126)
Direktion
der Filderbahngesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr mit der Prinz Heinrichbahn.

Zu dem Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen diesseitigen und preussischen Stationen einerseits und Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits vom 1. November 1901 wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ein Nachtrag I ausgegeben, durch den die bisherigen Bestimmungen über Fahrpreisermässigungen für akademische Ausflüge, für Schulfahrten und Ferienkolonien sowie zu milden Zwecken geändert worden sind. Bei den Fahrpreisen treten hierbei geringfügige Erhöhungen von 0,1 ₰ bis 0,5 ₰ pro 1 km ein.
Die im Nachtrag enthaltenen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.
Exemplare des Nachtrags können zum Preise von 0,35 ℳ = 0,45 Frcs. bezogen werden.
Strassburg, den 11. August 1902. (2127)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Gleisüberbauten und Deckenkonstruktionen einschl. der Oberlichter für den südlichen und mittleren Theil des Posttunnels auf Bahnhof Breslau O/S. (71 400 kg bas. Flusseisen, 1 640 kg Flussstahlguss und 76,3 qm Drahtglas) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.
Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 22. August, Vorm. 11 Uhr an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am oberschlesischen Bahnhof einzureichen.
Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben.
Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ einschliesslich der Zeichnungen von dort bezogen werden.
Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Breslau, den 6. August 1902. (2128)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten abgängigen Schienen, Schwellen sowie Eisen- und Stahlschrott etc. sollen öffentlich verkauft werden.
Der Termin dafür ist auf den 25. August 1902, Vormittags 11 Uhr festgesetzt, und sind mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote bis zu diesem Zeitpunkte, versiegelt und portofrei, an uns einzureichen.
Zuschlagsfrist 15 Tage.
Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Rechnungsbüreau in Malstatt-Burbach, Ecke St. Johanner- und Sophienstrasse, Zimmer 21 zur Einsicht aus und werden gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar, nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau abgegeben. (2129)
St. Johann-Saarbrücken, im August 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. August Vorm. gemeldet.

Nr. 23. Berlin, am 16. August 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A E	48	1	Stück	Roststab —	5	1	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
2	A E	—	4	Bund	verz. Eisendraht —	264	2	Gernshain	Direktion Mainz	fingerdick.
3	A G	—	20	Spahnkörbe	leer —	8	3	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
4	A K	1616	1	Ballen	Bürstenwaaren —	40	4	Viersen	K. E.-D. Cöln	
5	A P	5	1	Kiste	leer —	60	5	Depot Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
6	B	6441	1	„	leer —	50	6	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
7	B	—	1	Stück	eis. Gewicht —	8	7	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	zur Säemaschine.
8	B	125 135 128	4 1 1	„ „ „	eis. Ofenrohre — eis. Ofenrohre — eis. Ofenrohre —	5	8	Bremen Freibez.	K. E.-D. Hannover	
9	B & C	12/13	2	Ballen	Sandpapier —	67	9	Hamburg	K. E.-D. Altona	
10	B C	484	1	Korb	Eisenw. (Stollen) —	49	10	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
11	B S	204	1	Bund	6 runde Eisenstangen	7	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	4 m lang.
12	C	41	1	Stab	Rundstahl —	5	12	Aachen	K. E.-D. Cöln	
13	C	14126	1	Kiste	Bijouteriewaaren —	23	13	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
14	Ch W F	1278	1	eis. Fass	gefüllt —	215	14	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
15	C K	—	1	Stück	eis. Welle —	198	15	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
16	C W R	74/75	2	Korbfl.	Säure —	67 62	16	Spandau	K. E.-D. Berlin	
17	D A G	1101	1	Kiste	gefüllt —	7	17	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
18	D H	—	1 1	Stück „	Vierkantholz — Brett —	33	18	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
19	D M	980	1	Stange	Eisen —	14	19	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
20	E H	7527	1	Kollo	Baumwollwaaren —	?	20	Gensingen H.	Direktion Mainz	
21	E R	180	1	eis. Fass	leer —	52	21	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
22	E W	1373	1	Ballen	Seilerwaaren —	6	22	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	F M	—	4 1	Stück Sack	Gerüsteisen — Werkzeug —	51 8	23	Aachen	K. E.-D. Cöln	
24	F W	1459	1	Fass	gefüllt —	45	24	Tauberbischofsheim	Badische Stsb.	
25	G B	18023 825	1	Kiste	kondensirte Milch —	28	25	Rheydt=Geneiken	K. E.-D. Cöln	
26	G & Co.	17111	1	Fass	ansch. gelbe trockene Farbe	49	26	Briesen Westpr.	K. E.-D. Danzig	
27	G K	33503 A/B	2	Pack	Eisentheile —	16	27	Empel	K. E.-D. Essen	
28	G N A H	1076	1	Fass	leer —	27	28	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
29	G T	1574	1	Ballot	Schuhschäfte —	31	29	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
30	H	1536 4693	2	Kisten	leer —	22	30	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
31	H	—	1	Stange	Eisen —	17	31	Brügge	K. E.-D. Cassel	
32	H	10	1	Sack	1 Pappkarton Wäsche	12	32	Freiberg	Sächsische Stsb.	
33	H	635	1	„	Holzwaaren —	24,5	33	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
34	H D	504	1	Kiste	Bänder, Spitzen, Schnallen	80	34	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
35	H K	—	1	Stück	neues Eisenrohr —	9,5	35	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
36	H L	100	1	Korb	? —	40	36	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
37	H P	1377	1	Kiste	1 Standregulator, 1 Schwarzwälderuhr	14	37	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	
38	H St	4771	1	„	Holztheile —	24	38	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
39	J B	606	2	Bund	2 Façoneisen —	8	39	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	
40	J C	100	1	Kiste	2 Asphaltplatten —	13,5	40	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
41	J E	100	1	„	Wein —	12	41	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
42	J K	—	5	Körbe	leer —	10	42	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
43	J S	9251 9252	2	Säcke	Feldsaat —	171,5	43	Wabern	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
44	K	4650	1	Verschl.	Bettstellentheile —	?	44	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
45	L	4323	1	Fass	leer —	8	45	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
46	L	80	1	„	leer —	23	46	Zell i/W.	Badische Stsb.	
47	L roth	—	4	Stäbe	Rundeisen —	8	47	Leipzig Dresd. B.	Sächsische Stsb.	W P 15 C eingeprägt.
48	L B	858	1	Ballen	? —	—	48	Vlissingen	Niederländische Stsb.	von Frankfurt.
49	P	85495	1	Pack	Tabak —	?	49	Mosbach	Badische Stsb.	
50	M	897	1	Bierfass	leer —	16	50	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
51	M B H	3716	1	Kiste	gefüllt —	51	51	Soest	K. E.-D. Cassel	bez. Rotterdam.
52	M C M Difiano F G Co. Chicago	—	1	—	Damenfahrrad —	15	52	Göttingen	„	Gepäck.
53	M E	30	1	Oelfass	leer —	35	53	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
54	M F	8199	1	Kiste	Zollgut —	51	54	Neustadt i/Schl.	K. E.-D. Kattowitz	v. Herbesthal.
55	M H	697	1	Stück	Maschinentheil —	5	55	Hünfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
56	M H	—	1	„	Eisenrohr —	74	56	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
57	M O	—	1	Sack	Zucker —	75	57	St. Georgen i. Schw.	Badische Stsb.	
58	M S M oder W S W	81 18	1	„	Kaffee —	76	58	Ueberlingen	„	
59	N E B	12	1	„	leere Säcke —	9	59	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
60	P	2	1	Stück	Schüttelrost —	2	60	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
61	P X	14128	1	Kiste	Porzellanrollen zu elektr. Lichtanlagen	18	61	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
62	P Z	—	1	Stück	2 theil. Ofenrost —	8	62	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
63	R C	—	1	Kiste	Wäsche, Porzellan, Kleider	82	63	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
64	R & E	3886	1	Bierfass	leer —	28	64	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
65	R & N	74 1972	2	Bierfässer	leer —	17	65	„	„	
66	R S	undeutlich, vielleicht 1007	1	Fass	leer —	83	66	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
67	R S	2979	1	Kiste	Drahtstifte —	57	67	Vaihingen S.	Württemberg. Stsb.	
68	S	65	1	„	Rosinen —	18	68	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
69	Sch Co.	21705	1	„	Lilienmilchseife —	37	69	Mannheim	Badische Stsb.	
70	S K	4	1	„	Kleider —	—	70	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	1602 Cassel.
71	S N	3763	1	„	leer —	38	71	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
72	S S	3367	1	Stück	Eisentheil —	15	72	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
73	S S	2149	2	Kisten	weisse Etiketts —	202	73	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr. Beyrut.
74	S T U	125	1	Verschlag	Fahrrad —	33	74	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
75	S V	232	1	Korb	Waldbeeren —	15	75	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	
76	T	3663 2722 3589	3	Bierfässer	leer —	84	76	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
77	F B	—	1	Bund	eis. Räder —	26	77	Schwerin i/Meckl.	Grhz. Meckl. Stsb.	
78	M R	1866	1	Koffer	Kleider —	25	78	Neustadt	Badische Stsb.	
79	W	1	1	Verschlag	Lampengestell —	30	79	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Genève.
80	W H	1261	1	Korbblechkanne	grüne, dickflüssige Masse	84	80	Callies	K. E.-D. Bromberg	
81	W L	6665 6197	2	Oelfässer	leer —	70	81	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
82	Z	513 435	7 20	Stück „	Eisenstäbe — Eisenstäbe —	600 400	82	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
83	Z & C	—	3	Bund	eis. Rohre —	51	83	Dortmund B. M.	„	
84	Z K	608	1	Pack	Leisten —	39	84	Dortmund Eilgut	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
85	L. Fixlic	3823	1	Bierfass	leer —	30	85	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
86	Gotha	V	2	Bund	Haken, Ketten, Locheisen	25	86	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
87	Th. Gukmann	527	1	Bierfass	leer —	10	87	Eisenach	„	
88	Homeyer Heinrich	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	25	88	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
89	Knorr C. L.	—	1	Säckchen	Hafermehl —	16	89	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
90	Maastricht	884	1	Steige	lebende Hühner —	32	90	Eilendorf	K. E.-D. Cöln	
91	Mairhofer	—	1	brauner Holzkoffer	Kleidungsstücke —	58	91	Dahlhausen	K. E.-D. Essen	
92	Station Mörselhof	1	1	—	Kette —	14	92	Warburg	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
93	Nouveante	—	1	Schachtel	Manschettenknöpfe —	—	93	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
94	New Champion b. Lever	—	1	Reisekorb	Kleider —	35	94	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	Gepäck.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
95	Plagwitz-Lindenau	2893	1	—	Decke —	—	95	Tetschen	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
96	Schlossbr. Traustadt (undeutlich)	343	1	Bierfass	leer —	18	96	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
97	Schmidt vene Germ.	—	1	Stück	Buttermaschine —	24	97	Sangerhausen	E. E.-D. Cassel	nebst Schwungrad
98	Sträter H	—	2	Pack	Säcke —	56	98	Duisburg	K. E.-D. Essen	
99	Weissbierbrauerei S. D. Moewes Exporteur der Brauerei H. Lange	—	1	Fass	leer —	24	99	Niederschöneweide	K. E.-D. Berlin	
100	W. C. Winterswyk	642	1	Kiste	Knöpfe —	—	100	Amsterdam K. D.	Niederländ. Stsb.	bekl.: Velbert.
101	Wohns in Büx	—	1	„	alte Kleider —	24	101	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
102	—	weiss 3	2	Stück	eis. Ofenplatten —	8	102	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
103	—	76/85	10	Pack	leere Säcke —	200	103	Gemünden	Bayerische Stsb.	Prossnitz Mähren bez.
104	—	86 u. 94	2	—	rohe Granitblöcke —	198	104	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
105	—	133 (eingegossen)	1	Stück	Ofenplatte —	0,5	105	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	—	240	1	Fass	leer —	20	106	Neustadt i/Schw.	Badische Stsb.	
107	—	370	1	Schliesskorb	Kleider, Bücher —	18,5	107	Segeberg	K. E.-D. Altona	
108	—	424	1	Bierfass	leer —	33	108	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
109	—	431	1	Demyohn	Himbeersaft —	15	109	Weida S.	Sächsische Stsb.	
110	—	480	1	Bund	2 Stg. Stahl —	23	110	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
111	—	961	1	Bierfass	leer —	30	111	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
112	—	3021	1	Fass	Wein oder Branntwein	34,5	112	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
113	—	3123	1	Ballen	Papierdüten —	20	113	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
114	—	3135	1	Pack	Messingstreifen (mit Stroh umhüllt)	65	114	Gemünden	Bayerische Stsb.	
115	—	3135	1	Bund	Messingstreifen —	65	115	„	K. E.-D. Frankf. a/M.	
116	—	5526 S 50	1	—	kreisf. Eisenplatte —	106	116	Cöln-Nippes	K. E.-D. Cöln	
117	—	6053	1	Ballen	Federleinen —	30	117	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
118	—	17323	1	Weinfass	leer —	58	118	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
119	—	25693	1	Ballen	Eisenrohr —	12	119	Essen H.	K. E.-D. Essen	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
120	rother Strich	2	1	Packet	Verlängerung zu einer Chaiselongue v. Strohgeflecht	3	120	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
121	><	30	1	Stück	Flachstahl —	4	121	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
122	|——| roth	—	9	„	eis. Schlangenrohre —	801	122	Spandau	K. E.-D. Berlin	
123	θ S	401	1	Ballen	Felle —	145	123	Bienenbüttel	K. E.-D. Hannover	
124	G (gelb)	—	1	Kiste	Hufnägel —	15	124	Hechthausen	K. E.-D. Altona	
125	F S	20	1	Milchfass	leer —	?	125	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
126	—	—	1	Bund	verz. Bandeisen —	45	126	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
127	—	—	1	in Stroh	eis. Bettstelle —	43	127	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	weiss gestrich
128	—	—	1	Bierfass	leer —	50	128	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
129	—	—	2	Bierfässer	leer —	45	129	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
130	—	—	1	Stück	Blecheimer —	3	130	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	m. Deckel.
131	—	—	1	„	Blechdeckel —	4	131	Duisburg-H. Süd	K. E.-D. Essen	m. Abflussrohr.
132	—	—	1	—	runder verz. Blechdeckel	4,5	132	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	m. 2 Handgriffen.
133	—	—	1	Pack	3 Bretter, 8 Latten —	—	133	Rüdesheim	„	
134	—	—	1	Reisekorb	Bücher, Briefe, Toilettengegenstände	19	134	Wutha	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
135	—	—	1	—	abgebrochene Bufferscheibe	18,5	135	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
136	—	—	2	Bund	Bügelbolzen —	31	136	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
137	—	—	1	Korb	Butter —	20	137	Wanne	„	
138	—	—	1	Kiste	Kaffee —	35	138	Essen Nord	„	
139	—	—	1	—	eis. Konstruktionstheil	115	139	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
140	—	—	1	brauner Pappkarton	Damenhut u. Damenwäsche u. -Kleider	—	140	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
141	—	—	1	Blechkarton	Damenhüte	8	141	Reetz	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
142	—	—	1	Reisekorb	Damengarderobe	26	142	Stettin	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
143	—	—	1	Pappkarton	Damen- und Kinderwäsche, 1 Mädchen- und 1 Herrenhut	8	143	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
144	—	—	1	Ring	Draht	34	144	Pforzheim	Badische Stsb.	
145	—	—	1	Bund	Drahtseil	25	145	Harburg U. E.	K. E.-D. Altona	
146	—	—	1	Stück	eis. Egge	43	146	Benrath	K. E.-D. Elberfeld	
147	—	—	3	Stäbe	Λ-Eisen	32,5	147	Heidelberg	Badische Stsb.	6 m lang.
148	—	—	1	Stange	Eisen	18	148	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	ansch. Reckstange.
149	—	—	4	—	runde verz. Eisenbleche	12	149	Münden i/H.	K. E.-D. Cassel	1 Loch und 2 Griffe.
150	—	—	2	Tafeln	gelocht. Eisenblech	40	150	Worms	Direktion Mainz	schwarz.
151	—	—	2	Stück	Eisenplatten	7	151	Ermsleben	K. E.-D. Magdeburg	
152	—	—	2	„	Eisenplatten	35	152	Osterspai	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	—	—	1	„	Eisenrohr	6	153	Karlsruhe	Badische Stsb.	
154	—	—	1		flache Eisenstange	15	154	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
155	—	—	1	Bund	Eisenstangen	41	155	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	—	1	Stück	Eisentheil	11	156	Unterböbingen	Württemberg. Stsb.	
157	—	—	1	„	Eisentheil	1	157	Heidelberg	Badische Stsb.	
158	—	—	1	Stab	Flacheisen	11	158	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
159	—	—	1	—	eis. Flankirbaum	25	159	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
160	—	—	1	Korbfl.	ansch. Formalin	75	160	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
161	—	—	1	Stück	Gänsebrater	2,5	161	Neuss	„	
162	—	—	1	Ballen	Garnabfälle	155	162	Cöln-D.	„	
163	—	—	1	Kiste	leb. Geflügel	30	163	Maastricht	Niederländ. Stsb.	bekl.: Eilendorf-Aachen.
164	—	—	1	—	eis. Gestell	9	164	Dinglingen	Badische Stsb.	
165	—	—	9	—	Hähnchen	—	165	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	
166	—	—	1	Hutschachtel	1 schwarz. Herrenhut (C. W. Borchert, Berlin)	—	166	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
167	—	—	1	Reisekorb	Herren- u. Damenwäsche	-	167	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
168	—	—	1	Korb	Heidelbeeren	42	168	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
169	—	—	1	—	dreieckiges Holzgestell	3	169	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	m. Verzierung.
170	—	—	1	Ballen	Holzstifte	22	170	Duisburg	K. E.-D. Essen	
171	—	—	1	Bund	3 Holzleisten	2	171	Göttingen	K. E.-D. Cassel	2 schwarz gestrichen.
172	—	—	3	Paar	Holzschuhe	3	172	Dissen-Rothenf.	K. E.-D. Münster	
173	—	—	1	„	Holzschuhe	1	173	Melle	„	mit Lederbesatz.
174	—	—	1	Ballen	Kapok	26	174	Hof	Bayerische Stsb.	
175	—	—	1	Bund	alte Kartoffelhacken	3	175	Rostock F. F.	Grhz. Meckl. Stsb.	m. Stiel.
176	—	—	1	—	Kinderbadewanne	6	176	Cöln	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
177	—	—	1	Stück	Kinderpuppenwagen	1	177	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
178	—	—	1	„	Kinderspielwagen	6	178	„	„	
179	—	—	1	Pack	3 Kindersportwagen	9	179	Pforzheim	Badische Stsb.	
180	—	—	1	Stück	Kinderwagen	16	180	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
181	—	—	1	„	Kinderwagenrad	1	181	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
182	—	—	1	Sack	Kleesamen	57	182	Düren	K. E.-D. Cöln	
183	—	—	1	Reisekorb	Kleider	35	183	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
184	—	—	1	Kiste	alte Kleider	30	184	Radolfzell	Badische Stsb.	
185	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche etc.	39	185	Husum	K. E.-D. Altona	
186	—	—	1	Korb	Kleider, Wäsche	10	186	Düren	K. E.-D. Cöln	
187	—	—	1	Schliesskorb	Kleider, Wäsche	26	187	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
188	—	—	1	Korb	?	21	188	Breslau	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
189	—	—	1	„	?	24	189	Diedenhofen	Reichsbahn	Gepäck.
190	—	—	1	„	leer	2	190	Heidelberg	Badische Stsb.	
191	—	—	1	Stück	Kommode	84	191	Freiburg i/Br.	„	
192	—	—	3	Körbe	leer	4	192	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
193	—	—	1	Bund	eis. Krampen	9	193	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
194	—	—	1	„	umsp. Kupferdraht	20	194	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	ansch. Dienstgut.
195	—	—	1	„	Latten	12	195	Mannheim	Badische Stsb.	
196	—	—	1	„	Latten	28	196	„	„	v. Verkaufsbude.
197	—	—	1	Stück	eis. Maschinenth.	5	197	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
198	—	—	1	„	Maschinenth.	16	198	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
199	—	—	1	Packet	6 Stück Messinghahnen	6	199	Radolfzell	Badische Stsb.	
200	—	—	1	Säckchen	Messinglager	48	200	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
201	—	—	1	Bund	Messingreifen	23,5	201	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	
202	—	—	1	„	6 hölz. Möbelaufsätze	10	202	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
203	—	—	4	—	gedrehte hölz. Möbelkröpfe	1	203	Heidelberg	Badische Stsb.	
204	—	—	2	Schachteln	Musterschuhe	5	204	Kehl	„	Gepäck.
205	—	—	1	Blechkanne	Oel	11	205	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
206	—	—	1	„	Oel	55	206	Büren	K. E.-D. Cassel	
207	—	—	1	—	Ofenrohr	4	207	Ansbach	Bayerische Stsb.	
208	—	—	1	Stück	Ofenthür	1,5	208	Altefähr	K. E.-D. Stettin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
209	—	—	1	braune Ledertasche	Parfüm, Rasirsachen, Zahnbürsten usw., Wäsche, Papiere	—	209	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
210	—	—	1	Blechflasche	Petroleum —	14	210	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	im Kübel.
211	—	—	3 1	— —	Petroleumfässer, leer Oelfass, leer —	130	211	Mülheim	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	—	1	Kiste	Pflaumen —	27	212	Hötensleben	Oschersleben-Schöninger E.	
213	—	—	1	„	Nudeln —	15	213			
214	—	—	1	—	Privatdecke —	16	214	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
215	—	—	1	—	hölzerne Pumpenstange	2	215	Stolp i/Pomm.	K. E.-D. Danzig	grau gestrich.
216	—	—	1	schwarzes Etuis	Reisszeug —	—	216	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
217	—	—	4	Stück	eis. Ringe —	1,5	217	Neustettin	K. E.-D. Danzig	v. Göpelstange.
218	—	—	1	—	eis. Rohr —	11	218	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	2	Stück	Rohre —	3	219	Görlitz	K. E.-D. Breslau	schwarz lackirt.
220	—	—	1	Bund	7 eis. Rohre —	35	220	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	1	„	24 Stck. Rohrschellen	3	221	Spandau	K. E.-D. Berlin	
222	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	—	222	Buer	K. E.-D. Essen	
223	—	—	1	Stück	Roststab —	7	223	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	Stange	Rundeisen —	20	224	Hamm	K. E.-D. Essen	
225	roth	—	1 1	Bund Stange	12 Stg. Rundeisen — □-Eisen —	20 11	225	Elsfleth	Oldenburgische Stsb.	
226	—	—	1	Bund	6 Stb. Rundeisen —	30	226	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
227	—	—	1	Stab	Rundstahl —	60	227	Siegen Eilg.	„	
228	—	—	1	Sack	l. gebr. Säcke —	20	228	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
229	—	—	1	„	l. Säcke —	19	229	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
230	—	—	1	„	Sägemehl —	27	230	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	„	Sägespähne —	33	231	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
232	—	—	3	Korbfl.	ansch. Säure —	175	232	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
233	—	—	3	Pack	Schafwolle —	15	233	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
234	—	—	1	Kiste	Schafwolle —	—	234	„	„	Gepäck.
235	—	—	1	—	Fusstritt v. Schaukelstuhl	2	235	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
236	—	—	4	Rollen	Schilfmatten —	80	236	Petershain	K. E.-D. Halle a/S.	
237	—	—	1	Stück	Schlepprechen —	15	237	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
238	—	—	1	Schliesskorb	? —	14	238	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
239	—	—	1	„	? —	16	239	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
240	—	—	1	Kiste	Schränkchen —	25	240	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
241	—	—	1	Pack	gewöhnliche Schraubenmuttern	5	241	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
242	—	—	1	Stück	Sesselgestell —	15	242	Coblenz	K. E.-D. Cöln	aus geb. Holz.
243	—	—	1	„	eis. Spindel —	5	243	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
244	—	—	1	„	Spitzeisen —	5	244	Charlottenburg Gbf.	K. E.-D. Berlin	
245	—	—	1	Stab	Stahl —	7	245	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
246	—	—	1	Stück	Stahlwelle —	6	246	Marburg	K. E.-D. Cassel	1,22 m lang.
247	—	—	1	—	eis. Stange —	7	247	Aumühle	„	
248	—	—	2	Stück	Stoppelharken —	15	248	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
249	—	—	1	Bund	2 Teppiche — 1 Karabiner — 4 Gardinenstangen —	—	249	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	m. Gardinen.
250	—	—	9	„	Thüreisen —	20	250	Herne	K. E.-D. Essen	
251	—	—	1	„	3 neue zinn. Töpfe	5	251	Altona	K. E.-D Altona	m. Stielhülsen.
252	—	—	1	—	Vertikowaufsatz —	1	252	Crefeld	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	1	Stück	Waffeleisen —	5,5	253	Neuss	K. E.-D. Cöln	zu ein. Kutschwagen.
254	—	—	1	Bund	eis. Wagentheile —	27	254	Rostock Fr. Fr.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
255	—	—	1	braunlederne Reisetasche	Wäsche, Kleider u. Geschäftspapiere (Schwarzenberger)	—	255	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
256	—	—	1	Eimer	Wagenfett —	8	256	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
257	—	—	1	Kiste	emaill. Wasserguss	12	257	Hamburg H.	K E.-D. Altona	
258	—	—	1	Stück	Wasserkessel —	2	258	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
259	—	—	1	—	Weidenkorb —	—	259	Marienburg	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
260	—	—	2	Weidenkörbe	leer —	5	260	Bismark Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
261	—	—	1	Pack	5 neue Weidenkörbe	15,5	261	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	Säckchen	Werkzeug für Gasarbeiter	8	262	Aachen	K. E.-D. Cöln	
263	—	—	1	—	eis. abgedr. Welle —	22,5	263	Gehofen	K. E.-D. Erfurt	
264	—	—	1	Bund	4 Stg. Winkeleisen —	15	264	Posen	K. E.-D. Posen	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

1	A S T	—	1	Bund	leere Körbe —	2,5	1	Agfalva	Südbahn	
2	D J G	1472	1	Fass	leer —	40	2	Murakirály	„	
3	—	—	3	Stück	Eichenpfosten —	—	3	Zákány	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 65. 20. August 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Geheimer Sanitätsrath Dr. Braehmer †.

Durch den Tod des am 3. d. Mts. in Berlin infolge Herzschlages verstorbenen Geheimen Sanitätsrathes Dr. Braehmer hat auch die Eisenbahnwelt einen schmerzlichen Verlust erlitten. Wir geben zunächst ein kurzes Lebensbild des Dahingeschiedenen. Im Jahre 1838 geboren, machte er seine medizinischen Studien in Berlin, Greifswald und Rostock, wurde im Jahre 1863 Dr. med. und bestand 1864 die ärztliche Staatsprüfung. Nach kurzer ärztlicher Praxis in Oranienburg liess er sich in Berlin als Arzt nieder. Er machte die Feldzüge 1866 und 1870/71 im Sanitätskorps mit und erhielt das eiserne Kreuz. Er wurde später zum Sanitätsrath, 1898 zum Geheimen Sanitätsrath ernannt und im Landwehrverhältniss zum Oberstabsarzt I. Klasse befördert.

Sein Interesse für alle ärztlichen Bestrebungen und seine Thätigkeit im Sanitätsdienste hatten seine Berufung in verschiedene Vertrauens- und Ehrenstellungen zur Folge, er war Mitglied der Sanitätskommission für die Stadt Berlin und seit dem Bestehen der Berlin-Brandenburger Aerztekammer Mitglied des Vorstandes.

Frühzeitig wandte er sein Augenmerk den gesundheitlichen Einrichtungen im Gebiete des Eisenbahnwesens zu und seine weitreichende Thätigkeit auf diesem Gebiet hat ihm einen weit über die Grenzen Deutschlands hinaus hochgeachteten Namen verschafft. Im Jahre 1868 wurde er zum Bahnarzt bestellt und ist im Bereiche verschiedener Verwaltungen, bis 1. April 1895 bei dem Eisenbahn - Betriebsamt Berlin - Lehrte, von da ab bei der königlichen Eisenbahndirektion Berlin ständig Bahnarzt gewesen. Dieser Beruf erfüllte ihn ganz. Er war einer der ersten Aerzte, welche die Ueberzeugung gewannen und vertraten, dass die ärztliche Thätigkeit sich nicht auf die Heilung Kranker beschränken, sondern dass den Krankheiten vorgebeugt werden müsse, dass man die berufliche Thätigkeit, Wohnung und Lebenshaltung der den Aerzten Zugewiesenen studiren, für Beseitigung oder Milderung schädlicher Einflüsse sorgen, helfend und zur Hygiene erziehend wirken müsse. Seine Bemühungen waren darauf gerichtet, den Eisenbahnbediensteten gesundheitliche Lebensbedingungen zu verschaffen, sie gesund und zufrieden zu erhalten und dadurch der Eisenbahnverwaltung ein leistungsfähiges und williges Personal zu schaffen. Das Ergebniss seiner Studien und Anregungen hat er niedergelegt in einem Buche: „Die Hygiene der Eisenbahnverwaltung", welches bahnbrechend gewirkt hat. Er zeigte darin zum ersten Male, in wie vielfacher Beziehung die Bahnärzte zum Nutzen der Verwaltung, des Dienstpersonals und der Reisenden beitragen könnten. In Wort und Schrift trat er hierfür ein und fand mehr und mehr unter seinen Standesgenossen, auch im Auslande, wo er sich an mehreren internationalen Aerztekongressen betheiligte, Anhänger und Vertreter seiner Ideen. Es konnte nicht ausbleiben, dass die Eisenbahnverwaltung von seinen Erfahrungen und Kenntnissen gern Gebrauch machte und ihn zu vielen wichtigen Arbeiten zuzog. So war er besonders mit thätig bei der Regelung der an die körperliche Brauchbarkeit des Personals zu stellenden Anforderungen, bei der Ausgestaltung des Unterrichts im Rettungswesen, bei der Beschaffung der Rettungskästen. Mit der Umarbeitung und Erweiterung seines Werkes über die Eisenbahnhygiene war er unter Mitwirkung höherer Eisenbahntechniker beschäftigt, als ihn der Tod ereilte. Um die Bahnärzte lebhafter zu hygienischer Bethätigung anzuspornen, betrieb er den Zusammenschluss zu Bahnarztvereinen in den einzelnen Direktionsbezirken, welche Hand in Hand mit der Verwaltung die Ausgestaltung und Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse im Eisenbahnwesen sich zum Ziel setzen sollten.

In dem von ihm mitbegründeten Berliner Bahnärzteverein war er von Anfang an der berufene Vorsitzende, und als er sein Werk durch die Bildung eines Gesammtverbandes deutscher Bahn- und Kassenärzte gekrönt sah, wurde auch in dessen Ausschuss ihm die Stellung des Verbandsvorsitzenden übertragen. Rastlosen Eifer entwickelte er in diesen Stellungen. Sehr geschickt in der Leitung und von grosser persönlicher Liebenswürdigkeit, verstand er es, die Vereine zu erfolgreicher Thätigkeit heran-

zubilden. Galt sein Streben stets in erster Linie nur den von ihm geförderten Wohlfahrtsbestrebungen, so war er doch zugleich auch ein beredter und unermüdlicher Vertreter der Standesinteressen und hat sich seine Standesgenossen durch seine erfolgreichen Bemühungen zu besonderer Dankbarkeit verpflichtet.

Lebhaft trat er ein für die Errichtung von Genesungs- und Erholungshäusern und ein Vortrag, den er im Verein der Berliner Lokomotivführer hierüber hielt, war die Veranlassung, dass die Lokomotivführer als die ersten die Errichtung eines Erholungs- und Genesungsheims beschlossen und zur Ausführung brachten. Mit Erfolg hat er sich an den Vorbereitungen, an der Auswahl des Ortes, der Feststellung der Pläne, der Beschaffung der Geldmittel betheiligt und er hatte die grosse Freude, seine Bemühungen von bestem Erfolg begleitet zu sehen. Die Fertigstellung des voraussichtlich vorbildlich werdenden Heims zu erleben, war ihm leider nicht mehr beschieden.

Seit 1899 zum Vertrauensarzt der Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft berufen, fand er auch hier ein weites Feld anregender Thätigkeit, insbesondere in dem Heilverfahren zur Abwendung der Invalidität und bei der Errichtung zweier Lungenheilstätten.

Je weiter die allgemeinen hygienischen Bestrebungen Anklang und Ausgestaltung fanden, je mehr ergab sich auch für die Verwaltung das Bedürfniss, einen Arzt als besonderen Vertrauensarzt der Verwaltung auf diesem Gebiet zu bestellen. Dieses Amt war Dr. Braehmer zugedacht und wenn auch sein Tod es nicht mehr zur Ausführung kommen liess, so war diese hohe Anerkennung seines Strebens doch die letzte grosse Freude seines Lebens. Die Eisenbahnverwaltung und ihr Personal, dem Dr. Braehmer allzeit ein väterlicher Berather und Helfer war, erleiden durch seinen Tod einen schweren Verlust und werden ihm ein dankbares Andenken bewahren! Seine grossen Verdienste sichern ihm einen guten Platz in der Geschichte des Eisenbahnwesens!

Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

Von **Dr. O. Ballerstedt.**

Nach sehr langen Anstrengungen und Wirren, vergeblichen Anläufen und unerquicklichen Streitigkeiten ist der Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen — die Nebenbahnen bleiben auch weiterhin der Privatunternehmung überlassen — durch den Bund in ein ruhiges, gesichertes Fahrwasser gelangt, ja zum grösseren Theil bereits durchgeführt. Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen sind schon an den Bund übergegangen, mit der Jura-Simplon-Bahngesellschaft schweben die Verhandlungen, und die Gotthardbahn wird konzessionsmässig erst im Jahre 1909 zur Verstaatlichung reif. Betreffs der letzteren haben noch die Subventionsstaaten, das Deutsche Reich und Italien, welche zu ihrer Herstellung beträchtliche Kapitalien beigetragen haben, ein Wort mitzureden, und es ist übrigens, soweit bekannt, noch nicht ernstlich in Rückkaufsverhandlungen eingetreten. Einerseits ist bei der jetzigen Lage der Dinge der Tages- und Interessenstreit einigermaassen zurückgetreten und eine objektivere Behandlung der Sache erleichtert; andererseits verdient und findet zumal im Deutschen Reich die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung lebhafte Beachtung, sei es vom allgemein-staatswirthschaftlichen, mehr akademischen Standpunkte, sei es vom praktisch-materiellen aus, da die Verkehrsbeziehungen der beiden Nachbarländer sehr rege und wichtige sind und zugleich das deutsche Kapital bei schweizerischen Eisenbahnwerthen stark betheiligt ist. Zudem sind bei uns gerade in letzter Zeit aus Anlass eines eingebildeten „sächsischen Eisenbahnkrieges“ und der in Süddeutschland, besonders in Württemberg, aufgetretenen Bestrebungen zu einer besseren Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen und zur weiteren Verwirklichung des „Eisenbahnartikels“ 42 der Reichsverfassung mannigfache Erörterungen auf diesem Gebiet, sozusagen an unserem eigenen Körper, vor sich gegangen. Die schweizerischen Verhältnisse bieten dabei auch insofern einen interessanten Aehnlichkeits- und Vergleichspunkt, als die Eidgenossenschaft wie das Deutsche Reich ein Bundesstaat ist und dort mit der Eisenbahnverstaatlichung derzeit ein höchst bedeutsamer Schritt zur Centralisation gethan wird, während bei uns der alte Plan der „Reichseisenbahnen“ wohl noch lange Zukunftsmusik bleiben wird, jedenfalls für absehbare Zeit durch die thatsächliche Entwickelung der Dinge überholt und kaltgestellt ist.

Bei dieser Lage der Dinge verdient eine soeben erschienene gründliche und unparteiische wissenschaftliche Arbeit über die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung weiteres Bekanntwerden, auch über die nächsten Fach- und Interessenkreise hinaus.*) Sie ist als 49. Stück der Münchener volkswirthschaftlichen Studien, herausgegeben von Lujo Brentano und Walther Lotz, in die Oeffentlichkeit gebracht. Der Verfasser gibt bescheidenerweise und mit Recht im Vorwort zu, dass die vorliegende Schrift nothgedrungen nur ein Bruchstück ist, bei dem die grosse Fülle von einschlägigem Material auch nicht annähernd vollständig benutzt werden konnte. Doch hatte der Verfasser sich nicht nur der Unterstützung so hervorragender akademischer Lehrkräfte wie die Professoren Adolf Wagner, Brentano, Herkner und Lotz, zu erfreuen, sondern es waren ihm als Schweizer auch die besten schweizerischen Quellen und Stellen zugänglich, so die Bundeskanzlei, die schweizerische Landesbibliothek, die Direktionen der ehemaligen Nordostbahn und der Gotthardbahn usw. Namentlich die deutsche und die schweizerische Eisenbahnlitteratur sind ausgiebig berücksichtigt und citirt. Das Werk ist in zwei Hauptheile gegliedert: die geschichtliche Entwickelung bis 1901 und die Durchführung der Verstaatlichung; in beider Beziehung gibt es ein gutes, anerkennenswerth objektives Bild.

Verhältnissmässig spät hat in der Schweiz der Eisenbahnbau begonnen. Im Jahre 1845 besass Grossbritannien bereits 3 928 km, Deutschland über 2 300 km Eisenbahnen; in der Schweiz gelangte erst am 9. August 1847 — also fast ein Dutzend Jahre später als die erste deutsche Bahn Nürnberg-Fürth — die erste, $22\frac{1}{2}$ km lange Strecke Zürich-Baden zur Eröffnung. Zunächst hatte man sich für das Privatbahnsystem entschieden; aber schon von Anfang der Entwickelung an hatte die Idee der Staatsbahn warme und überzeugte Befürworter gefunden, wie ja auch in den meisten deutschen Staaten Staats- und Privatbahnsysteme lange um den Vorrang gekämpft haben. Herold, der durchaus Anhänger einer gesunden Centralisirung ist und gerade für die Schweiz aus den gegebenen Verhältnissen und der gebotenen Rücksicht auf die Nachbarländer die Verstaatlichung durchaus für geboten hält, sieht den Hauptgrund für das ursprüngliche dortige Aufkommen des Privatbahnsystems in der damaligen staatlichen Unreife des jungen schweizerischen

*) „Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende. Der allmähliche Sieg centralistischer Tendenzen und die Durchführung der Verstaatlichung.“ Von Robert Herold, Doktor der Staatswissenschaft. Mit einer kartographischen Beilage. Cotta, Stuttgart und Berlin. 371 S.

Bundes; dieser durfte sich nicht in grosse Wagnisse stürzen, und es entsprach der Idee des noch immer sehr mächtigen Föderalismus, die Empfindlichkeit der Kantone durch grosse Konzessionen an sie auch im Eisenbahnwesen zu beschwichtigen. „In der kleinen Schweiz sollte der politische Kleinbetrieb der Kantone auch auf diesem Gebiet zu voller Anerkennung kommen; aber bald genug offenbarte sich in den Eisenbahnkonflikten ihre Ohnmacht; der wirthschaftliche Grossbetrieb wuchs dem politischen Kleinbetrieb über den Kopf." So Herold unter Berufung auf Cohn-Göttingen für die Schweiz. Wir erwähnen das, weil es interessant ist, wie eine ähnliche Entwickelung, von Kleinerem auf Grösseres übertragen, sich gerade in den letzten Jahren wieder in Deutschland geltend macht. In Württemberg, wo aus dem Erwerbsleben heraus die Strömung für weitere Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens am meisten hervortrat, haben gerade die wirthschaftlichen und Verkehrs-Bedürfnisse in den Stimmen der Handelskammern usw. sich offener gegen die aus politischen Gründen noch gewahrte Landesabschliessung der Eisenbahnen erklärt. Uebrigens ist selbstverständlich, dass bei den fast 20fach grösseren Verhältnissen im Deutschen Reich, das über 56 000 000 Einwohner zählt gegen etwas über 3 000 000 der Schweiz, wenigstens die mittleren deutschen Einzelstaaten unvergleichlich leichter eine selbstständige Eisenbahnverwaltung und -Politik haben konnten und können, als die schweizerischen Kantone. Andererseits ist bemerkenswerth, wie auch heute noch, trotz des endlichen Durchdringens der Centralgewalt und der Schaffung der Bundesbahnen, namentlich aus dem grössten Kanton, Bern, eifrig betont wird, dass man trotz oder unbeschadet der jetzigen Einigung in gewissem Maasse auf eine besondere „bernische Eisenbahnpolitik" nicht verzichten könne und wolle. Wie in den fünfziger Jahren, unter der fast unumschränkten Herrschaft der Privatgesellschaften und der mangelnden Beaufsichtigung durch die Kantone unter der vom 1852er Eisenbahngesetz gelassenen weiten Freiheit sich die Verhältnisse unerträglich gestalteten, schildert Herold u. a. an dem Konflikt zwischen Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen. Auf den Uebergangsstationen Winterthur und Wallisellen verlangte die Nordostbahn die Umladung der Uebergangsgüter mit Umladegebühr, sie verzögerte dazu die Weiterbeförderung so lange als möglich und weigerte sich, direkte Personen- und Gepäckscheine nach einzelnen Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, ganz besonders nach Rorschach, auszugeben, dies alles, um das Publikum zu zwingen, für den deutschen Verkehr ihre Linie über Romanshorn zu benutzen. Solche Missstände mussten von selbst auf vermehrte Staatseinmischung hinwirken. So verstärkte das Eisenbahngesetz von 1872 die Bundeszuständigkeit, indem es grundsätzlich noch das Zusammenwirken von Bund und Kantonen unter dem Privatbahnsystem beibehielt. Bezeichnenderweise hiess es aber damals schon in der betreffenden Botschaft des Bundesraths: „Gelingt der Versuch, so wird die Schweiz das ihren Institutionen sonst konforme System der Ueberlassung auch dieser wichtigen Industrie an die Privatthätigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach festhalten. Misslingt dagegen der Versuch, so wird ein nächstes Gesetz in dem einzigen Artikel bestehen: ‚Der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen.' "

Es hat noch fast 30 Jahre gedauert, bis dieser Fall, wennschon wesentlich aus anderen Gründen, eingetreten ist. Hier soll die weitere Entwickelung nicht näher dargelegt werden; jedenfalls ging das, was Herold sagt, thatsächlich recht langsam und mit vielen Hindernissen vor sich: „Diese centralistische Tendenz schreitet nun von da ab unaufhaltsam weiter, zunächst noch recht zaghaft infolge der Eisenbahnkrisis, aber dann in grossen Anläufen, und eine Reihe technischer und sozialpolitischer Bundesgesetze kommen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zustande. Von einer Tendenz des Bundes nach einer eigentlichen Verstaatlichung kann man indessen erst seit dem Jahre 1883 sprechen." Am 1. Mai 1883 trat der erste Kündigungstermin gegenüber einer grossen Anzahl Bahnen für den konzessionsgemässen Rückkauf ein. Der Bund benutzte ihn nicht, hauptsächlich, weil die Konzessionen sich überhaupt für den Rückkauf zu ungünstig erwiesen und die Sache noch zu gewagt schien. Später, 1888 und 1891, unternahm der Bund anderweitige, freihändige Rückkaufsversuche bei der Nordostbahn und Centralbahn; sie scheiterten, und zwar der letztere in der Volksabstimmung, so scharf, dass der Ankauf der Centralbahn am 6. Dezember 1891 mit gewaltiger Mehrheit — 289 406 gegen 130 729 Stimmen — verworfen wurde. Der verdiente Leiter der schweizerischen Eisenbahnpolitik, Bundesrath Welti, nahm darauf seinen Rücktritt als Leiter des Eisenbahndepartements des Bundesraths. Trotzdem ein ehemaliger Rückkaufsgegner Welti's Nachfolger wurde, kam die Verstaatlichungsbewegung nicht zur Ruhe.

Man nahm nun erst recht die Klinke der Gesetzgebung in die Hand, um sich den Rückkauf zu erleichtern. Es ist bekannt, wie dieses schweizerische Vorgehen, im Lande selbst wie unter den deutschen Besitzern schweizerischer Eisenbahnwerthe, starke Entrüstungsstürme hervorgerufen hat. Sie entbehrten der Berechtigung nicht, aber sie waren übertrieben, denn es machten sich Börseninteressen und -Spekulationen allzu sehr dabei geltend. Im übrigen muss man gerechterweise daran erinnern, dass es auch bei dem letzten grossen Verstaatlichungshandel in Deutschland, dem Ankauf der hessischen Ludwigsbahn im Jahre 1896, nicht glatt abging; damals erklärten nicht nur die Börsen, sondern auch der Aufsichtsrath der Gesellschaft mit lebhafter Verwahrung die höchste Unzufriedenheit. Wir halten es für einen besonderen Vorzug des Herold'schen Werkes, dass es in Sachen der viel beredeten Rückkaufsgesetze nichts beschönigt und nach allen Seiten gerecht zu werden sucht. Er leitet schon das Kapitel 8 mit der Bemerkung ein, dass die achtziger Jahre unter dem Zeichen der seit Ende der Eisenbahnkrisis — wo der Bund z. B. der am Rande des Bankerotts befindlichen Nordostbahn gegenüber stützend eingreifen musste — unablässig wachsenden Sorge des Bundes für die Eisenbahnen in jeder Beziehung standen, „zumal auch der Wahrung seines Interesses als Rückkäufer". Wie die Konzessionen im allgemeinen für den Bund ungünstig gewesen seien, so stellten sich besonders die Rückkaufsbestimmungen im Vergleich zu denen anderer Länder als zu belastend dar. „Die Ergebnisse der bisherigen Entwickelung", sagt Herold weiterhin, „ergaben für den Bund die Nothwendigkeit, wenn er seine neu eingeschlagene Eisenbahnpolitik in folgerichtiger Weiterbildung zur Verstaatlichung führen wollte, dass die ihm durch die Konzessionen angewiesene ungünstige Stellung beim Rückkauf auf indirektem Wege durch anderweitige Gesetzgebung theilweise behoben werden musste. So erklären sich einige neuere finanzielle und sozialpolitische Gesetze, welche, in erster Linie zu einer Gesundung der Verwaltung der Gesellschaften bestimmt, doch auch als Nebententendenz einen Druck auf den Rückkaufspreis beabsichtigt erscheinen lassen. Diese Tendenz, sich für den konzessionsgemässen Rückkauf im Jahre 1903 so vorzubereiten, begleitet nun in immer fühlbarerer Weise die Bundeseisenbahnpolitik."

Es handelt sich hier namentlich um das Stimmrechtsgesetz von 1895 und das Rechnungsgesetz von 1896. Ersteres stärkte die Macht des Bundes und der Kantone in den Generalversammlungen und machte für die Aktionäre das Stimmrecht von der Namenseintragung der Aktien und mindestens halbjährigem Aktienbesitz abhängig. In der Schweiz empfand man es auch vom staatspolitischen Standpunkt unangenehm, dass auswärtiger Einfluss bei den schweizerischen Bahnen stark maassgebend war, während andererseits geltend gemacht ward, dass ohne das fremde Geld die schweizerischen Bahnen gar nicht hätten gebaut werden können. Das Rechnungsgesetz war als eine Novelle zum Obligationenrecht gedacht. Die Konzessionen bestimmten vornehmlich, dass die Entschädigungen für den Rückkauf den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 10 Jahre, keinenfalls aber weniger als die erstmaligen Anlage-

kosten unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds betragen sollten. Ueber die Art der Berechnung des Reinertrages, den Umfang des Erneuerungsfonds usw. herrschten nun weitgehende Meinungsverschiedenheiten. Diese suchte das Rechnungsgesetz durch Auslegungen und Ergänzungen der Verträge zu Gunsten des Bundes abzuschneiden, worin aber die Gesellschaften und Aktionäre eine Verletzung vertragsmässig wohl erworbener Rechte sahen. Herold kommt in seinen Erörterungen des Rechnungsgesetzes zu folgendem Schluss: „Man betonte zwar in den Verhandlungen vielerorts, auch seitens des Bundesraths, dass das Rechnungsgesetz die durch die Konzessionen geschaffene Rechtslage unangetastet lassen wolle. Mag diese Absicht auch vorhanden gewesen sein — es musste dazu kommen und kam in That und Wahrheit auch dazu, dass das Rechnungsgesetz mit seinen Neuerungen durch eine Hinterthür unter dem Namen der von jeher anerkannten Grundsätze einer soliden Verwaltung bei der Interpretation der Konzessionen jeweilen da einzog, wo der Text allein für sie keine genügende Handhabe bot. . . . So war denn das Rechnungsgesetz, trotz einiger begrüssenswerther Neuerungen, ein gefährliches Gesetz. Es gab die Gelegenheit, einer durch Geschichte und staatlich sanktionirte Praxis vorgeschriebenen Auslegung der Konzessionen unter dem Deckmantel allein solider Verwaltungsgrundsätze eine fiskalische zu substituiren.“ Und bei Besprechung des Stimmrechtsgesetzes sagt Herold: „Die den Aktionären feindliche Politik hat also schon in diesem, wie später beim Rechnungsgesetz die Billigung des Volkes gefunden. Missbräuche im internen Leben der Gesellschaften hatten so dem Staate zu hochbedeutsamen Erweiterungen seines Einflusses auf ganz interne Angelegenheiten der Gesellschaften einen sehr willkommenen Anlass gegeben.“

Diese Gesetzgebung ist wenigstens direkt nicht zur vollen Anwendung gekommen. Sogar das schweizerische Bundesgericht konnte nicht umhin, ihr indirekt ein Misstrauensvotum zu ertheilen, indem es bei Gelegenheit besonders aussprach, dass es sein Urtheil nicht auf das neue Rechnungsgesetz, sondern auf das allgemeine Obligationenrecht begründe. Die eidgenössische Regierung sah ein, dass sie trotz der neuen Gesetze nicht gedeihlich zum Ziele kam, und so erfolgte vor einigen Jahren abermals eine bedeutsame Wendung der schweizerischen Verstaatlichungspolitik, indem der Staat den Weg freier Verhandlungen mit den Gesellschaften betrat, die mit der Centralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen zu einem befriedigenden Abschluss geführt haben. Betreffs dieser Wendung, welche Herold billigt, entnehmen wir seinen Ausführungen: „Der konzessionsgemässe Rückkauf schien nun für die Schweiz die einzig passende Art der Verstaatlichung zu sein. . . . Aber man rechnete nur mit seiner theoretischen, nicht mit seiner praktischen Durchführbarkeit. . . . Von der Finanzirung ganz abgesehen, drohte er in einer Reihe schier endloser Prozesse auszuarten, deren schliesslicher Erfolg statt einer Versöhnung der Interessen erst wieder Neid und Unzufriedenheit gewesen wäre. . . . Da aber die Hauptbahnen, die Gotthardbahn und Theile der Nordostbahn ausgenommen, konzessionsgemäss alle auf 1903 gekündigt sind, so hat der konzessionsgemässe Rückkauf immer noch eine nicht zu unterschätzende Wirkung, nämlich gleichsam als ein abschreckendes Gespenst: er steht als solches hinter den Gesellschaften und hindert sie von vornherein, übertriebene Ansprüche bei den neu einzuschlagenden Verfahren zu machen, um nicht eine noch niedrigere Entschädigung zu riskiren; er steht aber auch als Gespenst hinter dem Bund, welcher die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung und die wohl noch längere Zeit andauernde Ungewissheit über die Höhe der zu zahlenden Kaufsumme, die beim konzessionsgemässen Rückkauf bestehen, durch Entgegenkommen auch von seiner Seite zu heben versuchen muss.“

Schliesslich findet Herold auch vom rein geschäftlichen Standpunkt, ohne betreffs des finanziellen Ergebnisses der Verstaatlichung gerade rosig in die Zukunft zu schauen, trotz dem gegenüber der Rückkaufsbotschaft erhöhten Preise den freihändigen Rückkauf für den Bund vortheilhaft. Er lässt sich nicht in allgemeine grundsätzliche Untersuchungen und Stellungnahme über Staats- und Privatbahnsystem ein und findet, dass für die Schweiz der Rückkauf so, wie er nun erfolge, der einzig praktische sei: auf Grundlage der Konzessionen und in Verbindung damit auf Grundlage freier Vereinbarung. Er streift dabei auch die preussische Eisenbahnverstaatlichung, die bekanntlich vor etwa 20 Jahren auf Grund freier Vereinbarung glatt ohne jeden grösseren Prozess vor sich ging. Herold erkennt an, dass dabei der preussische Staat grosses Entgegenkommen zeigte. Er würdigt aber dabei vielleicht nicht genug, dass die preussische Regierung die Verstaatlichung in einer für sie sehr günstigen Zeit des wirthschaftlichen und kursmässigen Tiefstandes vornahm, so dass sie verhältnissmässig recht gute Preise bewilligen konnte und dabei doch selbst noch ein recht gutes Geschäft machte. Hätte die schweizerische Eidgenossenschaft schon in früheren Jahren die Verstaatlichung durchführen können, so wäre sie auch billiger dazu gekommen.

Eingehend bespricht der Verfasser die juristischen Streitfragen und die schweizerischen Prozesse vor dem Bundesgericht. Seine Arbeit hat übrigens, soweit wir gesehen, auch in der schweizerischen Presse eine günstige Aufnahme gefunden. Der Berner „Bund“ brachte ohne kritische Bemerkungen Herold's Schlussbetrachtungen über die Entwickelung der Verstaatlichungspolitik zum Abdruck und die „Neue Zürcher Zeitung“ empfiehlt in ihrer Besprechung Herold's Arbeit wegen ihrer Objektivität und Gründlichkeit. Nur in einem empfindlichen Punkt scheint er ihr zu Ungunsten des Verhaltens des Bundes zu weit zu gehen; so meint das Zürcher Blatt: Dass bei einzelnen der neueren Gesetze, so insbesondere beim Rechnungsgesetz, die Absicht mit untergelaufen sein möge, die Feststellung des Rückkaufspreises zu beeinflussen und dadurch die vom Verfasser als lästig bezeichneten Rückkaufsbestimmungen etwas zu ändern, möge wohl zutreffen. Aber es sei vielleicht doch den Dingen etwas Gewalt angethan, wenn man der neueren Eisenbahngesetzgebung der Schweiz vor allem die „Nebentendenz“ einer Beeinflussung des Rückkaufspreises unterschiebe. Wir meinen, das ist ungefähr „gehupft wie gesprungen“.

Die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung wird sich nun zu bewähren haben. In Frankreich ist jüngst wieder von den Gegnern der Verstaatlichung als wesentliches Moment aufgeführt worden, dass Ländern mit starker Regierungsgewalt und straffer Disziplin, wie Deutschland, das Staatsbahnsystem wohl tauge, nicht aber einem republikanischen Staatswesen wie Frankreich mit seinen ungezügelten allseitigen Ansprüchen und mannigfachen Einflüssen und Wechseln. Auch Herold hebt zum Schluss nochmals hervor, schon die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung sei von den Strömungen der wechselnden Volksmeinung durchzogen; grosse politische Freiheit des Volkes verbinde sich in der Schweiz mit grosser politischer Macht seiner Behörden, die Demokratie verbinde sich mit einer starken Bürokratie. Dazu könnte man bemerken, dass selbstverständlich eine Staatsbahnverwaltung nicht zu bürokratisch sein darf; aber noch weniger dürfen die „Strömungen der wechselnden Volksmeinung“ auf sie Einfluss haben. Damit wird hoffentlich nun ein Ende gemacht werden. Die Demokratie kann sonst den Bundesbahnen gefährlicher werden als die Bürokratie.

Durchrangiren von Anwärtern für die erste Anstellung und Beförderung im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung.

Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet:

„Um die bei einzelnen Beamtenklassen bestehende Verschiedenheit in den Aussichten auf Anstellung und Beförderung möglichst zu beseitigen, bestimme ich unter theilweiser Abänderung des Erlasses vom 5. Januar 1898 (E.-V.-Bl. S. 17) folgendes:

1. Die bisher in sieben Gruppen für je drei Direktionsbezirke geführten Anwärterlisten für die Stellen der a) Stationsvorsteher erster Klasse, b) Güterexpeditionsvorsteher, c) Stationskassenrendanten, d) Stationsvorsteher zweiter Klasse, e) Güterexpedienten, f) Stationseinnehmer, g) Bahnmeister erster Klasse sind für die einzelnen Beamtenklassen zu je einer Liste für den ganzen Verwaltungsbereich zu vereinigen. Die Führung der gemeinschaftlichen Listen sowie die Verantwortung für die Beachtung der Anstellungsgrundsätze für Militäranwärter wird der Eisenbahndirektion in Halle a. Saale übertragen. Beamte, welche die Anwartschaft für mehrere Stellungen besitzen, wie beispielsweise Praktikanten die Anwartschaft zum Stationsvorsteher II. Klasse, Güterexpedienten und Stationseinnehmer, sind in jede Liste unter Verweisung auf die anderen Listen aufzunehmen.

2. Für alle bei Ziffer 1 genannten Beförderungsstellen dürfen von den Heimathdirektionen nur solche Beamte angemeldet werden, die auch für die schwierigsten Stellen der Klasse voll geeignet sind. Anstände, die sich in der Person des Beamten nach seiner Anmeldung ergeben und die seine Streichung in der Anwärterliste bedingen, sind der Direktion in Halle sogleich mitzutheilen. Wird ein Anwärter zur Beförderung in einen anderen Bezirk überwiesen, so hat die abgebende Eisenbahndirektion zu den Personalakten zu bestätigen, dass sie den Beamten auch zur Zeit noch nach Dienstführung und Leistungen sowie nach seiner ganzen Persönlichkeit zur Beförderung in die höhere Beamtenklasse für zweifellos geeignet erachtet.

3. Nur bei einzelnen Stellen für Stationsvorsteher erster Klasse und Güterexpeditionsvorsteher, für deren Verwaltung aus besonderen Gründen aussergewöhnliche Anforderungen zu stellen sind, ist nöthigenfalls eine vorherige probeweise Beschäftigung der Anwärter gestattet, damit sich die übernehmende Eisenbahndirektion selbst von ihrer praktischen Tauglichkeit überzeugen kann. Die hiernach in Betracht kommenden Stellen sind von allen Eisenbahndirektionen der Direktion Halle mit eingehender Begründung alsbald mitzutheilen. Die Direktion Halle hat das Verzeichniss dieser Stellen mir vorzulegen.

4. Für alle anderen Beförderungsstellen (Ziffer 1) soll das Urtheil der abgebenden Eisenbahndirektion (Ziffer 2) auch für die übernehmende Eisenbahndirektion verbindlich sein, so dass die Stellen den Anwärtern ohne vorherige Probedienstleistung in dem neuen Bezirk zu verleihen sind.

5. Erweist sich in den Fällen der Ziffer 4 ein Beamter in seiner neuen Stellung als ungeeignet, so hat die vorgesetzte Eisenbahndirektion ihr Urtheil mit ausführlicher Begründung der Direktion, aus deren Bezirk der Beamte übernommen ist, unter Beifügung der Personalakten mitzutheilen. Die letztere Direktion ist gehalten, die Angelegenheit mir vorzutragen und ihr früheres Urtheil gegenüber der Beanstandung zu vertreten.

6. Anwärter für Bahnmeisterstellen erster Klasse sind in der gemeinschaftlichen Anwärterliste besonders kenntlich zu machen, wenn sie die Befähigung für ein Spezialfach besitzen, beispielsweise für Telegraphenwerkstätten, grosse Stellwerksanlagen, Tunnel- oder Brückenunterhaltung, Hochbauten u. dergl. Erfordert eine zu besetzende Stelle eine solche besondere Befähigung, so ist dies der Direktion Halle anzugeben, damit der älteste Anwärter mit dieser Befähigung überwiesen wird.

7. Alle feststehenden Stellenerledigungen (Ziffer 1) sind unter Angabe des Zeitpunktes und der Ursache der Erledigung sowie des bisherigen Stelleninhabers der Direktion Halle unverzüglich zu melden; desgleichen die durch den Etat genehmigten Stellenvermehrungen.

8. Für die Vertheilung der etatsmässigen Stellen (Ziffer 1) auf die Militär- und die Zivilanwärter sowie auf die vormaligen Privatbahnbeamten sind von der Direktion Halle die Erlasse vom 19. Dezember 1898 (E.-V.-Bl. S. 341), vom 24. Januar und 6. März 1899 (E.-N.-Bl. S. 39 und 113) ferner vom 31. Januar 1900 (E.-N.-Bl. S. 39) zu beachten. Namentlich mache ich darauf aufmerksam, dass die Stellen der Hauptkassenkassirer und Betriebskontrolöre, für die besondere Anwärterlisten nicht geführt werden, nach dem Stellenverzeichniss für Militäranwärter (E.-V.-Bl. 1898 S. 324) mit den anderen Beförderungsstellen erster Klasse zu einer und derselben Anstellungsgruppe gehören. Sie müssen daher, sofern sie ausnahmsweise mit Beamten einer niedrigeren Gruppe besetzt werden, in die abwechselnde Stellenvertheilung einbezogen werden. (Ziffern 1 und 2 des Erlasses vom 31. Januar 1900).

9. Lehnt ein Anwärter (Ziffer 1) die Beförderung wegen der damit verbundenen Versetzung in einen anderen Bezirk ab, so ist er regelmässig in der Anwärterliste zu streichen. Nur ausnahmsweise darf von der Streichung abgesehen werden, wenn die vorgesetzte Direktion nach sorgfältiger Prüfung die Gründe der Ablehnung als berechtigt anerkennt. In solchen Fällen kann der Beamte erst dann befördert werden, wenn sich innerhalb der für den Heimathsbezirk festgesetzten Stellenzahl dazu Gelegenheit bietet. Gewinnt die Direktion Halle aus den ihr zugehenden Meldungen dieser Art, insbesondere wegen der grossen Zahl der in einem Bezirk vorkommenden Fälle, den Eindruck, dass bei der Beurtheilung der zur Ablehnung einer Versetzung ausreichenden Gründe in den einzelnen Direktionsbezirken verschieden verfahren wird, so hat sie die betheiligten Heimathsdirektionen um Uebersendung der Personalakten und Mittheilung der von den Beamten geltend gemachten Gründe zu ersuchen. Ergiebt sich hierbei eine verschiedenartige Behandlungsweise, so ist von der Direktion Halle mir Bericht zu erstatten.

10. Die bisher von den geschäftsführenden Eisenbahndirektionen der sieben Gruppenbezirke geführten Anwärterlisten für die Stellen der Werkmeister sind ebenfalls zu einer gemeinschaftlichen Liste zu vereinigen, deren Führung der Direktion Halle übertragen wird. In der Liste sind den Namen die Fachrichtungen beizusetzen, für welche der Anwärter nach seiner Ausbildung und Prüfung in Betracht kommt. Zur Besetzung der als erledigt gemeldeten Stellen ist der älteste Anwärter der verlangten Fachrichtung zu überweisen. Hessische Werkmeisterstellen bleiben den bei der Direktion Mainz aufgezeichneten hessischen Anwärtern vorbehalten. Wenn etatsmässige Beamte (Lokomotivführer, Lokomotivheizer, Werkführer usw.) die Anwartschaft zum Werkmeister erwerben, so ist ihr Anwärterdienstalter — ohne Unterschied, ob sie das einstweilige Verbleiben in ihren etatsmässigen Stellen oder den Uebertritt in eine Werkmeisterdiätarstelle vorziehen — in derselben Weise festzusetzen, wie bei den ausserhalb des Beamtenverhältnisses ausgebildeten und geprüften Anwärtern. (Erlass vom 1. April 1901 E.-N.-Bl. S. 155.) Demnach erhalten sie ein Anwärterdienstalter nach dem Tage, an dem der Vorbereitungsdienst beendet war, sofern zu diesem Zeitpunkte die für den Direktionsbezirk festgesetzte Kopfzahl der etatsmässigen und ausseretatsmässigen Beamten des Werkmeisterdienstes nicht erreicht ist, andernfalls dagegen ein Anwärterdienstalter von dem späteren Tage, an dem sie auf diese Kopfzahl angerechnet werden können.

11. Die versorgungsberechtigten Stationsdiätare sollen für die Anstellung als Stationsassistenten künftig nicht mehr in den sieben Gruppenbezirken, sondern durch die ganze Verwaltung rangiren. Die Direktion Halle ist bereits auf Grund des Erlasses vom 24. Juni 1902 (E.-N.-Bl. S. 299) im Besitze einer Liste der ältesten Anwärter. Nach Bedarf ist die Liste zu ergänzen. Die geschäftsführenden Direktionen der Gruppenbezirke haben der Direktion Halle fortan alle unbesetzten Stationsassistentenstellen des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes, soweit sie innerhalb des Gruppenbezirks auf den Antheil der Militäranwärter entfallen, zu melden, worauf die Direktion Halle den zur Anstellung herangerückten Militäranwärter bezeichnen wird, der in die offene Stelle zu versetzen ist. Für die Beachtung des Vorrechts der verabschiedeten Offiziere und der vormaligen Unteroffiziere mit mindestens achtjähriger Militärdienstzeit ist die Direktion Halle verantwortlich. Sie hat daneben zu beachten, dass die dienstältesten versorgungsberechtigten Stationsdiätare nach dem Erlasse vom 24. Juni 1902 (E.-N.-Bl. S. 299) auch bei der Vergebung von Büroassistentenstellen in Betracht kommen.

Die vorschriftsmässige Vertheilung der Stationsassistentenstellen jedes Gruppenbezirks auf die Militär- und die Civilanwärter sowie die Einschiebung der vormaligen Privatbahnbeamten obliegt auch ferner den geschäftsführenden Direktionen der Gruppenbezirke, in denen die Stationsassistentenstellen besetzt werden. Ein Militäranwärter, der die ihm angebotene etatsmässige Anstellung wegen der damit verbundenen Versetzung in einen anderen Bezirk ablehnt, kommt nur noch für die Anstellung im heimathlichen Direktionsbezirk

— nicht im Gruppenbezirk — in Betracht. Der Erlass vom 2. Mai 1901 (E.-N.-Bl. S. 369), betreffend die Verschiebung nichtvorzugsberechtigter Stationsdiätare in den Gruppenbezirk Cöln-Elberfeld-Essen, tritt ausser Kraft.

12. Von der Vorschrift unter Ziffer 11 sind ausgenommen die hessischen Stationsassistentenstellen, weil deren Wiederbesetzung mit hessischen Anwärtern bestimmungsgemäss durch die Eisenbahndirektion Mainz überwacht wird. Ferner bleibt davon unberührt die Vergebung der Stationsassistentenstellen des Telegraphendienstes, die auch künftig den geschäftsführenden Direktionen der Gruppenbezirke obliegt. Gelangen preussische Stationsverwalterstellen zur Erledigung, so sind sie von der vorgesetzten Direktion mit einem Stationsassistenten zu besetzen, während für die Wiederbesetzung der dadurch freigewordenen Stationsassistentenstelle das Erforderliche nach Ziffer 11 wahrzunehmen ist.

13. Nach dem Erlasse vom 23. Juni 1899 (E.-V.-Bl. S. 196) dürfen die unter den Ziffern 1 und 10 genannten etatsmässigen Stellen zur Vermeidung von Versetzungen innerhalb der zu einem Gruppenbezirk gehörigen drei Direktionsbezirke nöthigenfalls bis zur Dauer von sechs Monaten auf andere Direktionsbezirke übertragen werden, sofern ein Ausgleich durch Rückübertragung der Stelle zu erwarten ist. Diese Vorschrift bleibt auch ferner in Kraft mit der Maassgabe, dass sie nunmehr für die Stellenbesetzung in allen Direktionsbezirken gilt.

14. Mit Rücksicht auf die nothwendigen Vorarbeiten wird der Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser Bestimmungen auf den 1. Februar 1903 festgesetzt. Sie sind also anzuwenden auf alle in Betracht kommenden Beamtenstellen, die zum 1. Februar 1903 oder später zu besetzen sind.“

Das Organ des deutschen Eisenbahnbeamtenvereins, die „Deutschen Verkehrsblätter“, begrüsst diesen Erlass mit grosser Freude als die Erfüllung eines in preussischen Eisenbahnbeamtenkreisen seit langer Zeit gehegten Wunsches. Es heisst dort: „Wir fühlen uns verpflichtet, dem Herrn Minister für diese einschneidenden und wohlwollenden Maassnahmen unseren herzlichsten Dank und unsere vollste Anerkennung zum Ausdruck zu bringen. Der betretene Weg, den wir so oft vorgeschlagen haben, wird eine grosse Befriedigung im Eisenbahnbeamtenheere hervorrufen.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Weglassung der Gewichts- und Datumeintragungen in den Monatsversandrechnungen.** Im Kontrolbezirk der königlichen Eisenbahndirektion Breslau war vom Rechnungsmonat Oktober des Jahres 1901 ab versuchsweise die Eintragung der Gewichts- und Datumangaben in den Monatsversandrechnungen des Staatsbahnverkehres unterblieben. Der Fortfall der Gewichtsangaben hat den Abfertigungsstellen eine nennenswerthe Erleichterung gebracht und zu Unzuträglichkeiten nicht geführt. Die Gewichtsermittelungen für die Statistik erfolgen auf Grund der Stammfrachtkarten. Der Fortfall der Datumangaben hat sich bei den kleineren Abfertigungsstellen gleichfalls bewährt und sich nur bei einzelnen grösseren Abfertigungsstellen insofern störend bemerkbar gemacht, als das Kartendatum in der Versandrechnung vielfach — z. B. bei der Aufklärung von Unstimmigkeiten in der Versandrechnung — die Feststellung vorgekommener Fehler erleichtert. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun hieraus Veranlassung genommen, die übrigen kontrolführenden königlichen Eisenbahndirektionen anzuweisen, soweit es noch nicht geschehen sein sollte, gleichfalls versuchsweise den Fortfall der Gewichts- und, soweit angängig, auch der Datumangaben in den Monatsversandrechnungen des Staatsbahnverkehres anzuordnen. Auch sollen die kontrolführenden Eisenbahndirektionen erwägen, ob etwa in den Versandrechnungen einzelner Verkehre mit fremden Bahnen die Gewichtsangaben entfallen können. Ueber das Ergebniss der angestellten Versuche sowie darüber, welche Bedenken gegen den Fortfall der Gewichtsangaben in den Versandrechnungen der fremden Verkehre bestehen, soll binnen sechs Monaten an den Minister berichtet werden.

— **Bezirkseisenbahnräthe.** Die von uns in Nr. 61 S. 935 d. Ztg. auf Grund der Mittheilung einer Anzahl von Berliner Blättern gebrachte Nachricht, der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten habe genehmigt, dass die Sitzungen der Bezirkseisenbahnräthe auch an anderen Orten als an dem Sitze der königlichen Eisenbahndirektionen abgehalten werden können, wird uns von unterrichteter Seite als unzutreffend bezeichnet.

— **Staatsbeihilfen für preussische Kleinbahnen.** An Staatsbeihilfen sind endgültig bewilligt: 1. für die Kleinbahn von Thorn nach Leibitsch mit Abzweigung von Leibitsch nach Grosse-Mühle 190 000 *M.* durch Uebernahme von Aktien; 2. der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Putzig-Krockow eine Beihilfe für die Kleinbahn von Putzig nach Krockow als Betheiligung durch Uebernahme von Aktien im doppelten Betrage derjenigen, die von der Provinz Westpreussen für das Unternehmen übernommen werden; 3. der Kleinbahngesellschaft Greifswald-Wolgast zu Greifswald eine weitere Beihilfe für die Kleinbahn von Greifswald nach Wolgast mit Abzweigung nach Boltenhagen als Betheiligung durch Uebernahme von 63 000 *M.* neuer Aktien; 4. dem Landkreise Stolp eine Beihilfe für die Kleinbahn von Stolp über Dargeröse nach Zezenow mit Abzweigung nach Schmolsin als Darlehn in Höhe des thatsächlichen Anlagekapitals der Ergänzungsstrecke Dargeröse-Zezenow bis zum Betrage von 155 300 *M.*; 5. dem Landkreise Bromberg eine Beihilfe für die Kleinbahnen a) von Schleusenau nach Crone a. B. mit Abzweigungen nach Mühlthal und Trischin, b) von Moltkegrube über Trzementowo und Kasprowo bis zur Kreisgrenze bei Suchary mit Abzweigungen nach Samsieczno und Mariensee, c) von Marthashausen nach Kasprowo und von Trzementowo nach Wierchuzin, d) von Maximilianowo über Gondes bis zur Kreisgrenze bei Supponin, e) von Maximilianowo nach Mühlthal, f) von Bachwitz nach Lindenwald als Darlehn von 809 000 *M.* zu 2 % Zinsen und 1 % Tilgung, sowie mit bedingter Steigerung des Zinsfusses bis zu 3,5 %; 6. dem Kreise Rosenberg O.-S. für die Kleinbahn vom Bahnhof Rosenberg der Eisenbahn Kreuzburg-Tarnowitz über Landsberg nach Zawisna ein unverzinsliches, mit 1,5 % jährlich zu tilgendes Darlehn von 55 550 *M.*; 7. der Tangermünder Kleinbahn-Aktiengesellschaft für die Kleinbahn von Tangermünde nach Lüderitz eine Betheiligung mit 118 000 *M.* Aktien; 8. für die Kleinbahn von Gardelegen nach Calbe a. M. eine Betheiligung durch Uebernahme von 312 000 *M.* Aktien; 9. der Ratzeburger Kleinbahn-Aktiengesellschaft für die Kleinbahn vom Bahnhofe nach der Stadt Ratzeburg eine Betheiligung durch Uebernahme von 295 000 *M.* Aktien; 10. der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft für die Kleinbahn von Lütgenbrode über Burg auf Fehmarn und Petersdorf auf Fehmarn nach Orth unter Ueberschreitung des Fehmarnsundes mittelst Dampftrajekts, und zwar 270 000 *M.* als Betheiligung durch Uebernahme von Stammaktien und 100 000 *M.* als Entschädigung für die Uebernahme der im Zuge der Kleinbahn gelegenen und demnächst dem Kleinbahnverkehr mit dienenden fiskalischen Fähranstalt am Fehmarnsund; 11. dem Kreise Sonderburg 39 200 *M.* für die Kleinbahn auf der Insel Alsen von Sonderburg nach Norburg mit Abzweigungen nach Schauby und Mummark; 12. dem Kreise Herford für die Kleinbahnen von Herford nach Wallenbrück und von Herford über Salzuflen nach Vlotho ein Darlehn von 254 000 *M.* zu 3 % Zinsen und 1 % Tilgung sowie mit bedingter Theilnahme am Reingewinn. Im ganzen erfordern diese Kleinbahnbauten einen Kostenaufwand von rund 16 000 000 *M.*

— **Wagenstandgeld für Sonn- und Festtage.** Dem deutschen Handelstage liegt, wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ berichtet, ein Antrag der Handelskammer zu Metz vor, nach welchem auf Beseitigung des für Sonn- und Festtage zu zahlenden Standgeldes hingewirkt werden soll. Diesem Antrage haben sich eine grosse Anzahl von Handelskammern angeschlossen, dagegen haben die Handelskammern zu Coblenz, Flensburg und Harburg beschlossen, dem Antrage ihre Unterstützung zu versagen. Dabei führte die Harburger Handelskammer zur Begründung dieses Beschlusses folgendes aus: Das Wagenstandgeld werde erst erhoben, nachdem die Be- und Entladefristen abgelaufen, also die Empfänger oder Ablader in Verzug gerathen seien. Das Wagenstandgeld stelle sich mithin als eine Verzugsstrafe dar, welche die im Interesse der Handel- und Gewerbetreibenden selbst gebotene Beschleunigung des Wagenumschlages fördern solle. Für diese Verzugsstrafe einen Unterschied zwischen Werktagen und Sonn- und Feiertagen zu machen, liege kein Anlass vor, geschehe auch in ähnlichen Fällen, z. B. im Schiffverkehr hinsichtlich des Ueberliegegeldes nicht; ausserdem erstatte auch die Eisenbahnverwaltung in denjenigen Fällen, in denen Wagen genügend vorhanden seien und die überfälligen Wagen nicht gebraucht würden, das erhobene Wagenstandgeld auf Antrag fast regelmässig zurück.

— **Ueber Eisenbahntransporte von Glasballons** ist nach der Meldung Berliner Zeitungen den Aeltesten der Kaufmannschaft zu Berlin von der dortigen Eisenbahndirektion folgendes Schreiben zugegangen: „In einem wegen Beschädigung von Glasballons auf dem Eisenbahntransport gegen uns angestrengten Prozess sind wir zur Tragung des Schadens unter der Begründung verurtheilt worden, dass Ballons in Weidengeflecht und Strohumhüllung nicht zu den Gütern zu rechnen seien, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Bruch zu erleiden und dass die Verpackung als mangelhaft nicht anerkannt werden könne, zumal auch der Frachtbrief einen diesbezüglichen Vermerk nicht enthalte. Obwohl wir diese Auffassung nicht für zutreffend erachten können und deshalb auch ferner Ansprüche dieser Art ablehnen werden, so sind wir dennoch genöthigt, die Annahme solcher Ballons für die Folge von Beibringung der im § 58 Absatz 2 der Eisenbahnverkehrsordnung festgesetzten Erklärung über mangelhafte Verpackung abhängig zu machen.“

— **Dampffähre Warnemünde-Gedser.** Bekanntlich wird demnächst zwischen Warnemünde und Gedser an Stelle des Dampfschiffsbetriebes eine regelmässige Dampffährenverbindung ins Leben treten, und dadurch der Verkehr zwischen Deutschland und Dänemark eine wesentliche Verbesserung erfahren, da alsdann die Personen-, Gepäck- und Postwagen von Berlin bis Kopenhagen durchlaufen können. Wir haben hierüber in Nr. 37 S. 561 Jahrg. 1900 d. Ztg. ausführlich berichtet. Es sind für den Betrieb, der nach Umbau der Hafenanlagen in Warnemünde und Gedser voraussichtlich Ende 1903 eröffnet werden wird, 4 Dampffähren (2 Radfähren und 2 Schraubenfähren) erforderlich, von denen zwei von der mecklenburgischen und zwei von der dänischen Regierung gestellt werden. Die erste Radfähre, welche den Namen Friedrich Franz IV. erhalten hat, ist am 16. d. Mts. in Elbing auf der Schichauwerft vom Stapel gelaufen.

— **Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der Direktion für das Betriebsjahr 1901/02 hat der eigene Verkehr um 20 399 t zugenommen, während im Durchgangsverkehr 30 056 t weniger befördert wurden, so dass sich — eine Folge des allgemeinen geschäftlichen Niederganges — eine Minderbeförderung von 9 657 t ergibt. Es wurden befördert 192 061 t und dafür 108 948 ℳ (im Vorjahre 106 212 ℳ) eingenommen. Die Zahl der beförderten Personen betrug 148 311 (143 148) bei einer Einnahme von 62 485 (60 901) ℳ. Die gesammten Einnahmen stellten sich auf 184 594 ℳ, die Ausgaben auf 107 803 ℳ und verbleibt unter Verrechnung der konzessions- und statutenmässigen Rücklagen ein Ueberschuss von 74 054 ℳ, welcher wie folgt verwendet worden ist: Zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer 8 900 ℳ, zur Verfügung des Magistrats: 1. zur Tilgung des Anlagekapitals 11 525 ℳ, 2. zur Zahlung der Zinsen für das aufgewendete Anlagekapital 13 762 ℳ, 3. Reinüberschuss zu städtischen Zwecken der Gemeinde Perleberg 39 867 ℳ.

— **Verkehrsverhältnisse der pfälzischen Bahnen.** Während der letzten Sitzung der pfälzischen Handels- und Gewerbekammer kamen auch die Verkehrsverhältnisse der genannten Bahnen zur Sprache und äusserte sich hierbei der Direktor der pfälzischen Bahnen, Geheimerath v. L a v a l e, den „Münchener N. N.“ zufolge etwa folgendermaassen: Wie bei anderen deutschen Eisenbahnen, so mache sich auch in der Pfalz der wirthschaftliche Niedergang noch sehr empfindlich fühlbar, so dass sich die Verkehrseinnahmen in rückläufiger Bewegung befinden. Infolge dessen hätten bereits die bayerischen Staatsbahnen im Sommerfahrplan eine Verminderung von Zügen eintreten lassen, und weitere Kürzungen bis zu 8 % seien für den Winterdienst in Aussicht genommen. Das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeusseren habe bei Genehmigung des diesjährigen Sommerfahrplans durch Entschliessung vom 13. April Weisung dahin gegeben, dass bei weiterer Fortdauer der rückläufigen Bewegung auf eine Verminderung der Züge für den Winter auch in der Pfalz Bedacht zu nehmen sei, und werde die Verwaltung einer solchen Anregung angesichts der Thatsache Rechnung tragen müssen, dass der Zinszuschuss des Staates für 1901 bereits 437 000 ℳ betragen habe und für das laufende Jahr 1902 auf mehr als das doppelte habe veranschlagt werden müssen. Bei Berathung über den Winterfahrplan habe indessen der Verwaltungsrath der pfälzischen Eisenbahnen in seiner am 7. d. Mts. stattgehabten Sitzung auf Antrag der Direktion beschlossen, dass nach Lage der örtlichen Verhältnisse und obwohl eine Besserung der Verkehrseinnahmen in absehbarer Zeit nicht zu erhoffen stehe, von dem Wegfall weiterer Züge abzusehen sei und die staatliche Aufsichtsbehörde um Genehmigung der Belassung des seitherigen Fahrplans ersucht werden solle. Indess hätten bei solcher Sachlage die zahlreichen Wünsche nach Vermehrung der Züge der pfälzischen Bahnen nicht die geringste Aussicht auf Berücksichtigung.

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Im Güterverkehre zeigt sich noch immer die Neigung zu weiterem Rückgange, während im Personenverkehre eine mässige Zunahme — trotz des wenig günstigen Wetters — bemerklich ist. Nach vorläufiger Feststellung wurden im J u l i d. J. vereinnahmt: 4 730 700 ℳ im Personenverkehre (+ 94 886 ℳ gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 6 394 600 ℳ im Güterverkehre (— 70 950 ℳ), mithin 11 125 300 ℳ im ganzen (+ 23 936 ℳ). In den sieben Monaten vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. wurden insgesammt vereinnahmt: 65 393 978 ℳ (— 552 587 ℳ gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre). Hierzu trugen bei: 23 463 193 ℳ der Personenverkehr (+ 142 395 ℳ) und 41 930 785 ℳ der Güterverkehr (— 694 982 ℳ).

Oesterreich.

— **Beitragsleistungen der Länder und Selbstverwaltungskörperschaften zu den Kosten der neuen Eisenbahnen.** In dem im Jahre 1901 in Kraft getretenen Eisenbahnbau- und Investitionsgesetze wurde die Regierung angewiesen, dahin zu wirken, dass von den betheiligten Ländern, Selbstverwaltungskörpern und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für die in dem Gesetze vorgesehenen Eisenbahnen zugesichert werden. Die Regierung hat im Sinne dieser gesetzlichen Bestimmung das geeignete vorgekehrt und hat insbesondere die Landesausschüsse der in Betracht kommenden Länder sowie einzelne Stadtgemeinden eingeladen, entsprechende Beiträge zuzusichern. Bisher hat der oberösterreichische Landtag unter Aufrechthaltung seines schon im vorigen Jahre beschlossenen Beitrages von 100 000 Kr. in Stammaktien der Steyrthalbahn zu den Baukosten der Pyhrnbahn einen weiteren Beitrag von 150 000 Kr. in Baarem zu dem gedachten Zwecke bewilligt. Ausserdem hat vor einigen Monaten die Stadtgemeinde Linz einen Beitrag von 300 000 Kr. in Stammaktien der Kremsthalbahn für die Pyhrnbahn zugesichert. Der Landtag von Kärnten hat in seiner jüngsten Tagung unter Aufrechthaltung des schon früher beschlossenen Beitrages von 200 000 Kr. in Baarem einen weiteren Beitrag von 280 000 Kr. in Stammaktien der Gailthalbahn und der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel für die Tauern- und Karawankenbahn sowie für die Lokalbahn Weizelsdorf-Ferlach genehmigt. Der krainische Landtag hat schon in der vorjährigen Tagung für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest, und zwar insbesondere zur Herstellung von Zufahrtsstrassen 60 000 Kr. bewilligt. Ueber die Beitragsleistung des Landes Salzburg sowie der Stadt Salzburg sind im Sinne früherer von diesen Körperschaften beschlossenen Zusicherungen die Verhandlungen im Zuge, welche ein baldiges günstiges Ergebniss versprechen. Ausserdem haben mehrere Gemeinden des Landes Salzburg kleinere Beiträge zugesichert. Das Land Steiermark hat, abgesehen von dem schon früher beschlossenen Beitrage von 500 000 Kr. in Stammaktien der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg zu den Kosten der Lokalbahn Friedberg-Hartberg in der jüngsten Tagung einen Beitrag von 40 000 Kr. zu den Kosten der Pyhrnbahn bewilligt. Der Beitrag des Königreiches Böhmen zu den Kosten der vom Staate garantirten Eisenbahn Laun-Rakonitz wurde mit 780 000 Kr. festgesetzt. Endlich haben auch die Handelskammer und Gemeindevertretung von Görz je 20 000 Kr. als Beitrag zur zweiten Eisenbahnverbindung bewilligt. Die Stadt und der Landtag von Triest haben bisher jeden Beitrag zu den Kosten der zweiten Eisenbahnverbindung abgelehnt, trotzdem mit der Sicherstellung dieser Verbindung ein seit Jahrzehnten von diesen Körperschaften gehegter Wunsch erfüllt wurde.

— **Eisenbahnunfall bei Czerepkoutz.** Am 15. d. Mts. entgleiste der „B. B.-Ztg.“ zufolge vor der Station Czerepkoutz (Station der österreichischen Staatsbahnlinie Lemberg-Itzkany) aus bisher unbekannter Ursache auf offener Strecke theilweise der Personenzug Nr. 314. Mehrere Wagen stürzten um. Siebzehn Reisende wurden verletzt. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten. Der Güterverkehr war unterbrochen.

— **Verwendungsdauer der Knallkapseln beim Eisenbahnverkehr.** Das Eisenbahnministerium hat angeordnet, dass ältere, aus Lieferungen vor dem Jahre 1893 stammende Knallkapseln nicht mehr in Verwendung genommen werden und etwa noch vorhandene zu vernichten sind. Aber auch von den aus dem Jahre 1893 stammenden Knallsignalen dürfen jene, bei welchem der Knallsatz nicht durch eine Zinnfolie gedeckt ist, zur Ausrüstung des Zugbegleitungspersonals nicht verwendet werden. Die weiter zur Verwendung noch zulässigen, also von dem Jahre 1893 an gelieferten Knallkapseln sollen all-

jährlich mindestens zweimal einer genauen Revision unterzogen und die dem äusseren Scheine nach nicht mehr vollkommen unversehrten oder beim vorsichtigen Schütteln in ihrem inneren Gefüge schlotternden Knallkapseln vom weiteren Gebrauche ausgeschlossen und vernichtet werden. Diese jährliche Revision genügt bis zum zehnten Jahre, vom Lieferungsjahre an gerechnet, und können die dabei als gut befundenen Kapseln während dieser Zeit im Gebrauch belassen werden, ohne dass einzelne Stücke auf ihre Explosionsfähigkeit geprüft werden. Hingegen sollen sowohl die im Vorrathe als auch bei den Dienststellen des äusseren Betriebsdienstes befindlichen Knallkapseln, wenn ihr Lieferungsjahrgang älter als zehn Jahre ist, ausser der vorbesprochenen Revision auch jährlich einer Erprobung in der Weise unterzogen werden, dass 10 % des gesammten Vorrathes eines jedes Jahrganges, mindestens aber zehn Stück, rücksichtlich ihrer Explosionsfähigkeit geprüft werden. Ergibt sich hierbei eine Anzahl von Versagern, welche 25 % der erprobten Menge oder mehr beträgt, so soll der betreffende Jahrgang von der weiteren Benutzung ausgeschieden und vernichtet werden.

— **Aktien-Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen.** Nach einer Meldung des „Oesterr.-ung. Eisenbahnbl." bildet die Frage der Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die gesammten Linien der Wiener Lokalbahnen (vorerst wird die Strecke Guntramsdorf-Vöslau elektrisch betrieben) gegenwärtig den Gegenstand eingehender Studien und Berathungen im Schosse der Interessenten dieses Unternehmens, das ist der Schuckert-Werke, der österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt, der Länderbank und der Verwaltung der Wiener Lokalbahnen. Ist das Ergebniss ein günstiges, so könnte die Ausführung der bezüglichen Arbeiten angesichts der bereits getroffenen Vorbereitungen derart gefördert werden, dass die Eröffnung des elektrischen Betriebes zu Beginn des nächsten Sommers möglich wäre. Da die gesammte Linie Wien-Vöslau einen eigenen Bahnkörper besitzt, zweigleisig angelegt und mit den für den Schnellverkehr vorgeschriebenen Einrichtungen ausgerüstet ist, so würde auf der Bahn der elektrische Schnellverkehr mit 60 km in der Stunde ohne Schwierigkeiten eingeführt werden können. Durch die bereits vor längerer Zeit in Aussicht genommene Vereinbarung wegen Mitbenutzung der Gleise der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft würde es möglich werden, die Wagen der Wiener Lokalbahnen bis in das Innere der Stadt Wien gelangen zu lassen. Die Kosten der Umwandlung der Strecke Guntramsdorf-Wien auf elektrischen Betrieb werden annähernd auf 2000000 Kr. veranschlagt.

Uebrige europäische Länder.

— **Jahresergebnisse der italienischen Eisenbahnen.** In dem am 30. Juni beendeten Rechnungsjahre stellten sich, wie die „Voss. Ztg." berichtet, die Einnahmen der drei grossen italienischen Eisenbahn-Betriebsgesellschaften auf 305699867 L. Sie übersteigen damit um 17142765 L. die Einnahmen des Jahres 1900/1901. Davon entfallen auf die Mittelmeerbahn 157408996 L. oder 7152054 L. mehr, auf die Meridionalbahn 136109365 (+ 9796765) L. und auf die sizilianischen Eisenbahnen 12181506 (+ 103946) L. Der vertragmässige Gewinnantheil des Staates hieran beträgt 91720000 L. oder 4580387 L. mehr als im Vorjahre.

— **Vertheilung der Mehrlasten aus der Erhöhung der Beamtengehälter der italienischen Bahnen.** Wie der „B. B.-Z." aus Mailand gemeldet wird, unterzeichnete der König am 15. d. Mts. das Dekret, betreffs Abkommens der Regierung mit der Meridional-, der Mittelmeerbahn und den sizilianischen Eisenbahnen, welches die Vertheilung der durch die Erhöhung der Beamtengehälter entstandenen Mehrlasten zwischen dem Staat und den Gesellschaften bis Ablauf der Betriebsverträge am 30. Juni 1905 regelt.

— **Ueber die Pflege des Personenverkehrs auf englischen Eisenbahnen** bringt ein Aufsatz von P. F. Kupka in der „Oesterr. Eisenbahnzeitung" verschiedene interessante Einzelheiten. Obwohl der Verkehr von London nach Schottland bekanntlich unter der Einwirkung eines überaus lebhaften Wettbewerbs der verschiedenen an ihm betheiligten Bahnverwaltungen steht, so hat der zwischen ihnen seit Jahrzehnten geführte Interessenkampf doch keineswegs, wie in Amerika, zu einer gegenseitigen Unterbietung der Preise geführt, sondern nur zu einer immer weiter sich steigernden Mehrung der den Reisenden gebotenen Bequemlichkeiten und Einführung entsprechender Einrichtungen sowie zu einer thunlichsten Kürzung der Fahrzeiten. Der gesammte englisch-schottische Verkehr beschränkt sich auf die I. und III. Klasse, deren Fahrpreise sich im allgemeinen wie 2 zu 1 verhalten; Kinder unter drei Jahren sind frei, solche unter zwölf Jahren zahlen die Hälfte. Im Laufe der Zeit wurde theils durch die wachsenden Anforderungen des reisenden Publikums, theils durch gegenseitiges Ueberbieten der betheiligten Gesellschaften die im Verkehr wichtigste Klasse, die III. Klasse, zu dem, was sie heute ist; sie wird in fast allen Schnellzügen mitgeführt und unterscheidet sich von der I. Klasse kaum mehr durch die Ausstattung, sondern im wesentlichen nur durch den dem Fahrgaste zugemessenen geringeren Raum. Peinlich sauber gehaltene Waschräume mit Handtuch, Seife, Handbürste befinden sich in jedem Wagen. Ein Vergleich, etwa mit Bezug auf die Fahrpreise, zwischen der englischen und der grundsätzlich verschiedenen festländischen III. Klasse ist demnach unzulässig. Die Züge mit Durchgangswagen führen bei Tage Speisewagen I. und III. Klasse, bei Nacht Schlafwagen. Ein Platz im Schlafwagen kostet 5 sh. Der Aufwärter hat für Waschzeug, warmes und kaltes Wasser sowie für Verabreichung von Thee, Kaffee oder anderen Erfrischungen Sorge zu tragen. Bei später Abfahrtstunde der Züge ist das Betreten der Schlafwagen schon früher gestattet; fallen dagegen die Ankunftszeiten in die ersten Morgenstunden, so werden die Schlafwagen auf ein Nebengleis geschoben, wo den Reisenden das Verweilen in den Wagen bis zu einer passenden Stunde gestattet ist. An Reisende werden auch Polster und Decken für 6 d (= 50 ₰) das Stück ausgeliehen. An Freigepäck wird gewährt: auf 1 Karte I. Klasse rund 68 kg, III. Klasse rund 45 kg, von den schottischen Bahnen I. Klasse 54 kg, III. Klasse 27 kg.

Die Bahngesellschaft besorgt auch das Abholen des Gepäcks aus der Wohnung der Reisenden (welche die im Vorverkauf gelösten Fahrkarten vorweisen und eine Bestätigung erhalten), schafft das Gepäck an den Bestimmungsort, entweder bahnhoflagernd oder führt es von den grösseren Stationen innerhalb gewisser Entfernungen dem Adressaten zu. Für jedes Stück, dessen Gewicht 50 kg nicht überschreiten darf, wird 1 sh, wenn aber der Eigenthümer das Gepäck selbst auf den Bahnhof schafft, 6 d (= 50 ₰) für das Stück eingehoben.

Als eine zweckentsprechende Einrichtung muss es bezeichnet werden, dass auf den Hauptstationen die Droschken in der Bahnhofhalle dem ankommenden Zug entlang aufgestellt sind, wodurch jeder Zeitverlust beim Aufsuchen eines Wagens vermieden wird. In Hafenstädten wie Liverpool, Holyhead, Dublin werden die Züge unmittelbar zu den Landungsplätzen geführt, wobei eine Durchquerung der Stadt entfällt und auch das Gepäck bequem zu und von den Schiffen gebracht werden kann.

— **Ueber die Heizung der russischen Lokomotiven mit Masut,** dem aus Naphta gewonnenen flüssigen Brennstoff, theilt der Ingeniör H. Guérin im „Génie Civil" mit, dass diese Art der Verwendung in starkem Zunehmen begriffen ist, seitdem man Lokomotiven für gemischte Feuerung gebaut hat, welche sowohl mit Rosten für Kohlenheizung, als auch mit Brennern nach Holden'schem System für die Verwendung von flüssigen Brennstoffen eingerichtet sind. Verschiedene im Jahre 1887 zu Petersburg und im Jahre 1893 zu Toulon angestellte Versuche und Proben haben ergeben, dass das Masut weniger gefährlich ist als Steinkohle, welch' letztere der Selbstentzündung unterliegt. Um das Masut für die Heizung von Dampfkesseln nutzbar zu machen, bringt man am Kessel über dem höchsten Wasserstande einen kleinen Behälter an, welcher dazu bestimmt ist, den Zerstäuber zu speisen, und um die Zuführung durch das dorthin führende Leitungsrohr zu erleichtern, macht man das Masut dünnflüssiger, indem man es durch ein um das Gefäss herum geführtes Schlangenrohr erwärmt, zu welchem der erhitzte Wasserdampf Zutritt hat. Unter dem Einfluss der Wärme scheidet zugleich das Masut seinen Gehalt an Wasser vollständig aus, so dass letzteres sich am Boden sammeln und durch einen kleinen Abflusshahn entfernt werden kann. Die im Gebrauch befindlichen Zerstäuber sind von sehr verschiedener Art, doch haben sie das Gemeinsame, dass das Masut durch zugeführten Wasserdampf in feinen Staub zersprengt wird. Gegenwärtig sind die nach dem Chouchow'schen System eingerichteten Zerstäuber die verbreitetsten. Bei allen derartigen Lokomotivfeuerungen sind die Feuerungsanlagen mit einer Bekleidung von feuerfestem Thon ausgerüstet, da die erzielte Hitze eine so heftige ist, dass sie die Platten des Kessels in verhältnissmässig sehr kurzer Zeit zerstören würde. Man vermeidet es hier, wie bei allen für flüssige Brennstoffe eingerichteten Feuerungsanlagen, dass die Flamme unmittelbar mit dem Eisen in Berührung kommen kann. Vergleicht man nun die Heizwirkung von 100 kg zerstäubtem Masut mit der Heizkraft der Steinkohle, so ergibt sich, dass erstere der Wirkung von 139 kg Donezkohle und englischer Steinkohle und von 167 kg schlesischer Kohle gleichkommt. Um den Dampfkessel unter den erforderlichen Druck zu setzen, entzündet man darunter zuerst ein Feuer von Holz oder einem beliebigen anderen Brennstoff. Sobald sich

der Dampfdruck auf 2 oder 4 kg gesteigert hat, kann schon der Zerstäuber in Thätigkeit gesetzt werden. Man öffnet dann zunächst den Dampfhahn und sodann den Masuthahn, und setzt dann das ausströmende Masut in Brand, worauf der Druck im Kessel sich in reissend schnellem Maasse steigert. Ist nun dem obigen nach die Heizwirkung des Masut gegenüber derjenigen der besten festen Brennstoffe eine grössere, so hat seine Verwendung ausserdem noch die grossen Vorzüge, dass es bei richtiger Handhabung kaum eine Spur von Russ absetzt, dass weder Asche noch Schlacken zurückbleiben und dass sich also die Heizanlagen in denkbarstem Grade rein und sauber halten.

Fremde Welttheile.

— **Die verschiedenen Mängel und Missstände auf der sibirischen Bahn** werden von mehreren sibirischen Blättern offen besprochen und deren nachtheilige Rückwirkung auf das wirthschaftliche Leben nachgewiesen. Im allgemeinen lassen sich, wie ein Blatt schreibt, die gegen die Bahn vorgebrachten Klagen in folgende Punkte gruppiren:

Die ungenügende Kenntniss der Erbauer mit dem Lande und dessen Bedürfnissen einerseits sowie dessen voraussichtliche Leistungsfähigkeit andererseits machte es ihnen unmöglich, den zukünftigen Verkehr auch nur annähernd zu bestimmen, weswegen sich die leichten Eisenbahnschienen sehr bald als unbrauchbar erwiesen und die Legung eines schwereren Materials erforderten; während die schwachen Schienen so manche Entgleisung hervorgerufen haben, machten die ungünstigen Krümmungsverhältnisse einen Umbau ganzer Strecken nothwendig. Beide Aenderungen in der ersten Bauausführung verschlangen riesige Kapitalien. Trotzdem nun gegenwärtig ein Theil dieser Hemmnisse beseitigt worden sind, geht es auf der Bahn mit Schneckenpost vorwärts, so dass ein kräftiges Pferd ganz gut mit dem müden Dampfross in Wettbewerb treten kann. Die langsame Fahrt der Züge und das Fehlen von rollendem Material auf vielen Stationen sowie die vollständig ungenügende Bewachung der Züge ermöglichen es den Dieben, ihrem Gewerbe mit ausserordentlichem Erfolge nachzugehen. Dem Waarendiebstahl nach nehmen die sibirische und Transbaikalbahn die erste Stelle unter allen Bahnen der Welt ein!

Der Mangel von verdeckten Lagerplätzen für Waaren auf den Stationen sowie nachlässiges Umgehen mit den Waaren beim Ein- und Ausladen hat eine derartige Menge von Entschädigungsklagen zur Folge gehabt, dass Jahre dazu erforderlich sein werden, um sie zu entscheiden und zu befriedigen. Dieser Umstand hat ein ganzes Heer von Aufkäufern solcher Forderungen erstehen lassen, welche das Beitreiben derselben als Geschäft betreiben. Welchen Hemmschuh die Bahn für den örtlichen Handel und die einzelnen Handelsunternehmungen bildet, geht daraus hervor, dass in Irkutsk für gegen 2 000 000 R. Klagen gegen die Transbaikalbahn anhängig gemacht worden, und für 500 000 R. in Tomsk, so dass bei einem geschätzten Handelsumsatz von 25 000 000 R. 10 % auf Forderungen entfallen, die nun bereits über ein Jahr unbefriedigt sind und als todtes Kapital daliegen. Thatsächlich dürfte jedoch das todte Kapital nicht 10, sondern 25—40 % vom Umsatz betragen.

So fassen die Zeitungen nach den Berichten, die ihnen aus Sibirien zugegangen sind, ihr Urtheil über einzelne Mängel zusammen, die im Laufe der Betriebsjahre sich herausgebildet haben. Das Böseste ist wohl zweifellos die Unsicherheit, die durch die vielen Diebstähle hervorgerufen worden ist und durch die dem Handelsstande so schwere Verluste zugefügt werden. Ob übrigens nicht eine Uebertreibung der Berichterstatterin das Uebel noch grösser erscheinen lässt, als es thatsächlich ist, lässt sich aus der Ferne schwer beurtheilen; uns scheint der Spielraum von 10—40 % ein sehr grosser zu sein, und hierdurch wird dann die Vermuthung unterstützt, dass die Wirklichkeit doch nicht so schlimm sein wird, als man das aus Kreisen der Geschädigten glauben machen will. Es lässt sich aber auch nicht verkennen, dass das menschenarme Sibirien ein ausgezeichnet günstiger Boden ist, um solche Thaten, die das Licht der Sonne scheuen, auszuführen.

— **Die Speisewagen für die mandschurische Eisenbahn** werden in Riga auf der Fabrik „Phönix" gebaut. Drei von diesen kleinen Palästen stehen bereits zur Abnahme, die nächstens erfolgen soll, fertig, und die deutsche „St. Petersburger Zeitung" lässt sich von einem Augenzeugen, der Gelegenheit gehabt hat, einen Blick auf und in diese zu werfen, ehe sie die weite Reise in die Mandschurei antreten, über die Einrichtung der Wagen berichten. Wir entnehmen diesem Berichte das folgende:

Was an den Wagen auch dem Laien als erstes auffällt, ist ihre ungewöhnliche Länge. Wie mir gesagt wurde, misst ein gewöhnlicher Wagen neuester Bauart 18 m. Die hier besprochenen Speisewagen sind dagegen 21 m lang. Wagen von dieser Länge soll man bis vor kurzem, aus technischen Gründen, überhaupt nicht haben bauen können. In Russland sind diese jedenfalls die ersten Wagen von derartigen Abmessungen. Bis zur Höhe des unteren Fensterrandes bilden 5 mm starke, dunkelgrün lackirte Eisenplatten die Wände der Wagen. Der obere Theil der Wände ist aus Holz und hat nach aussen eine Verkleidung aus polirtem amerikanischen Teakholz. Die Wagen machen von aussen einen von der gewohnten Bauart einigermaassen abweichenden, aber überaus gefälligen und eleganten Eindruck. Unter jedem Wagen befindet sich ein Akkumulator, der für elektrische Beleuchtung sorgt.

Bei der Besichtigung des Innern wurde ganz systematisch mit der an dem einen Ende des Wagens belegenen Küche als demjenigen Raum, in dem die Speisen bereitet werden, angefangen. Manche kleine städtische Wohnung hat eine Küche, die kleiner ist als die jenes Speisewagens, aber dennoch hört man es zunächst ein wenig ungläubig an, dass jene und die mit ihr in engster Verbindung stehenden Vorrathsräume und Vorrathsbehältnisse in Gegenden wie die Mandschurei, wo auf Versorgung auf den Stationen wohl nur wenig zu rechnen sein wird, nöthigenfalls für zehn Tage die erforderlichen Lebensmittel werden in sich bergen müssen. Sieht man jedoch genauer zu, so erstaunt man wiederum über die wirklich erfinderische Ausnutzung auch des kleinsten Raumes; besser kann es auf einem modernen Kriegs- oder Personendampfer, die in der fraglichen Hinsicht sich doch einmal eines besonderen Rufes erfreuen, auch nicht sein! Der Küchentisch, an dem der Koch seine Arbeit vornehmen wird, bildet z. B. zugleich den oberen Abschluss eines mächtigen länglichen Kastens; die Wände der Küche bestehen eigentlich überhaupt nur aus Schrankthüren, und dieses letztere gilt ebenso von dem an die Küche stossenden Büffetzimmer und theilweise auch von dem Korridor, an dem beide — Küche und Büffetraum — liegen und der auf den Speisesaal ausmündet. Die Heizung ist auf Kohlenfeuerung berechnet. In nächster Nähe des Herdes, aber vor dessen Einwirkungen natürlich geschützt, befindet sich ein Behälter, der von aussen — er ist gleich der ganzen übrigen Einrichtung von Eichenholz — wie eine grosse Truhe anmuthet. Oeffnet man diese, so entdeckt man, dass wir es mit einer Art Eisschrank zur Aufbewahrung kleinerer Fleischportionen usw. zu thun haben. Ueberhaupt findet man, dass für Hitze und für Kälte in dieser Küche in gleichem Maasse gesorgt ist. Das Büffetzimmer ist vielleicht der „Clou" des ganzen! Mit dem Gang wird es durch eine Thür verbunden, in deren Oeffnung eine Klappe als „Lette" dienen kann. Die Leute — und es soll ja deren garnicht wenige geben — für die der Hauptreiz einer Mahlzeit in dem an der „Lette" eingenommenen Schnaps nebst Imbiss liegt, werden diesen Genuss also auch auf einer Reise durch die Mandschurei nicht zu entbehren brauchen. Bei der Ausnutzung jeden Winkels ist auch kaum zu befürchten, dass selbst auf einer mehrtägigen Reise jemals der „Stoff" ausginge. Der Speisesaal ist in zwei Abtheilungen — für Raucher und für Nichtraucher — getheilt. Stil: „deutsche Secession", aber sehr ruhig und streng gehalten. An jedem der breiten Fenster steht ein Tisch für vier Personen. Ein „Probeessen" zu 32 Gedecken hat in dem Wagen stattgefunden, und dass nächstens bei der Abnahme „natürlich" ein weiteres stattfinden werde, versteht sich nach den Sitten des Landes von selbst. Erwähnt sei zum Schluss noch, dass sämmtliche Arbeiten an den Wagen aus den eigenen Werkstätten der Fabrik hervorgegangen sind.

— **Die Verkehrsfrage im deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiet.** Aus Dar=es=Salaam kommt die Nachricht, dass sich eine Vereinigung um eine Konzession zum Bau einer Bahn von Kilwa nach Wiedhafen am Nyassasee bemüht. Das Gelände bietet keinerlei Schwierigkeiten, die von Belang sind. Von einer solchen Bahn würde das Land Ugoni berührt werden, das von den hier thätigen Benediktinermissionaren als weit günstiger für europäische Ansiedelungen geschildert wird, als das in dieser Beziehung so hoch gerühmte Land Uhehe. Es ist nicht zu zweifeln, dass der grösste Theil des heutigen Nyassa- und Tanganyika-Handels, der jetzt seinen Weg über den Sambesi und Shire nimmt, dieser Bahn zufallen müsste, auch ist Kilwa=Kisiwani nächst Dar=es=Salaam der beste Hafen für den Ausgangspunkt einer Eisenbahn. Im Auftrage der Regierung arbeiten vorläufig mehrere Ingeniöre mit hunderten von Arbeitern sowie die aus Lindi herangezogene dritte Kompanie an der Herstellung einer Fahrstrasse, die den späteren Bahnbau erleichtern soll.

In den Ulugurubergen sind neue Felder vorzüglichen Glimmers gefunden worden, unweit von Mrogoro, dem Endpunkte der für die Entwickelung der Kolonie unumgänglich nöthigen, von Dar=es=Salaam ausgehenden Eisenbahn. — Im Norden versucht man augenblicklich, durch Wegsprengen kleinerer Stromschnellen den Tanganifluss bis in die Nähe von Mombo schiffbar zu machen; bei Beendigung des Bahnbaues bis Mombo eröffnet sich damit die Aussicht, einen leichten und

billigen Transportverkehr bis an den Fuss des Kilimandscharo zu erlangen. — Im Innern ist der erste Versuch eines grösseren Transports mit Ochsenwagen von der Militärstation Tabora bis an den Viktoriasee jetzt erfolgreich durchgeführt worden. Unweit von Dar-es-Salaam ist in texasfieberfreier Gegend ein Depot eingerichtet worden, um Zugochsen einzufahren und den von Tabora gemachten Versuch auf allen wichtigen Verkehrswegen weiter zu führen. Das verstärkt auftretende Texasfieber an der Küste macht schon allein einen Bahnbau bis nach den Uluguru-bergen in hohem Grade wünschenswerth.

— **Der Stand des Eisenbahnbaues in China Ende des Jahres 1901** war einem Berichte des statistischen Sekretariats der kaiserlich chinesischen Seezollverwaltung zufolge folgender:

Schantung-Eisenbahn bis Kilometer 140 vollendet; die Züge fahren zwischen Tsingtau und Tsochau; in drei Jahren soll die Bahn bis nach Chinanfu, der Hauptstadt der Provinz geführt werden. (Inzwischen ist am 1. Juni die gesammte erste Strecke bis Weihsien 184 km in Betrieb genommen.)

Die kaiserlichen Eisenbahnen von Nordchina zwischen Peking und Tientsin und Niutschwang, mit Abzweigen nach Chinwangtau, und von Fengtai nach der Luhan-Eisenbahn sowie die Nebenstrecken nach Tungchou und Hsinmintun sind mit 901 km vollendet.

Die kurze Strecke zwischen Shanghai und Wusung (18 km) soll jetzt guten Ertrag geben, doch bereitet die Aufnahme des Kapitals für die Fortführung der Bahn nach Sutschou, Ningpo usw. Schwierigkeiten.

Die Linie von Peking nach Hankau macht gute Fortschritte. Im Laufe des Jahres wurde die gelegentlich des Boxeraufstandes zerstörte Strecke zwischen Lukouchiao und Paotingfu wieder hergestellt. Diese Linie ist bis Chengtingfu, 262 km von Peking, geführt; im Laufe des Jahres hofft man, die Strecke um weitere 125 km bis Shuntefu fertig zu stellen. Im Süden sind 175 km bis nördlich von Hankau vollendet, bis Ende 1902 sollen die Gleise für weitere 100 km bis nördlich von Hsinyang gelegt werden. Mit den Arbeiten der Linie Wuchang-Canton soll begonnen werden.

— **Die Eisenbahnen im ägyptischen Sudan.** Nach einem kürzlich erschienenen Berichte des englischen Generalkonsuls in Kairo über Aegypten und den Sudan hat die ägyptische Regierung im Jahre 1900: 500 000 türkische Pfund (10 375 000 *M.*) zur Verbesserung des Betriebes der ägyptischen Eisenbahnen im Sudan ausgegeben. Die Gesammteinnahmen der Bahnen betrugen im Jahre 1901: 165 000 Pfund (3 423 750 *M.*), die Ausgaben 124 000 Pfund (2 573 000 *M.*). Die Einnahmen waren im Betriebsjahr 1901 um etwa 38 000 Pfund (788 500 *M.*) grösser als im Jahre 1900, was hauptsächlich der Entwickelung der Gummiausfuhr zuzuschreiben ist. Zum ersten Male seit der Eröffnung der Eisenbahnen hätten lebhaftere Nachfragen für den Transport vom Süden nach dem Norden als umgekehrt stattgefunden, und wenn dies auch nur im Zeitraum einer Woche geschehen sei, so könne man daraus auf eine zukünftige bedeutende Entwickelung nach dieser Richtung hin schliessen und mit den jetzigen Ergebnissen zufrieden sein.

— **Eisenbahnpläne Englands in Westafrika.** Die englischen Eisenbahnen werden, wie die „Berl. N. Nachr." melden, demnächst eine neue Erweiterung erfahren. Dem Büro Reuter wird nämlich von der Firma Shelford & Sons, welche verschiedene Eisenbahnen in Westafrika anlegt, mitgetheilt, dass eine Verlängerung der Sierra-Leonebahn bis zur liberischen Grenze beabsichtigt ist. 135 Meilen, von Freetown bis Bo, sind bereits fertiggestellt. Die Regierung genehmigte ferner den Bau einer Bergbahn von Freetown aus, womit in der trockenen Jahreszeit begonnen werden soll; dadurch wird das gesunde, 1 000 Fuss über dem Meeresspiegel gelegene Tafelland zugänglich. Eine mehrere 100 Meilen lange Strassenbahn wird in Northern Nigeria erbaut, die Wuschischi mit dem Kadunaflusse verbindet. Die Goldküstenbahn hat trotz des starken Regenfalles gute Fortschritte gemacht; die Schienen werden Ende dieses Jahres die Aschanti-Goldfelder erreicht haben. Die Strassenbahn in Lagos hat den Betrieb aufgenommen, die Einnahmen steigen stetig.

Unsere Quelle setzt dieser Nachricht hinzu: „Deutschland hat im allgemeinen keinen Grund, auf England, Frankreich und den Kongostaat mit Neid zu blicken; in der afrikanischen Eisenbahnfrage wäre man aber allerdings versucht, sich solchen Empfindungen hinzugeben, wenn nicht das Gefühl der Scham über die koloniale Rückständigkeit unserer Volksvertretung das Uebergewicht hätte."

— **Ein echt amerikanischer Eisenbahnüberfall** ist kaum 8 km nördlich der Stadt Savannah (Vereinigte Staaten, Georgia) auf einen Expresszug bei Markus verübt worden und geglückt. Die „B. B.-Z." berichtet darüber folgendes: Einige bewaffnete und maskirte Männer brachten den Zug durch falsche Warnungszeichen zum Stehen, sprangen dann auf die Maschine, knebelten Heizer und Maschinenführer mit vorgehaltenen Revolvern, hängten darauf den Postwagen und einen mit Werthgegenständen gefüllten Wagen ab, und fuhren mit diesen und der Maschine, noch ehe die Reisenden begriffen hatten, um was es sich handelte, ab, um ihre Beute auf eine kaum benutzte Seitenrangirlinie zu bringen. Dort bemächtigten sie sich der Kostbarkeiten, Banksendungen und Silberbarren, nachdem sie die Sicherheitsschränke des Werthwagens mit Dynamit gesprengt hatten, fuhren dann mit dem Raube auf der Maschine nach einer ihnen zusagenden Stelle, wo sie offenbar Vorbereitungen zum Weitertransport ihrer Beute schon getroffen hatten, und überliessen dann Maschine und Personal ihrem Schicksal, nachdem sie die Maschine in Lauf gesetzt hatten. Dem Lokomotivführer gelang es schliesslich, sich seiner Fesseln zu entledigen, zu seinem Zuge zurückzukehren und ihn endlich nach der nächsten Station Markus zu bringen. Die Reisenden waren von den Räubern nicht belästigt worden, die es offenbar nur auf die grosse Ausbeute der Geldschränke abgesehen hatten. Eine Spur der Banditen ist bisher nicht gefunden worden.

— **Ueber die mexikanischen Eisenbahnen** bringt „Cassiers Magazine" einen Aufsatz von V. M. Braschi und E. Ordonnez, der im wesentlichen diejenigen Thatsachen bestätigt, die wir in Nr. 61 S. 965 Jahrg. 1901 und Nr. 51 S. 817 d. Ztg. mittheilten. In einer geschichtlichen Einleitung weisen die Verfasser darauf hin, dass das Eisenbahnwesen, welches hier wie überall für Handel und Gewerbe einen bis dahin ungeahnten Aufschwung gebracht hat, für Mexiko noch von ganz besonders segensreicher Bedeutung geworden ist. Als der Präsident Porfirio Diaz im Jahre 1877 die Leitung des mexikanischen Staatswesens übernahm, wies er in einer öffentlichen Erklärung darauf hin, dass es nur durch Herstellung sicherer und rascher Verbindungen nach allen Landestheilen möglich sein werde, eine wirksame Regierungsgewalt zu begründen, die imstande sei, Leben und Eigenthum der Staatsbürger zu sichern. In diesem Sinne hat der berühmte Staatsmann sofort den Ausbau eines weitverzweigten Eisenbahnnetzes in die Hand genommen und durch dessen nachhaltige Förderung ist es ihm gelungen, dem bis dahin von Aufständen und Bürgerkriegen zerrissenen Lande einen dauernden Frieden zu verschaffen. Durch die im Mittelpunkte des Landes begründete Bundesgewalt konnten seitdem alle Parteiungen und gewaltsamen Auflehnungen hintangehalten werden. Auf diese Weise ist der Bahnbau in Mexiko die feste Grundlage nicht nur der wirthschaftlichen, sondern auch der politischen Entwickelung geworden, und hat die bis dahin nur durch ein loses Band verbundenen Einzelstaaten zu einem innerlich gefesteten Gemeinwesen geeinigt.

Allgemeines.

— **Weibliche Stationsvorstände.** Bekanntlich kommen bei österreichischen und amerikanischen Bahnen neuerlich weibliche Stationsvorstände „in Mode". Die Münchener „N. N." erinnern daran, dass solche früher auf den bayerischen Bahnen gleichfalls in Verwendung standen. Bei den bayerischen Ostbahnen war es nämlich vielfach der Fall, dass auf kleineren Stationen, welche Sitz eines Bahnmeisterbezirks waren, die Frau des Bahnmeisters die Stelle des Stationsvorstehers bekleidete. Diese Einrichtung wurde auch nach dem Uebergang der Ostbahnen an den Staat noch jahrelang beibehalten und erst Anfangs der 80er Jahre der letzte derartige Posten (Pösing bei Cham) aufgehoben. Interessant war das dienstliche Verhältniss solcher Ehegatten, denn während der Ehemann als Bahnmeister damals nur Freifahrt III. Klasse hatte, war die Frau als Stationsvorsteherin zur II. Klasse berechtigt, und auch das Bibelwort „Und er soll Dein Herr sein" wurde öfters umgekehrt, weil in Bezug auf den Fahrdienst der Bahnmeister den Anordnungen des Stationsvorstandes nachzukommen hat. Die Frau Stationsvorsteherin hatte übrigens noch einen Vortheil von ihrer Stelle, um diesen wird sie wahrscheinlich von vielen ihrer Mitschwestern beneidet worden sein. Sie konnte nämlich ihren Herrn Gemahl stetig kontroliren, da der Bahnmeister, wenn er die Station verlässt, den Stationsvorstand wissen lassen muss, wohin er geht, damit man weiss, wo er im Nothfalle zu finden ist.

— **Enthaltsamkeitsbewegung.** Der in wenigen Monaten auf nahezu 500 Mitglieder angewachsenen „Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner" und dem gleichfalls gut voranschreitenden „Schweizerischen Verein abstinenter Eisenbahner" hat sich neuerdings auch in Frankreich eine „alkoholgegnerische Vereinigung der Eisenbahnbeamten und -Arbeiter" (Société antialcoholique des Employés et Ouvriers des chemins de fer) zugesellt.

Bei einer in Bayern kürzlich abgehaltenen Fachprüfung für mittlere Beamte des Eisenbahndienstes (Expeditoren) lautete die im deutschen Aufsatz zu behandelnde Aufgabe: „Welche Bedeutung hat die Enthaltsamkeit vom Genuss alkoholischer Getränke für den Eisenbahndienst und welche Gründe sprechen für oder gegen die Zulässigkeit des Genusses solcher Getränke im Dienste“? Auch sind sowohl von der bayerischen wie der württembergischen Verwaltung vor einiger Zeit Erhebungen darüber eingeleitet worden, welche Maassnahmen von der Verwaltung getroffen werden könnten und sollten, um bei dem Personal den Genuss alkoholischer Getränke während des Dienstes einzuschränken oder gar zu unterdrücken.

Rechtsprechung.

Aus den Erkenntnissen des k. k. österreichischen Obersten Gerichtshofes vom 5. April 1902, Nr. 16850.

Bei der Entscheidung der Frage, ob ein gewisses Gut (Eier) den in § 77 (1) Z. 4 des österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglements (Art. 31 des Int. Ueb.) angeführten Gefahren ausgesetzt ist, kommt es einzig und allein auf die eigenthümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes, nicht aber auf die Verpackung an.

Thatbestand.

Von einer im Jahre 1900 mit Frachtbrief Nr. 2040 in Nagy-Szt. Miklos an die Adresse des Klägers, Kaufmann A. S. in Wien, aufgegebenen Sendung Eier (10 Kisten) trafen 7 Kisten in der Bestimmungsstation in rinnendem Zustande ein. Bei der Thatbestandsaufnahme ergab sich, dass in den aus alten, genügend starken Brettern gefertigten Kisten 210 gebrochene, 1422 völlig leere, 1320 beschmutzte und 7128 gute Eier enthalten waren, zu deren Verpackung Stroh in genügender Menge verwendet worden war. Eine Ursache des Schadens, der auf 158,54 Kr. veranschlagt wurde, konnte nicht festgestellt werden. Da der Empfänger die Annahme verweigerte, wurde die Sendung bahnamtlich verkauft und der erzielte Reinerlös von 51,82 Kr. dem Kläger ausgefolgt. Letzterer bewerthete den noch verbleibenden Schaden auf 106,72 Kr. und beantragte Verurtheilung der beklagten St.-E.-G. zur Zahlung dieses Betrages nebst 6 % Zinsen vom Klagetage an. Die Beklagte beantragte unter Berufung auf § 77 Z. 4 B.-R. Abweisung des Klagebegehrens.

I. Das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen zu Wien (Gerichtsabth. 1) wies unter dem 14. September 1901 (G. Z. C I 307/1) das Klagebegehren ab und verurtheilte den Kläger gemäss § 41 C.-P.-O. in den Kostenersatz.

Entscheidungsgründe.

Es ist eine allgemeine bekannte Thatsache, dass Eier zu den Gegenständen gehören, die vermöge ihrer eigenthümlich natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Bruch zu erleiden. Die Bahn haftet daher gemäss § 77 Z. 4 B.-R. in Ansehung solcher Güter nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.

Nach § 77 (2) B.-R. gilt dann, wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus der erwähnten Gefahr entstehen konnte, die Präsumtion, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist. Im vorliegenden Falle wurde eine Anzahl Eier beschädigt und zerbrochen vorgefunden. Mit Rücksicht darauf, dass Eier aussergewöhnlich leicht zerbrechlich sind und dass auf einem Eisenbahntransporte heftige Stösse namentlich während der Bildung des Zuges oder auf dem Transporte selbst auch ohne Verschulden der Bahn oder ihrer Leute stattfinden, ist es offenbar, dass der Schaden aus der Gefahr der Gebrechlichkeit der Eier entstehen konnte, infolge dessen die Präsumtion des § 77 (2) B.-R. eintritt. Deshalb erscheint die Haftung der Bahn gemäss § 77 Z. 4 B.-R. für den durch Bruch der Eier entstandenen Schaden ausgeschlossen.

Der Kläger vertritt allerdings die Ansicht, dass vorliegend die vorerwähnte Präsumtion nicht eintrete, weil die betreffenden Kisten normal verpackt gewesen seien, da sie aus genügend starken Brettern bestanden und zur Packung der Eier genügend Stroh verwendet worden war. Unter den hier vorliegenden Umständen sei die durch die Gebrechlichkeit der Eier bestehende Gefahr beseitigt und es könne nicht die Bestimmung des § 77, sondern nur die Bestimmung des § 75 B.-R. in Anwendung kommen. Darüber, dass die zur Kiste verwendeten Bretter stark genug waren und dass zur Verpackung der Eier genügend Stroh verwendet wurde, berief sich der Kläger auf Zeugen und bot auch den Beweis durch ein Zeugniss des technologischen Gewerbemuseums vom 22. April 1901 an, wonach bei einer bestimmten Packung die durch die natürliche Beschaffenheit bestehende Gefahr für Eier beseitigt sei.

Diese Beweise wurden nicht zugelassen; der Zeugenbeweis nicht, weil die Bahn zugegeben hat, dass nach Ansicht der damals beigezogenen Zeugen die zu dieser Kiste verwendeten Bretter genügend stark und zur Packung genügend Stroh verwendet worden ist. Der Beweis durch das Gutachten des technologischen Museums wurde aber nicht zugelassen, weil dieses Gutachten über bestimmte andere, zur Zeit des im Gutachten geschilderten Versuches vorhandene Kisten, in welchen die Eier auf eine bestimmte Weise eingepackt waren, und nicht über die hier in Frage kommenden Kisten abgegeben wurde. — Es ist nicht konstatirt, ob die hier in Frage kommenden Kisten aus Brettern von derselben Dicke bestanden, ob diese Kisten dieselben Formen und Abtheilungen hatten und ob die Eier in derselben Weise eingereiht, nebeneinander gelagert und auch sonst die Zwischenräume zwischen den einzelnen Lagen mit derselben Menge Stroh ausgefüllt waren, wie diejenigen, über welche das technologische Gewerbemuseum ein Gutachten abgegeben hat. Der Beweis aber durch den Zeugen M. B. darüber, dass die Packung der hier in Frage kommenden Kisten genau so ausgeführt war, wie bei den Kisten, bezüglich deren das Gutachten abgegeben wurde, ist ein zu allgemeiner, um eine Grundlage zur Vergleichung mit den in dem Gutachten konstatirten Umständen zu gestatten, und zwar um so weniger, als wie erwähnt die Abmessungen der Kisten, die Dicke ihrer Bretter und die Art, wie die Eier eingelagert waren und wie das verwendete Stroh zwischen den einzelnen Eierlagen vertheilt war, nicht festgestellt wurden. Mit Rücksicht darauf wurde auch der Beweis durch Sachverständige, dass die Packung der hier in Frage kommenden Eier ebenso beschaffen war, wie bei denen, über welche das Gutachten abgegeben wurde, abgelehnt. Uebrigens sind die vom technologischen Gewerbemuseum vorgenommenen Experimente für den vorliegenden Fall nicht ausschlaggebend, weil nicht die Gefahren, welche gebrechliche Gegenstände während des Bahntransportes ausgesetzt sind, in Betracht gezogen sind. Bei den Bahntransporten kommt u. a. auch in Betracht, dass namentlich beim Rangiren des Zuges, dann beim Verschieben der Wagen infolge Ausscheidung von einzelnen Wagen in verschiedenen Stationen sehr heftige Stösse oft unvermeidlich sind, durch welche die in den Wagen befindlichen gebrechlichen Gegenstände leicht Schaden nehmen können, insbesondere wenn diese Gegenstände Eier sind und die Kisten, in denen sie sich befinden, durch den Stoss in Bewegung kommen. Deshalb erscheint auch aus diesem Grunde das Gutachten des technologischen Gewerbemuseums ohne Belang. Aber selbst wenn dieses Gutachten auf den vorliegenden Fall anwendbar wäre, so würde hiermit nicht die Anwendbarkeit des § 77 B.-R. beseitigt, sondern es würden nur durch dieses Gutachten die Voraussetzungen der Rechtsvermuthung des § 77 (2) B.-R. beseitigt sein. Die Anwendung des § 77 Z. 4 B. R. jedoch wäre nicht ausgeschlossen, weil Eier vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr des Bruches ausgesetzt sind. Dass die gute Packung die Anwendung des § 77 Z. 4 B.-R. nicht ausschliesst, ergibt sich auch daraus, dass die mangelhafte Verpackung als ein besonderer Befreiungsgrund im § 77 sub Zl. 2 neben dem des § 77 Zl. 4 angeführt ist. Da nun, wie oben angeführt wurde, die Rechtsvermuthung vorliegt, dass der Schaden durch die eigenthümlich natürliche Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, so müsste der Kläger gemäss § 77 (3) ein bestimmtes Verschulden der Bahn oder ihrer Leute nachweisen, damit die Befreiung von der Haftpflicht nicht geltend gemacht werden könne. Der Kläger hat aber überhaupt kein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute behauptet, weshalb die Rechtsvermuthung besteht und die Haftung der Bahn ausgeschlossen ist.

Es ist aber auch in Betracht zu ziehen, dass der Kläger in keiner Weise dargethan hat, dass die Eier der Bahn in unbeschädigtem Zustande übergeben worden sind. Die Eierkisten mussten erst zur Bahn gebracht und dort von dem Strassenfuhrwerke abgeladen werden, um der Bahn übergeben zu werden. Es kann die Beschädigung der Eier während des Transportes zur Bahn oder während der Ablegung vom Strassenfuhrwerk ebenso gut erfolgt sein, als während des Aufladens in den Wagen oder während des Transportes auf der Bahn.

Es ist zweifellos, dass bei der Uebernahme der fraglichen Eierkisten bei der Bahn, selbst wenn eine Beschädigung vorhanden gewesen sein sollte, diese Beschädigung äusserlich nicht wahrnehmbar war, weil sonst die Bahn auch diesen

Mangel konstatirt hätte. Allein der Eierinhalt ist, wenn auch flüssig, zugleich auch zäh, und er bedarf bis zum Ausfliessen aus der Kiste, namentlich wenn die Packung eine gute ist, einiger Zeit. Es musste daher, wenn die Eier auch zur Zeit der Uebergabe gebrochen waren, zur Zeit der Uebernahme an den Kisten äusserlich eine Beschädigung der Eier nicht bemerkbar sein.

Es folgt somit aus dem Umstande, dass die Kisten von der Bahn anstandslos übernommen wurden, noch nicht, dass die Eier zur Zeit der Uebernahme bei der Bahn unbeschädigt waren. Deshalb hätte der Kläger zu beweisen gehabt, dass die Eier zur Zeit der Uebergabe an die Bahn unbeschädigt waren. Da dieser Beweis nicht geliefert wurde, so fehlt die allgemeine Voraussetzung für eine Schadensersatzpflicht der Bahn im Sinne des § 75 B.-R., nämlich dass die Beschädigung in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist.

II. Das k. k. Handelsgericht Wien als Berufungsgericht hat am 28. Oktober 1901 (G. Z. Bc IX 137/1, 2) infolge Berufung des Klägers zu Recht erkannt:

Es wird der Berufung des Klägers keine Folge gegeben und das Urtheil des Gerichtes I. Instanz bestätigt. Der Kläger ist schuldig, der beklagten Eisenbahngesellschaft die mit 48 Kr. 39 h bestimmten Kosten des Berufungsverfahrens binnen 14 Tagen bei Exekution zu bezahlen.

Thatbestand.

Gegen das abweisliche Urtheil des Gerichtes I. Instanz hat Kläger rechtzeitig die Berufung erhoben und den Antrag gestellt, das angefochtene Urtheil dahin abzuändern, dass dem Klagebegehren gemäss erkannt und die Beklagte zum Ersatze der Kosten beider Instanzen verurtheilt werde.

Hinsichtlich der Darstellung des Sachverhalts wird auf den Thatbestand des erstrichterlichen Urtheils Bezug genommen.

Beide Parteien haben auf die Anordnung einer Tagsatzung zur mündlichen Berufungsverhandlung verzichtet.

Entscheidungsgründe.

Die Gründe, welche gemäss § 77 B.-R. eine Beschränkung der Haftung der Eisenbahn bei besonderen Gefahren durch eine veränderte Beweislast herbeiführen können, liegen theils in der Natur der beförderten Gegenstände und theils in der Art der Beförderung derselben.

Im vorliegenden Falle macht die Eisenbahn als Haftbefreiungsgrund geltend, dass Eier vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Bruch zu erleiden (§ 77 [1] Z. 4 B.-R.). Eine Gefahr der zweiten Art, bestehend in der Mangelhaftigkeit der Verpackung (§ 77 [1] Z. 2 B.-R.) hat die Beklagte gar nicht geltend gemacht und wurde die Verpackung vom Kläger ohne stichhaltigen Grund herangezogen, um die erste von ihm selbst zugestandene Gefahr zu beseitigen. Eine gute, der Natur des Frachtgutes vollkommen entsprechende Verpackung schliesst jedoch die Gefahr des Bruches noch immer nicht aus, es wäre denn, dass hierdurch die Voraussetzungen der Vermuthung des § 77 (2) B.-R. beseitigt wären, was aber nicht in abstracto, sondern nur in concreto nach den Umständen des Falles erwiesen werden könnte. Die Verpackung ist nicht Frachtgut, sondern dient nach § 58 B.-R. zum Schutze desselben auf dem Transporte und sind somit die Eier und nicht die Kisten, in denen sie verpackt waren, als Frachtgut anzusehen.

Die Offenkundigkeit des Umstandes, dass Eier vermöge ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Bruch zu erleiden, kann wohl nicht bestritten werden und ist daher die Haftpflicht der Eisenbahn, da nach den Umständen des Falles ausser Zweifel steht, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstehen konnte und auch vom Kläger eine andere spezielle Ursache der Beschädigung weder angeführt, noch erwiesen wurde, nicht nach der Regel des § 75 B.-R., sondern nach den Bestimmungen des § 77 B.-R. zu beurtheilen.

Gegen die sohin eintretende Vermuthung des § 77 (2) B.-R., dass der Schaden aus der besonderen Gefahr des Bruches der Eier wirklich entstanden ist, hat auch der Kläger im Sinne des § 77 (3) B.-R. ein bestimmtes Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute, wodurch der Schaden entstanden ist, weder angeführt noch erwiesen; nach der Thatbestandaufnahme wurde nicht einmal eine gewaltsame Beschädigung der gegenständlichen sieben Kisten konstatirt und erscheint daher die Eisenbahn von ihrer Haftpflicht entbunden.

Das Certifikat des k. k. technologischen Gewerbemuseums Wien vom 22. April 1901 enthält im allgemeinen eine Begutachtung über die Verpackung von für den Transport bestimmten Eiersendungen, aber für die Entscheidung des vorliegenden Falles ist diese Begutachtung gänzlich belanglos, weil ein Mangel der Verpackung gar nicht eingewendet wurde, und weil nicht die zur Versendung gebrachten sieben mit Eiern gefüllten Kisten Gegenstand der Versuche waren. Ueberdies waren diese sieben Kisten nicht etwa wie die Versuchskisten einigen Versuchen, welche die nothwendigen und theilweise auch unvorsichtigen Manipulationen der Bahnorgane darstellen sollten, sondern einem mehrere Tage dauernden Transporte in der gewaltigen Kraft einer Dampfmaschine ausgesetzt.

Auch die Zurückweisung der übrigen in erster Instanz vom Kläger angebotenen Beweise wurde im erstrichterlichen Urtheile vollkommen sachgemäss begründet, wobei nur darauf hingewiesen wird, dass ein Gegenstand für die Begutachtung durch Sachverständige fehlt und dieser durch die angegebenen Zeugenaussagen im vorliegenden Falle nicht ersetzt werden kann, während auf die in der Berufungsschrift beantragten neuen Beweise nach § 482 C.-P.-O. keine Rücksicht zu nehmen war. Nachdem nun schon aus obigen Erwägungen die Haftbefreiung der Eisenbahn eingetreten ist, so erscheint es unwesentlich, ob die Beschädigung des Gutes nicht auch schon ganz oder theilweise vor der Annahme desselben zur Beförderung entstanden ist, namentlich ob überhaupt diese Thatsache in erster Instanz erörtert wurde oder nicht (§ 496 Z. 3 C.-P.-O.), und war daher das erstrichterliche Urtheil aus dessen im übrigen der Sachlage und dem Gesetze entsprechenden Gründen zu bestätigen.

III. Der k. k. oberste Gerichtshof als Revisionsgericht hat laut Dekret vom 5. April 1902 Nr. 16850 in der vorliegenden Rechtssache in nicht öffentlicher Sitzung zu Recht erkannt: Der Revision wird keine Folge gegeben, und ist der Kläger schuldig, der beklagten Eisenbahngesellschaft die mit 47,74 Kr. bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen bei Exekution zu bezahlen.

Gründe:

Der Kläger begehrt die Revision aus den Revisionsgründen des § 503 Z. 4 und 2 C.-P.-O. Es liegt jedoch keiner dieser Revisionsgründe vor. Die rechtliche Beurtheilung der Sache ist eine vollkommen richtige, denn nach der klaren Bestimmung des § 77 (1) Z. 4 E.-B.-R. kommt es bei der Entscheidung der Frage, ob ein gewisses Gut den daselbst aufgeführten Gefahren ausgesetzt ist, einzig und allein auf die eigenthümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes an. Dass dies bei Eiern infolge ihrer leichten Zerbrechlichkeit der Fall ist, ist notorisch und bedarf deshalb keines Beweises. Es tritt daher die Vermuthung des § 77 (2) E.-B.-R. ein, welche durch das vorgelegte Gutachten des k. k. technologischen Gewerbemuseums nicht entkräftet werden kann, weil die denselben zu Grunde liegenden Versuche mit ganz anderen Eiern und unter ganz anderen Umständen vorgenommen wurden. Deshalb sind auch die in beiden unteren Instanzen angebotenen und abgelehnten Beweise, von welchen die erst in zweiter Instanz angebotenen überdies nach § 482 C.-P.-O. unzulässige Neuerungen sind, für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreites vollständig unerheblich und kann die Ablehnung derselben nicht einen Mangel des Berufungsverfahrens darstellen.

Es war demnach der Revision keine Folge zu geben.

Bücherschau.

— **Jahrbuch der Weltreisen.** Erster Jahrgang. 1902. Von Wilhelm Berdrow. Verlag von Karl Prochaska. Leipzig-Wien-Teschen. Preis 1 ℳ (1,20 Kr.).

Die Verlagshandlung hat es sich zur Aufgabe gestellt, alljährlich durch Herausgabe einer Zusammenstellung der wissenschaftlichen Reisen des Vorjahrs deren Gesammtergebniss in einem volksthümlichen und wohlfeilen Werke auch grösseren Kreisen zugänglich zu machen. Für diesen Zweck hat ihr unser geschätzter Mitarbeiter seine Feder zur Verfügung gestellt, und die für 1902 erschienene Ausgabe des neuen Jahrbuchs, welche uns vorliegt, berechtigt zu der Annahme, dass sich das neue und eigenartige Unternehmen bald viele Freunde erwerben wird. Der reichhaltige und interessante Inhalt, welcher alle Forschungsgebiete der Erde umfasst, und die sauber ausgeführten Bilder geben dafür hinreichende Gewähr. In einem besonderen Aufsatze ist — S. 58 ff. — die sibirische Bahn behandelt und deren weitgreifende Wirkung für den Weltverkehr

und die Weltpolitik ins Licht gestellt; auch findet die Bagdadbahn entsprechende Beachtung. Dagegen glaubt der Verfasser, dass sich für die von den Franzosen seit Jahren angestrebte Saharabahn keine gleich günstigen Aussichten bieten. Zwar stellt er die militärische und politische Bedeutung eines solchen Baues, welcher die disjecta membra der französischen Kolonisation im Norden, Westen und im Innern von Afrika einigen würde, sehr hoch, doch widerspricht er scharf der Auffassung des Nationalökonomen Leroy-Beaulieu, welcher für sie einen sehr starken Güterverkehr und einen Personenverkehr von 100 000 Fahrgästen herausrechnet. Vom Geniehauptmann Bonnefond sind die Kosten eines nach allen Richtungen von Agades auszweigenden Netzes vorläufig auf 210 000 000 Fr. veranschlagt worden, „doch haben afrikanische Bahnen bisher mit erstaunlicher Regelmässigkeit das Doppelte des Voranschlags verschlungen und das würde also auch diesmal nicht überraschen. Aber auch aus anderen als finanziellen Gründen wird man vorläufig der grossen Wüstenbahn kaum näher treten können.“ Die Frage der Sicherung des Unternehmens gegen die räuberischen Tuaregstämme ist vorläufig trotz der Besetzung von Insalah noch ungelöst, und von einer genaueren geographischen Durchforschung des in Betracht kommenden Gebiets hat bislang trotz aller Anstrengungen noch kaum die Rede sein können.

Kartenschau.

— **Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands** in sechs Blättern nebst einem Verzeichnisse der deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen. Bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Berlin. Max Pasch, Verlagsbuchhandlung. 1902. Preis 9 ℳ.

Die bewährte Karte, welche den Stand der deutschen Bahnen vom 15. April d. J. wiedergibt, erscheint mit dem zugehörigen Stationsverzeichniss in zehnter Auflage. Wiewohl die Aufnahme der zahlreichen Kleinbahnen in das immer dichter werdende Netz von Jahr zu Jahr grössere Schwierigkeiten bietet, so ist es doch durch klaren Druck und einfache typographische Mittel gelungen, den Verlauf und die Lage alle dieser Neubauten zu veranschaulichen und erkennbar zu machen. Freilich hat von namentlicher Aufführung der einzelnen Stationen dieser Kleinbahnen in berechtigter Rücksichtnahme auf die nothwendige Uebersichtlichkeit Abstand genommen werden müssen. Der Karte ist, diesmal in dritter Auflage, eine Sammlung von Nebenplänen wichtiger Abzweigungstationen der Eisenbahnen Deutschlands — Preis 1 ℳ. — beigefügt, die in ausgiebiger Weise über den Lageplan und die Gleisverhältnisse der wichtigeren Knotenpunkte Aufschluss gibt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 31,27 km lange Strecke Wildpark-Nauen, welche am 1. September d. J. von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, und die 21,374 km lange Strecke Ahaus-Enschede, welche am 15. Oktober d. J. von der holländischen Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Bernau-Stettin, zwischen den Stationen Britz und Chorin gelegene Haltepunkt Chorinchen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Am 15. August d. J. ist die zwischen den Stationen Predmeritz und Smiritz gelegene Haltestelle Lochenitz für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die an der Strecke Neumünster-Heide zwischen den Stationen Hohenwestedt und Beringstedt gelegene Haltestelle Osterstedt, die bisher nur für den Personen- und Thierverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, wird am 20. d. Mts. auch für den unbeschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen, die nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen ver- oder entladen werden können, bleibt auch für die Folge ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die bisher nur dem Personen- und Gepäck- sowie dem Eil- und Frachtstückgutverkehr dienende Haltestelle Prittitz an der Bahnstrecke Weissenfels-Zeitz wird am 1. September d. J. auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, Leichen, leichteren Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Wagens erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen (Lokomobilen, Künstlerwagen u. dergl.) und von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Der an der Strecke Bütow-Zollbrück gelegene Personenhaltepunkt Damerkow hat zum Unterschiede von der Haltestelle Damerkow Kreis Stolp der Strecke Bütow-Lauenburg die Bezeichnung Damerkow Kreis Bütow erhalten.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 376 vom 15. August d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen und an die zur Prüfung des Entwurfs eines Nachtrages zu den alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnissen berufenen Stellen, betreffend den Entwurf eines vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 14. August d. J.).

Nr. I 393 vom 12. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschussberichte zu Nr. III und XVIIIa der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 14. August d. J.).

Nr. II 276 vom 2. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend statistische Aufzeichnungen über das Verhalten von Schienen, Laschen und eisernen Schwellen (abgesandt am 13. August d. J.).

Nr. III 843 vom 6. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die königliche Eisenbahndirektion zu Breslau, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 12. August d. J.).

Nr. III 858 vom 8. August d. J. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr beigetretenen Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Entwurf des Uebereinkommens über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 12. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September d. J. wird die zwischen den Stationen Garzin und Kossowo an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Jarotschin gelegene Haltestelle Feuerstein, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet ist, auch für die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken und lebenden Thieren in einbödigen Wagenladungen eröffnet werden. Fahrzeuge und Sprengstoffe sowie lebende Thiere in mehrbödigen Wagen sind bis auf weiteres von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Posen, im August 1902. (2130)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Die im Nachtrage XVI zum Magdeburg-Halle-sächsischen Gütertarife enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn — vergl. unsere Bekanntmachung vom 11. August d. J. — treten erst mit dem Tage der Herstellung des Anschlusses der Strecke Sallgast-Lauchhammer an den Staatsbahnhof Lauchhammer in Kraft.

Dresden, den 18. August 1902. (2131)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 10 des Verbands-Gütertarifs vom 1. Dezember 1898.)

Ab 1. September 1902 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes und des Nachtrages II.

München, den 10. August 1902. (2132)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.

Am 20. August d. J., dem Tage der Eröffnung der Station Schlutup der Lübeck-Büchener Eisenbahn, wird diese Station in den Hamburg-mecklenburgischen Verbands-Güter- und Thiertarif aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die um 2 km erhöhten Entfernungen der Station Waldhusen zu Grunde gelegt.

Schwerin, den 18. August 1902. (2133)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlentarif Nr. 8 nach Bayern.

Die im Saarkohlentarif Nr. 5 nach Baden vom 1. August 1902 enthaltenen niedrigeren Frachtsätze nach den Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg gelten auch für die gleichnamigen Stationen der bayerischen Staatsbahn (Kohlentarif Nr. 8). (2134)

St. Johann-Saarbrücken, 14. August 1902.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. ab wird die Station Schlutup der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif einbezogen.

Der Frachtberechnung sind bis zur Neuausgabe des Tarifs die um 14 km erhöhten Entfernungen für Lübeck zu Grunde zu legen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatsbahnen in Berlin Alexanderplatz.

Berlin, den 18. August 1902. (2134a)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1902 treten im nordostdeutsch-sächsischen Verbandsgütertarif durch Eröffnung der Neubaustrecke Konitz-Lippusch ermässigte Entfernungen und Frachtsätze von einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Danzig nach den preussisch-sächsischen Uebergangsstationen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 13. August 1902. (2135)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Die in den Nachträgen XX zum Heft 2 und XI zum Heft 3 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den direkten Verkehr mit den Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn treten vorläufig nicht in Kraft; auch findet die für den 15. d. Mts. bekanntgegebene theilweise Einbeziehung der Station Lauchhammer in das Tarifheft 4 a vorläufig nicht statt.

Die in den Staatsbahngütertarifen mit Gruppe V sowie im Militärbahn-Staatsbahn-Gütertarif enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Finsterwalde und Lauchhammer bleiben bis auf weiteres in vollem Umfange in Geltung.

Erfurt, den 16. August 1902. (2136)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Die in den Tarifheften A 1 und B 1 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen werden mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab aufgehoben. (2137)

Frankfurt a/M., den 16. August 1902.

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit dem 10. September d. J. werden direkte Frachtsätze für Baumwolle des Ausnahmetarifs 16 zwischen den deutschen Nordseehäfen und Landeck (in Tirol) der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingeführt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Altona, den 13. August 1902. (2138)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober d. J. ab werden die in den Tarifheften A 4 und B 4 des vorbezeichneten Verbandes enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Neuhausen a. d. Fildern und Plieningen-Hohenheim ohne Ersatz aufgehoben. Vorkommende Sendungen werden nach und von Möhringen a. d. Fildern und bis und ab da unter Berechnung reiner Streckenfrachten abgefertigt. Ueber die hierdurch theilweise eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen ertheilt unser Verkehrsbüreau auf Verlangen Auskunft. (2139)

Frankfurt a/M., den 15. August 1902.

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr (Gruppen III/IV) und niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. kommen für Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger von der Station Ronnenberg des Bezirks Hannover nach den Stationen Stettin, Swinemünde, Lübeck, Rostock, Warnemünde und Wismar Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 14. August 1902. (2140)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 20. August d. J. wird die Station Plastowo in die Ausnahmetarife D und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate als Versandstation einbezogen.

Die Sätze des Ausnahmetarifs D betragen nach Stettin 0,92 und nach Swinemünde 1,20 ℳ. für 100 kg.

Breslau, den 13. August 1902. (2141)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die im Nachtrag I zum Anhang zu den direkten Gütertarifen der gr. badischen Staatseisenbahnen für die Station Ettlingen Holzhof vorgesehenen

Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. September 1902 aufgehoben und durch neue, ermässigte Frachtsätze ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterstationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 12. August 1902. (2142)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Am 1. September 1902 werden zu den Tarifen für den sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr (Allgemeiner Theil II und Hefte 1—4) vom 1. Juni 1901 die Nachträge I eingeführt. Sie enthalten namentlich Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen. Ausserdem enthält der Nachtrag I zum Tarifheft Theil II eine Bestimmung über die Verwendung mehrerer Wagen zu einer Sendung. Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 14. Oktober 1902 in Geltung. Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 16. August 1902. (2143)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes. Theil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 tritt unter dem Titel „Theil II, Heft 2" ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl im Verkehre von Südwestrussland nach Stationen der königl. preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Erfurt, Frankfurt a/M., Halle a/S., Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Posen, Stettin) der Breslau-Warschauer Eisenbahn, sowie der sächsischen Staatseisenbahnen in Wirksamkeit.

Hierdurch tritt der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. August 1898 nebst sämmtlichen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 1 Kr. 50 Heller = 1 ℳ 30 ₰ zu beziehen.

Wien, am 12. August 1902. (2144)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Erweiterung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 8.

Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. finden die in dem Ausnahmetarif 8 des Verbandsgütertarifes Theil II des adriatisch-norddeutschen Eisenbahnverbandes vorgesehenen Frachtsätze — mit Ausnahme desjenigen von Triest/Fiume nach Ratibor — auch für „Weinmaische (eingestampfte Trauben) in Fässern" Anwendung.

Wien, am 13. August 1902. (2145)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Für Citronensäure bei Aufgabe in beliebigen Mengen mit der Bestimmung nach Deutschland und darüber hinaus treten folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Stockerau nach

Tetschen	transit . . .	333 ₰
Reichenberg	„ . . .	328 „
Seidenberg	„ . . .	364 „
Liebau	„ . . .	283 „

Wien, am 16. August 1902. (2146)
Oesterr. Nordwestbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Grabkränze und Glas.

Mit Wirksamkeit vom 22. August 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelten die im Tariftheile II, Heft 3 des obenbezeichneten Verbandes vom 1. April 1901 enthaltenen Frachtsätze der Stückgutklasse 2 auch für den Artikel „Grabkränze aus Glasperlen".

Mit derselben Gültigkeitsdauer gelangen für die Beförderung von Glas, und zwar: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flussstücken und Stangen, Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln, ferner rohe Glastafeln, auch mit Drahteinlage (Drahtglas) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg bezw. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von Pribram Wagenladungen von 5 000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg	
Lindau transit . . .	316	215
Romanshorn	346	245
Basel (B. B. B. und bad. B.)	452	338
Basel-St. Johann . .	452	338

Wien, am 13. August 1902. (2147)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Nachtrag II zum Lokal-Personentarife (Theil II).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 bezw. vom Tage der Eröffnung der Lokalbahn Karlsbad-(Dallwitz-)Merkelsgrün tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Lokaltarife (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf dem Hauptbahnnetze und auf der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Kraft.

Durch denselben werden die Station Dallwitz und die Haltestelle Markt Schmiedeberg in den Tarif einbezogen, einige bereits im Verfügungswege eingeführte Aenderungen von Stationsnamen tarifmässig durchgeführt und die Bestimmungen über Abonnements-(Jahres-)Karten dahin abgeändert, dass die Gültigkeitsdauer der ab 1. Oktober 1902 zur Ausgabe gelangenden Jahreskarten auf ein Kalenderjahr, somit pro 1902 auf die Zeit bis 31. Dezember 1902, beschränkt wird.

Die Preise dieser Karten bleiben für den in Betracht kommenden Rest des Jahres 1902 unverändert.

Exemplare des Tarifnachtrages werden rechtzeitig bei der Generaldirektion und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zum Preise von 20 Heller per Stück erhältlich sein.

Prag, am 12. August 1902. (2148)

---

3. Personen- und Güterverkehr.

Lokalbahn Welchau-Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn.

Abänderung der Firmabezeichnung.

Infolge Abänderung der Firmabezeichnung der Lokalbahn Welchau-Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn in „Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn" ist in dem Gebührentarife, Theil II, für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr der genannten Lokalbahn auf dem Titelblatte und auf Seite 3, in der 1. Zeile des Vorwortes, ferner auf dem Titelblatte des hierzu gehörigen Nachtrages I vom 1. Mai 1902 in der Bezeichnung der Lokalbahn statt „Welchau-Wickwitz" zu setzen: „Wickwitz".

Prag, am 14. August 1902. (2149)
Die Generaldirektion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, als betriebsführende Verwaltung der Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn.

---

4. Verdingungen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von

Steinkohle für Lokomotivbetrieb,

und zwar:

40 000 t Förder- oder Kleinkohle aus dem Waldenburger Revier, mit einer vom Lieferanten zu garantirenden Minimal-Verdampfungsfähigkeit von 7,2 bis 7,4 kg,

60 000 „ Förderkohle aus dem Neuroder Revier, mit einer vom Lieferanten zu garantirenden Minimal-Verdampfungsfähigkeit von 7,0 bis 7,2 kg und

40 000 „ Staubkohle aus dem Waldenburger Revier

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1903 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Eventuell würde die Direktion als Ersatz für obige Kohlengattungen, bei entsprechender Preisstellung, Sortirung und garantirter Minimal-Verdampfungsfähigkeit, auch andere Kohlensorten acceptiren.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I, Schwarzenbergplatz Nr. 3, III. Stock, Thür Nr. 25, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko Waggon, u. zw. sowohl franko loko Grube resp. franko loko der betreffenden Abfertigungsstation, als auch franko loko der nächsten Einbruchsstation

der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft zu notiren.

In den Preiskouranten ist ausser dem offerirten Quantum ferner noch anzugeben, aus welchem Schachte die betreffende Kohle gefördert und in welcher Sortirung (Mischungsverhältniss) dieselbe zur Beistellung gelangen wird. Desgleichen ist die Minimalverdampfung sowie das Maximum der Rückstände der offerirten Kohle genau anzugeben.

Ausserdem ist im Preiskourante an der hierfür offen gelassenen Stelle beizusetzen, zu welcher Mehr- oder Minderlieferung in Prozenten des zum Abschlusse gelangenden Lieferquantums sich der Offerent im Sinne des Art. 2 der speziellen Lieferungsbedingnisse im Falle eines grösseren oder geringeren Bedarfes verpflichtet, wobei bemerkt wird, dass eine Mehr- oder Minderlieferung von mindestens 10 % der zum Abschlusse gelangenden Liefermengen beansprucht wird.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kouvert versiegelt längstens bis zum 31. August 1902, 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien I, Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzubringen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 30. September 1902 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im August 1902. (2150)
Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Die Lieferung von Granitwerksteinen und Abdeckplatten für die Ueberführung der Personenzugstrecke Gräbschener Chaussee-Mariahöfchen über den Freiburger Aussenbahnhof soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 30. August d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 2,0 ℳ. in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 14. August 1902. (2151)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Ausführung der Erd-, Maurer-, Asphalt-, Steinmetz-, Zimmer-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten zum Neubau des Lokomotivschuppens in Niederschöneweide soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 3. September 1902, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnungen sind in unserem Centralbüreau Zimmer 420 einzusehen und von dort, soweit der Vorrath reicht, gegen bestellgeldfreie Einsendung von drei Mark in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebothefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ. für das Stück. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Berlin, den 7. August 1902. (2152)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

40 000 kg Calcium-Carbid,

zu liefern in 4 Ladungen während der Zeit vom 1. Oktober 1902 bis dahin 1903, werden hierdurch öffentlich ausgeschrieben. Das Carbid soll auf 1 kg eine Ausbeute von 290—300 l reines, höchstens 0,04 Volumprozente Phosphorwasserstoff enthaltendes Gas ergeben. Die einzelnen Stücke sollen höchstens 50 mm Seitenlänge haben und dürfen nicht stark porös sein.

Verschlossene, entsprechend bezeichnete Angebote sind bis zum 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, an unser Materialienbüreau hier, Karlstrasse 8, einzusenden. Allgemeine Bedingungen sind von dort zu beziehen.

Oldenburg, den 16. August 1902. (2153)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Werkstättenbedarfes an Pitchpine- (Harztanne-) Balken per 300 cbm, lieferbar verzollt und franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege sicherzustellen.

Die Offerten sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offerte auf Pitchpine“ versehen versiegelt, spätestens bis 26. August l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude Parterre Nr. 27) einzureichen, woselbst auch die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingungen und die Schiedsgerichtsordnung behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Der Offerent hat in der Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen hat und dieselben vollinhaltlich anerkennt.

Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, die nicht entsprechend adjustirt sind, oder verspätet einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im August 1902. (2154)
Die Materialverwaltung.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten abgängigen Schienen, Schwellen sowie Eisen- und Stahlschrott etc. sollen öffentlich verkauft werden.

Der Termin dafür ist auf den 25. August 1902, Vormittags 11 Uhr festgesetzt, und sind mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote bis zu diesem Zeitpunkte, versiegelt und portofrei, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Rechnungsbüreau in Malstatt-Burbach, Ecke St. Johanner- und Sophienstrasse, Zimmer 21 zur Einsicht aus und werden gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. (in baar, nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau abgegeben. (2155)

St. Johann-Saarbrücken, im August 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Altmaterialverkauf.

Die in der Hauptwerkstatt Posen und der Nebenwerkstatt Glogau angesammelten Altmaterialien sollen im öffentlichen Bietungsverfahren verkauft werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterial“ versehen bis zum Termine am Sonnabend, den 13. September d. J., Vormittags 11 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbüreau einzusenden. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen mit Massenverzeichniss können von unserem Rechnungsbüreau, Luisenstrasse 10, Zimmer 78 gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt dis 1. Oktober d. J.

Posen, den 15. August 1902. (2156)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 45 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 28. August d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau, Wochentags von 8 bis 3 Uhr, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in Baar) bezogen werden.

Breslau, im August 1902. (2157)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4 alte Lokomotiven mit Tender und 17 Güterwagen (darunter 7 offene), die für den öffentlichen Verkehr nicht mehr geeignet sind, sollen einzeln verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 1. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer strasse Nr. 1, stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. k. Mts.

Magdeburg, den 12. August 1902. (2158)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 66. | 23. August 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 24 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Ein neues Eisenbahnmuseum.

Die Zahl der Wiener Sehenswürdigkeiten ist um eine interessante Sammlung bereichert worden: Sonnabend, den 5. Juli d. J. wurde das „Historische Museum der österreichischen Eisenbahnen“ für den allgemeinen Besuch geöffnet. Es ist aus einer bescheidenen Sammlung von 400 Stücken des ehemaligen Museums der österreichischen Staatsbahnen hervorgegangen und erst grössere Spenden einzelner Bahnverwaltungen, der Lehrkanzel für Eisenbahn und Tunnelbau an der Wiener technischen Hochschule, verschiedener Landes- und Jubiläums-Ausstellungsausschüsse sowie Erwerbungen aus Privatbesitz liessen es nicht mehr möglich erscheinen, das Museum als ein solches nur der österreichischen Staatsbahnen bestehen zu lassen; es sollte nun vielmehr alle österreichischen Eisenbahnen und alle Zweige des heimischen Eisenbahnwesens umfassen und so ein Bild der Entwickelungsgeschichte der österreichischen Eisenbahnen von ihren Kinderjahren bis zur heutigen Stufe technischer Vollendung geben. Um diesen Zweck zu erreichen, wurde mehr darauf gesehen, eine grosse Zahl ursprünglicher Stücke aus allen Zeitabschnitten und den verschiedensten Zweigen des Eisenbahnwesens zu erwerben, als Mustersammlungen — nach Art des Nürnberger und Budapester Museums — anzulegen. Dadurch soll vermieden werden, dass die eigenartigen Einrichtungen älterer Betriebszeiten der Vergessenheit anheimfallen. In dem neu eröffneten Museum finden wir 3 475 Stücke aus allen Zweigen der Eisenbahntechnik, theils im Muster und bildlicher Darstellung, theils im ursprünglichen Zustande.

Die Aufstellung erfolgte nach geschichtlichen Gesichtspunkten. Es sind drei grosse Zeitabschnitte der Entwickelung unterschieden. Der erste reicht vom Beginn des Eisenbahnbaues im Jahre 1824 bis zur Mitte der 50 er Jahre, der zweite von da bis zum Anfang der 80 er Jahre, die neuere Zeit gehört dem dritten Abschnitt an. Einige kleinere Sonderausstellungen enthalten Schienenformen, Oberbauanordnungen, Theile von Betriebsmitteln wie Achslager, Telegraphen, Signaleinrichtungen u. a. m.

Es würde zu weit führen, alle die interessanten Stücke hier anzuführen, doch sollen im folgenden die bemerkenswerthesten Gegenstände erörtert werden.

Gleich im ersten Saale der im Erdgeschoss des Verwaltungsgebäudes der Westbahn untergebrachten Sammlung sehen wir (Nr. 4) die Genehmigungsurkunde für die erste österreichische Schienenstrasse — die zugleich auch die erste auf europäischem Boden war —, eine von Kaiser Franz I. am 7. September 1824 gefertigte Urkunde einer „Holz- und Eisenbahn“, welche, zwischen Mauthausen und Budweis errichtet, Donau und Moldau mit einander verbinden sollte. Diese erste österreichische Eisenbahnurkunde ist in mehrfacher Hinsicht von Interesse, vor allem auch wegen der vielfachen, ganz ausserordentlichen Vergünstigungen, welche dem Konzessionswerber eingeräumt wurden. Wenngleich diese Eisenbahn nur für Pferdebetrieb eingerichtet war, so ist sie doch als Vorläufer der Eisenbahnen werth, erwähnt zu werden. Die Art des Betriebes ist in dem Privilegium nicht erwähnt; im Punkt 7 heisst es nur, dass der Unternehmer berechtigt ist, Waaren und alle Arten Güter mit eigenen Wagen zu verführen. Die Urkunde der Nordbahn (Nr. 73), von Ferdinand I. am 4. März 1836 gefertigt, spricht im Punkt 7 schon vom Betrieb „mit Pferde- oder Dampfkraft“; diese Bahn ist die erste österreichische Lokomotiveisenbahn.

Von besonderem Interesse ist ein ganz eigenartiger Personenwagen II. Klasse, der aus dem Bestande der Linz-Budweiser Pferdebahn herrührt (Nr. 55), einer riesigen Postkutsche aus der guten alten Zeit gleichend. Ein Vormerkschein für eine Fahrt auf dieser Strecke (Nr. 63) enthält unter anderen interessanten Bemerkungen die Bestimmung, dass der Reisende „Schlag 5 Uhr Morgens beim Büro der k. k. priv. ersten Eisenbahngesellschaft“ zu erscheinen habe. Langschläfer durften zu damaliger Zeit eben nicht mit dem Eisenbahn-Stellwagen reisen.

Von den ersten österreichischen Lokomotiven sind leider nur Zeichnungen, keine Muster vorhanden; bezeichnend ist, dass sie sämmtlich aus englischen Werkstätten hervorgegangen

sind. Aus späteren Jahren besitzt das Museum wohl eine Reihe von Lokomotiven, Tendern und Wagen aller Art, die aber wegen Raummangel vorläufig noch in Verwahrung der betreffenden Bahnverwaltungen verbleiben und im Museum nur im Bild vertreten sind. Das Modell der ersten deutschen Lokomotive der Nürnberg-Fürther Strecke, die am 7. Dezember 1835 eröffnet wurde, war meines Wissens früher im Reichspostmuseum zu Berlin ausgestellt und hat bei Fachleuten wie bei Laien viel Beachtung gefunden. Interessant sind ein Lokomotivbuffer aus den 50er Jahren (Nr. 136) — er besteht aus Leder und ist mit Rosshaaren gefüllt —, die Bauzeichnungen der ersten Semmering-Lokomotiven (Nr. 400), die beiden beim Bau des Arlbergtunnels verwendeten Bohrmaschinen (Nr. 1067 und 1069), die im Urbild ausgestellt sind, eine Drehbohrmaschine, die durch hochgespanntes Wasser, eine Stossbohrmaschine, die durch Druckluft betrieben wurde. Ein nettes, in einem Glaskasten untergebrachtes Muster der Arbeiterkolonie in Neu-Sandec (Galizien) gibt ein deutliches und zugleich freundliches Bild dieser Wohlfahrtsanlagen. Die Kolonie umfasst 6 Beamten- und 96 Arbeiterwohnhäuser, deren jedes einen kleinen Garten besitzt. Es ist eine Stadt für sich, die mit einem Kostenaufwand von 1 000 000 Kr. erbaut wurde. Als Kuriosität führe ich einen unter einem kleinen Glassturz ruhenden Haufen weisser Asche an; der Katalog (Nr. 1346) sagt hierüber: „Schlacke, zurückgeblieben nach Verbrennung von Eisenbahnkupons im Werthe von 8 000 000 fl. am 15. Juli 1891.“

Ausser den angeführten Gegenständen sehen wir ringsum an den Wänden die Bildnisse von Eisenbahnfachmännern sowie sonstigen, um das Eisenbahnwesen verdienten Personen des In- und Auslandes. Der Erbauer der ersten österreichischen Eisenbahn, Ritter v. Gerstner, die Gründer und Erbauer der ersten österreichischen Lokomotivbahn, der geniale Erbauer der Semmeringbahn, Ritter v. Ghega, sind hier zu nennen. Von anderen Staaten ist insbesondere England als Heimath der Dampfmaschine und Lokomotive stark vertreten: Watt, der einen Ehrenplatz in der Geschichte der Dampfmaschine einnimmt; George Stephenson, der Erfinder der Lokomotive; dessen Sohn Robert, ein bekannter und vielgesuchter Eisenbahnfachmann. Es finden sich u. a. auch mehrere Abbildungen der preisgekrönten Stephenson'schen Lokomotive „Rocket“, die bei einer Preisfahrt zu Rainhill am 7. Oktober 1829 über drei Mitbewerber den Sieg davontrug. Dieser denkwürdige Tag kann als der Geburtstag unseres heutigen Eisenbahnwesens angenommen werden.

An das Museum schliesst sich noch eine Sammlung von Eisenbahngeld, Eisenbahndenkmünzen und Eisenbahnmarken an, die theils von österreichischen, theils von ausländischen Bahnen herrühren. Aus der besonderen Sammlung „Eisenbahngeld“ ersehen wir, dass verschiedenen Eisenbahnen und deren Anstalten, Konsumvereinen und Kantinen die Befugniss eingeräumt war, Geld herauszugeben. Wir finden Papiergeld, Scheidemünze aus Kupfer, Messing oder Weissblech, theils veraltete, theils moderne Stücke. Sammlungen von Freifahrkarten und Fahrkarten aus aller Herren Ländern und aus den verschiedenartigsten Stoffen verfertigt, Ausweiskarten für alle Klassen von Beamten und Unterbeamten, Arbeiter und sonstiges Personal, Marken für Materialfassungen, Medaillen und Gedenkmünzen sind in grossen Mengen vorhanden. Bemerkenswerth ist, dass von den österreichischen Medaillen, die zum grössten Theile bei Eröffnung neuer Bahnlinien geprägt wurden, nur die wenigsten das Bild der Schöpfer der Eisenbahnen tragen. Von besonderem Interesse ist die in der Gruppe Deutschland vorhandene, bei der Eröffnung der ersten deutschen Strecke Nürnberg-Fürth ausgegebene Denkmünze (Nr. 96). Die Umschrift besagt: „Erste Eisenbahn in Teutschland mit Dampfwagen von Nürnberg nach Fürth.“ Darauf ist eine sitzende Figur mit dem Merkurstab in der Hand dargestellt, die sich auf ein geflügeltes Rad stützt; dieses Sinnbild wurde später von allen Eisenbahnen angenommen und hat sich noch heute fast allgemein erhalten. Nur in Amerika wird vorwiegend die Lokomotive als Sinnbild der Eisenbahnen benutzt.

Die Sammlung von Eisenbahnmarken enthält Packet-, Abrechnungs-, Zeitungs- und Freikartenmarken u. a., die durch Abstempelung oder Durchlochung entwerthet wurden.

Eine erst im Entstehen begriffene Sammlung von Anschlägen verschiedener Bahnverwaltungen, von Reisehandbüchern, Karten, Fahrplänen und sonstigen Eisenbahn-Reklamemitteln des In- und Auslandes fügt sich dem Ganzen ein und bietet dem Besucher eine Fülle des Sehenswerthen. Nicht allein für den Fachmann, sondern auch für die grosse Masse des Publikums werden diese neuen lehrreichen Sammlungen ein Anziehungspunkt werden. Sie bieten schon jetzt — wo noch manche vorhandene Lücke unausgefüllt ist — ein klares Bild der Entwickelungsgeschichte der österreichischen Eisenbahnen.

Ingeniör Lewin.

Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1901.

Nachdem vor kurzem erst der Rechnungsabschluss der sächsischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1901 erschienen ist, liegt heute bereits der statistische Bericht für dasselbe Jahr mit zahlreichen Nachweisen und Vergleichen über die Entwickelung dieses Staatseisenbahnnetzes und seines Verkehres vor. Wir entnehmen diesem Bericht zunächst folgende Mittheilungen allgemeinen Inhalts, uns vorbehaltend, auf die Entwickelung des Verkehrs in besonderen Darlegungen zurückzukommen.

Das sächsische Staatseisenbahnnetz hat sich im Berichtsjahre um 23,89 km erweitert und umfasst eine Betriebslänge von 3 058,20 km. Hiervon befinden sich im Eigenthum des Staates 3 027,32 km, während 12,92 km an andere Verwaltungen verpachtet und 43,00 km gepachtet sind. 0,30 km stehen im Mitbetrieb der preussischen Staatseisenbahnverwaltung. Von der Gesammtlänge dienen 3 044,77 km dem Personen- und Güterverkehr, 53,43 km ausschliesslich dem Güterverkehr, 1 805,21 km sind Hauptbahnen, 1 252,99 km Nebenbahnen, 2 648,01 km vollspurig und 410,19 km schmalspurig. Von den Bahnen entfallen 28,94 % (im Vorjahre 28,14 %) auf zwei- und mehrgleisige Hauptbahnen, 30,09 (31,47) % auf eingleisige Vollspurhauptbahnen, 27,56 (26,87) % auf Vollspurnebenbahnen und 13,41 (13,52) % auf Schmalspurnebenbahnen. An Privatbahnen befinden sich ausserdem 95,09 km im Staatseisenbahnbetriebe, davon sind 14,41 km Schmalspurbahnen. Ausserdem sind noch vorhanden 694 nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlussbahnen (45 Montan-, 546 Industrie-, 19 landwirthschaftliche und 84 sonstige Bahnen) in der Gesammtlänge von 292,84 km (gegen 286,28 km im Vorjahre). Von der Länge der unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen befinden sich 2 766,38 km innerhalb und 386,91 km ausserhalb des Königreichs Sachsen, letztere in den Staaten Preussen, Bayern, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Reuss ä. L. und j. L. und Oesterreich. Da im Königreich Sachsen noch 150,32 km von anderen Bahnverwaltungen betrieben werden, so ergibt sich die Gesammtlänge der Eisenbahnen im Königreich Sachsen mit 2 916,70 km, d. i. durchschnittlich auf je 100 qkm Flächenraum 19,45 km (19,40 km im Vorjahre). Das unter sächsischer Staatsverwaltung stehende Bahnnetz zählte 46 Anschlüsse an fremde Bahnen, 158 Anschlüsse im eigenen Bereiche, 37 Endpunkte ohne Fortsetzung und 4 Kreuzungen in Schienenhöhe in Bahnhöfen. Von diesen Anschlüssen und Kreuzungen kam durchschnittlich je einer auf 14,78 km Bahnlänge. Das bis zum Schlusse des Jahres 1901 zum Bahnbau verwendete Kapital hat die Milliarde um 38 000 ℳ überschritten. Da die Staatsregierung aber eine Anzahl von Privatbahnen theils über, theils unter ihrem Herstellungsaufwande käuflich erworben hat, so ergibt sich als das von der Staatsregierung aufgewendete Anlagekapital die Summe von 945 604 596 ℳ, d. i. durchschnittlich auf 1 km 311 518 ℳ.

Nach diesem Kilometeraufwande ergeben sich als theuerste Linien: Bodenbach-Dresden mit 985 096 ℳ, Leipzig-Dresden mit 795 174 ℳ, Dresden-Werdau mit 663 536 ℳ, Görlitz-Dresden-Altstadt mit 611 660 ℳ und Leipzig-Hof mit 543 736 ℳ, als billigste Schönberg-Hirschberg i/S. mit 61 529 ℳ, Schönberg-Schleiz mit 76 742 ℳ, Beucha-Seelingstädt mit 80 650 ℳ und Pirna-Berggiesshübel und Grosscotta mit 89 649 ℳ. Von den schmalspurigen Bahnen hat die Linie Wilkau-Carlsfeld mit 125 908 ℳ auf 1 km das höchste, die Linien Oschatz-Döbeln mit Mügeln-Nerchau-Trebsen und Oschatz-Strehla mit 71 581 ℳ das niedrigste Anlagekapital. Im Durchschnitt ergeben sich auf 1 km bei den Vollspurbahnen 345 647 ℳ, bei den Schmalspurbahnen 96 962 ℳ.

Im Baukapital befindet sich ein Betrag von 171 719 551 ℳ für Fahrbetriebsmittel. An solchen waren Ende des laufenden Berichtsjahres vorhanden: 1 387 Lokomotiven, 85 mehr als Ende 1900, 1 Motorwagen, 909 Tender, 3 777 Personenwagen mit 168 721 Plätzen, davon 3 304 Plätze in I., 24 113 in II., 102 105 in III., 39 199 in IV. Wagenklasse, 649 Gepäckwagen, 11 213 bedeckte Güterwagen, 19 761 offene Güterwagen, also 31 623 Gepäck- und Güterwagen mit einem Ladegewicht von im ganzen 338 740 t. An Lokomotivkilometern wurden geleistet 48 245 805 gegen 49 825 076 im Vorjahre, d. s. auf 1 km der Bahnlänge 15 832 gegen 16 477 im Jahre 1900. Die geleisteten Wagenachskilometer betragen 1 099 941 958 (gegen 1 161 007 054 im Jahre 1900). Die Zahl der Züge betrug 943 672 (gegen 964 422 im Vorjahre). Auf 1 km Bahnlänge entfielen 10 279 Züge (10 467). Die durchschnittliche Stärke der Züge war 35 Achsen (37). Die Nutzlast betrug bei den Personenwagen 24,82 % des Ladegewichts (gegen 24,09 % im Vorjahre), bei den Güterwagen 43,40 % (gegen 44,78 %). Die Ausnutzung ist also bei den Personenwagen um ein geringes gestiegen, bei den Güterwagen dagegen zurückgegangen. Von Interesse ist der Verbrauch des Brennmaterials in den Lokomotiven. Er betrug (auf Steinkohle berechnet) 519 894 t (20 151 t weniger als 1900); gleichwohl waren rund 600 000 ℳ mehr dafür aufzuwenden, weil der Durchschnittspreis des Brennmaterials von 15,65 ℳ im Vorjahre auf 17,35 ℳ im Berichtsjahre gestiegen ist. Hierdurch steigerte sich dieser Aufwand für 1 Lokomotivkm von 22,99 auf 25,25 ₰ und für 1 Wagenachskm von 0,72 auf 0,81 ₰.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Juli d. J. ergibt für 75 Bahnen, die schon im Juli 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 45 252,43 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Juli d. J.					
aus dem Personenverkehr	59 959 229	+ 2 843 752	1 353	+ 34	+ 2,58
aus dem Güterverkehr	94 869 502	+ 2 098 897	2 105	+ 1	+ 0,05
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Juli d. J.					
aus dem Personenverkehr	166 108 110	— 1 882 202	4 399	— 159	— 3,49
aus dem Güterverkehr	325 036 992	+ 5 891 428	8 456	— 40	— 0,47
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli d. J.					
aus dem Personenverkehr	45 456 008	+ 518 559	7 059	— 99	— 1,38
aus dem Güterverkehr	78 514 614	+ 119 793	11 995	— 295	— 2,40

Diese Monatsnachweisung zeigt zum ersten Mal in diesem Jahre wieder ein Mehr sowohl im Personen-, als im Güterverkehr.

— **Der Minderüberschuss der Reichseisenbahnen im Jahre 1901.** Nach dem Endabschlusse der Reichshauptkasse für das Rechnungsjahr 1901 hat die Verwaltung der Reichseisenbahnen 10 978 000 ℳ Minderüberschuss gegen den Voranschlag ergeben, und zwar 9 539 000 ℳ Wenigereinnahme vornehmlich aus dem Güterverkehr, und 1 439 000 ℳ Mehrausgaben, die hauptsächlich auf die sächlichen Fonds entfallen.

— **Sicherung des Fuhrwerksverkehrs auf unbewachten Wegeübergängen.** Da in letzter Zeit wiederholt Unfälle auf unbewachten Wegeübergängen dadurch entstanden sind, dass die Pferde der an der Haltetafel des Ueberganges haltenden Gespanne bei Annäherung des Zuges scheu wurden und durchgingen, so dass sie oder der Wagen vom Zuge erfasst wurden, so hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen zu einer Aeusserung darüber veranlasst, ob nach den dort gemachten Erfahrungen solche Erscheinungen darauf zurückzuführen sind, dass die Pferde durch das Geräusch des herankommenden Zuges scheu werden, und ob etwa auch das unausgesetzt ertönende Läuten von der Lokomotive aus dazu beiträgt, unruhig gewordene Pferde noch besonders aufzuregen und scheu zu machen. Ist nach der Ansicht der Eisenbahndirektionen das letztere der Fall, so sollen sie angeben, unter welchen Voraussetzungen das Läuten eingeschränkt werden könnte, so etwa dann, wenn die Annäherung des Zuges von dem Wagenführer bemerkt und augenscheinlich beachtet ist. Gegebenenfalls sollen Vorschläge zur Aenderung des § 19 (2) der Dienstanweisung für Lokomotivführer gemacht werden.

— **Bereithaltung von Erfrischungen auf den Bahnhöfen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Eisenbahndirektionen neuerdings die Anordnung in Erinnerung gebracht, dass, wo nicht etwa Betriebsinteressen es ausschliessen, die Bahnhofswirthe während der wärmeren Jahreszeit bei Zügen mit kurzem Aufenthalt auf den Bahnsteigen Tische mit Erfrischungen aufzustellen und, wo es zweckmässig erscheint, Erfrischungen auch an den Zügen den Reisenden anzubieten haben. Um die Bedienung zu beschleunigen, soll ein deutliches Preisverzeichniss der ausgelegten und sonst ausgebotenen Erfrischungen in geeigneter Form beigegeben, auch für ausreichendes Bedienungspersonal an den Tischen gesorgt werden. Ebenso hat der Minister die Anweisung erneuert, dass, soweit nöthig und angängig, namentlich auf den Bahnsteigen der Schnellzugstationen während der wärmeren Jahreszeit auf Kosten der Eisenbahnverwaltung thunlichst in der Nähe der Warteräume Gefässe mit frischem Trinkwasser kurz vor Ankunft der Schnellzüge aufgestellt und durch Tafeln mit der deutlichen Aufschrift „Trinkwasser“ leicht sichtbar gekennzeichnet werden.

— **Verwendung von Steinschlag zur Unterbettung der Stossschwellen.** Die preussischen königlichen Eisenbahndirektionen haben sich berichtlich einstimmig dahin ausgesprochen, dass es sich nicht empfiehlt, beim Uebergang von der Kiesbettung zur Steinschlagbettung zunächst nur die Stossschwellen und einige angrenzende Mittelschwellen mit Steinschlag zu unterbetten. Es hat sich dabei in den meisten Fällen eine ungleichmässige Höhenlage der Schwellen ergeben, die besonders beim Eintritt von Frost infolge des Hochfrierens der Mittelschwellen nachtheilig wirkte, indem die Schienen in senkrechter Richtung verbogen wurden. Hiernach wird, wie der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten nunmehr angeordnet hat, für die Folge die Einbringung von Steinschlagbettung in der Regel für alle Schwellen gleichzeitig auszuführen sein. Sollte in einzelnen Fällen das Bedürfniss vorliegen, zunächst die Stösse einer Gleisstrecke wirksam zu entwässern, so werde es sich empfehlen, den Steinschlag nur zwischen den Stossschwellen in Form von Rigolen einzubringen, die Unterbettung der Stossschwellen aber erst dann durch Steinschlag zu bewirken, wenn dies auch bei sämmtlichen Mittelschwellen erfolgen kann.

— **Das Waarenverzeichniss der Klasse II im Seehafen-Ausnahmetarif E 2 der preussischen Staatsbahngütertarife (Klasse 7² des rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Seehafentarifs)** erhält, wie ein an die königliche Eisenbahndirektion in Essen gerichteter Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten anordnet, mit Gültigkeit vom 1. September d. J. bei a (Eisen und Stahl, zum Spezialtarif II gehörig) folgenden Zusatz: ferner folgende Gegenstände des Spezialtarifs I: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile, Drahtgeflechte; Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Nägel; Ketten; Wagenachsen und Zubehörtheile (Buchsen, Lünsen, Ringe und Splinte); Kochheerdplatten und

Springfedern. — Als neue Position folgt unter f): g) Roheisen, zum Spezialtarif III gehörig.
Infolgedessen ist in der folgenden Zeile der Buchstabe f (a bis f) zu ändern in g.

— **Berechnung der Verwaltungskosten für Kleinbahnunternehmer.** In der Absicht, den Bau von Kleinbahnen nach Thunlichkeit zu erleichtern, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt, dass künftig entsprechend dem § 13 der allgemeinen Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Staatsbahnstationen (vergl. Erlass vom 31. Januar 1900 E.-V.-Bl. S. 36 u. ff., mitgetheilt in Nr. 13 S. 193 Jahrgang 1900 d. Ztg.) auch bei der Anlage von Bahnkreuzungen der Kleinbahnen mit Linien der Staatseisenbahn zur Deckung der nicht besonders nachweisbaren Selbstkosten von dem Kleinbahnunternehmer nur 5 % von dem Gesammtbetrage aller im einzelnen nicht nach vereinbarten Pauschalsätzen zu berechnenden Kosten als Verwaltungskosten in Rechnung gestellt werden. Die bestehenden Verträge werden hierdurch indessen nicht berührt.

— **Neubau der Staatsbahnanlagen in Braunschweig.** Ueber dieses neue Projekt der Eisenbahnverwaltung erfährt die „Br. Landesztg." folgendes: Der Staatsbahnhof soll um 2 km weiter hinausgerückt und als Durchgangsbahnhof gebaut werden. Die Kosten des Neubaues sind auf 15 000 000 ℳ veranschlagt. Die Stadt soll das Gelände des jetzigen Ostbahnhofes und des Staatsbahnhofes erhalten, dessen Werth von der Eisenbahnverwaltung auf 10 000 000 ℳ geschätzt wird. Dagegen soll die Stadt das für die Neuanlagen erforderliche Gelände, das auf 2 300 000 ℳ bewerthet wird, frei zur Verfügung stellen und ausserdem einen Baarzuschuss von 7 560 000 ℳ leisten.

Eulengebirgsbahn. In unserer Nachricht über die Eröffnungsfahrt auf dieser Bahn in Nr. 62 S. 947 d. Ztg. war sie als schmalspurig bezeichnet. Die Breslauer Betriebsabtheilung von Lenz & Cie. theilt uns nun mit, dass dies irrig, die Eulengebirgsbahn vielmehr normalspurig ausgeführt sei.

— **Görlitzer Eisenbahnpläne.** In Nr. 47 S. 751 d. Ztg. hatten wir die Bemühungen der Görlitzer Handelskammer im Interesse eines Bahnbaues Kohlfurt-Tiefenfurt-Lorenzdorf-Oberleschen-Primkenau-Glogau besprochen und diese mit den Bestrebungen der Stadt Breslau um eine unmittelbare Bahnverbindung Ostrowo-Oels in Vergleich gestellt. Von zuständiger Seite geht uns nun die Mittheilung zu, dass mit dem Görlitzer Antrag keineswegs ein Wettbewerb gegenüber dem von Breslau aus befürworteten Bauplan Oels-Ostrowo beabsichtigt ist, sondern dass es den betheiligten Görlitzer Kreisen in erster Linie auf eine bessere Verbindung nach der Stadt Posen und den dahinter liegenden Gebieten ankommt. Dieser Standpunkt ist auch in dem von der Görlitzer Handelskammer in dem im April dieserhalb beschlossenen Antrage zum Ausdruck gebracht.

— **Prignitzer Eisenbahn.** Nach dem Bericht der Direktion für das Betriebsjahr 1901/02 hat im Personenverkehr eine Zunahme stattgefunden, indem 140 712 gegen 136 079 Personen im Vorjahre zur Beförderung gelangten. Die Einnahme ist dadurch von 121 590 ℳ auf 125 549 ℳ gestiegen. Im Güterverkehr betrug die Anzahl der beförderten Güter 188 979 t gegen 197 045 t im Vorjahre und die Einnahme 244 989 ℳ gegen 256 970 ℳ. Die Mindereinnahme ist darauf zurückzuführen, dass im letzten Betriebsjahre weniger Getreide, Grubenholz, Braunkohlen, Steinkohlen und geringwerthige Massenartikel befördert sind wie im Vorjahre. Die gesammten Betriebseinnahmen stellen sich einschliesslich 10 062 ℳ Uebertrag aus dem Vorjahre auf 448 648 ℳ, die Betriebsausgaben auf 296 435 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 152 213 ℳ verbleibt. Nach Abzug der konzessions- und statutenmässigen Rücklagen mit 4 364 ℳ und Hinzufügung von 12 154 ℳ Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds stehen 160 002 ℳ zur Verfügung, welche folgende Verwendung finden sollen: Zahlung der Eisenbahnsteuer 3 508 ℳ, Tilgung der Vorschüsse (Tilgungsfonds) 2 884 ℳ, Zahlung der Dividende für Prioritäts-Stammaktien (4,5 %) 76 950 ℳ, Zahlung der Dividende für Stammaktien (3,5 %) 59 850 ℳ, Rücklage in den Reservefonds ($^1/_{20}$ des Reingewinns) 7 177 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 9 633 ℳ.

— **Westfälische Landeseisenbahn.** Veranlasst durch das ungünstige Betriebsergebniss im Jahre 1900/01, das bekanntlich einen Fehlbetrag von 37 732 ℳ ergeben hatte, liess der Aufsichtsrath der Gesellschaft, wie der Geschäftsbericht für das mit dem 31. März abgelaufene Betriebsjahr mittheilt, die Verwaltung und den Betrieb durch eine Revisionskommission einer eingehenden Prüfung unterziehen. Neben den schon von der Direktion vorgeschlagenen Ersparnissen im Betriebsdienst wurden noch mehrfache von der Kommission angeregte Vereinfachungen im Abfertigungs- und Buchungsverfahren durchgeführt, welche die Ausgaben günstig beeinflusst haben.

Der Verkehr hatte im verflossenen Betriebsjahr, wie bei andern Bahnen, unter der Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse zu leiden, so dass bei der Stammstrecke Warstein-Lippstadt und bei den Cementstationen Beckum-Ost und Ennigerloh Mindereinnahmen gegen das Vorjahr zu verzeichnen waren; die natürliche Entwickelung der neuen Strecken hat jedoch eine Steigerung der Gesammteinnahmen hervorgerufen. Der Personenverkehr hat keine Steigerung erfahren; es wurden 765 543 Personen befördert, wodurch eine Mehreinnahme von 37 819 ℳ erzielt worden ist; allein für das Kilometer stellte sich die Einnahme auf 1 987 ℳ gegen 2 013 ℳ im Vorjahr. Die Mehreinnahme ist nur eine Folge des Hinzutritts der Linie Neubeckum-Warendorf. Der Güterverkehr ausschliesslich der Beförderung von Vieh ist von 414 892 t auf 576 257 t gestiegen; auf das Kilometer Betriebslänge entfallen 4 296 t gegen 3 651 t im Vorjahr. Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich auf 1 041 296 ℳ (im Vorj. 839 363 ℳ), die Ausgaben auf 828 171 (779 648) ℳ, der Betriebskoeffizient beträgt somit 79,53 % (i. Vorj. 92,89 %). Nach Einlage von 99 235 (9 659) ℳ in den Erneuerungsbestand und Zuweisung von 8 926 (279) ℳ zur Rücklage A bleiben 121 124 ℳ Ueberschuss, von denen nach Deckung des vorjährigen Fehlbetrages, Abzug der Anleihezinsen mit 17 000 ℳ und Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 1 565 ℳ sowie 3 241 ℳ Ueberweisung an die Rücklage B eine Dividende von 1,4 % auf 4 362 000 ℳ Vorzugsaktien vertheilt und 517 ℳ vorgetragen werden. Das gesammte Aktienkapital beträgt jetzt 13 878 400 ℳ. Die Betriebsmittel bestanden zu Ende des Geschäftsjahres aus 27 Lokomotiven, 60 Personenwagen, 755 Güter- und sonstigen Transportwagen. Das begonnene Betriebsjahr hat bis jetzt bedeutende Mehreinnahmen gegen dieselbe Zeit des verflossenen Jahres ergeben, so dass die Verwaltung auf eine Steigerung der Dividende hofft.

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft.** Die Aktionäre werden auf den 8. September d. J. zu einer ausserordentlichen Generalversammlung einberufen, auf deren Tagesordnung u. a. die Erhöhung des Grundkapitals durch Ausgabe von 5 000 000 ℳ 6 % Vorzugsaktien steht. Auf diese neu auszugebenden Aktien sollen die alten Aktien der Gesellschaft von den Aktionären zum Kurse von 70 % an Zahlungsstatt angenommen werden, während der Rest von 30 % in baar zu leisten ist. Die neuen Vorzugsaktien nehmen vom 1. Januar 1903 ab am Gewinne theil. Zugleich soll das Aktienkapital um höchstens 5 000 000 ℳ herabgesetzt werden, und zwar durch Vernichtung solcher Stammaktien, welche von Zeichnern von Vorzugsaktien eingereicht werden. Für den Fall, dass diese Anträge abgelehnt werden sollten, schlägt die Verwaltung vor, dass ohne Erhöhung des Grundkapitals eine Zuzahlung auf die Stammaktien von 30 % geleistet wird, und dass diejenigen Aktien, auf welche die Zuzahlung erfolgt, fortan als Vorzugsaktien gelten.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 13 Arbeitstagen 206 225 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 864 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 203 037 und auf den Arbeitstag 15 618 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 246 und im ganzen 3 188 Doppelwagen oder 1,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 32 322 Doppelwagen gegen 31 067, in Oberschlesien 79 890 Doppelwagen gegen 79 688 und in den drei Bezirken zusammen 318 437 Doppelwagen gegen 313 792 und war demnach im Saarbezirk 1 255 Doppelwagen oder 4,4 %, in Oberschlesien 202 Doppelwagen oder 0,3 % und in den drei Bezirken zusammen 4 645 Doppelwagen oder 1,5 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Für andere Güter als Wagen und Koks wurden in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. im Ruhrrevier 42 730 gegen 41 885 Doppelwagen zu 10 t in derselben Zeit des Vorjahres, mithin 845 Doppelwagen gleich 2,0 % mehr beladen und beladen abgefahren.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 8. bis 15. d. Mts. 19 549 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 62 sowie von anderen Gütern 9 Doppelwagen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juli d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 843,28) km befördert 3 214 475 (3 079 448) Personen und 795 746 (794 204) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 209 000 (2 093 188) ℳ, aus

dem Güterverkehr 2 909 000 (2 900 064) *M.*, aus sonstigen Quellen 410 000 (413 000) *M.*, im ganzen 5 528 000 (5 406 252) *M.*, mehr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 121 748 *M.* Vom 1. April bis letzten Juli d. J. betrugen die Einnahmen 19 906 000 Mark, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 19 574 252 Mark mehr 331 748 *M.*

— **Anschaffung vierachsiger Spezialwagen mit 40 t Ladegewicht.** In den Wagenpark der badischen Staatseisenbahnen sind neuerdings zwei vierachsige Spezialwagen mit der Bezeichnung SSL eingestellt worden, die zur Beförderung besonders schwerer und unförmiger Güter bis zu 40 t Gewicht dienen werden. Die Länge dieser Wagen zwischen den Buffern gemessen beträgt 15,11 m, ihre Breite 3,005 m, der Drehzapfenabstand 10,6 m, der Achsstand eines Drehgestells 1,8 m. Das aus Eisenblech und Formeisen erbaute Wagengestell bildet zwischen seinen Langträgern und Querwänden einen offenen Rahmen ohne feste Querverbindungen von 6,98 m lichter Länge und 2,25 m lichter Breite. Ueber den Drehgestellen ist der Wagen mit Fussböden (Plattformen) versehen, welche zur Aufnahme leichterer Zuladungen geeignet sind.

Unter dem offenen Rahmen hängen an den Wagenlangträgern sechs abnehmbare Querträger von je 8 500 kg Tragfähigkeit, welche an beliebiger Stelle des Rahmens befestigt und erforderlichenfalls auch auf die Langträger gelegt werden können. Bei der unteren Lage der Querträger ergibt sich bei Lademaass I eine grösste nützliche Ladehöhe von 4,080 m. Für die Beförderung von rollendem Material können auf den Querträgern Schienen je nach Bedarf mit 750 oder 1 000 mm Spurweite befestigt werden.

Das Wagenleergewicht beträgt einschliesslich der Querträger mit Zubehör: a) ohne Schienen rund 23 400 kg, b) mit Schienen rund 24 000 kg.

Für die Ladegewichte, welche 7 und 8 t Raddruck entsprechen, ist an jedem Langträger eine umlegbare Blechtafel mit entsprechender Aufschrift angebracht. Diese Tafeln werden in ihrer Stellung unter Bleiverschluss gehalten.

Eine Beschreibung mit Abbildungen und Verladebeispielen ist in die Dienstanweisung für die Benutzung dieser Wagen aufgenommen, die auch den Verfrachtern auf Antrag zugestellt wird.

— **Unfall auf dem Bahnhof Karlsruhe.** Nach amtlicher Meldung ist am 18. d. M., als um 10 Uhr 42 Min. vormittags der Paris-Wiener Schnellzug den Hauptbahnhof verliess, ihm eine Rangirmaschine in die Seite gefahren. Der direkte Wagen Avricourt-München wurde vollständig aus dem Gleise gehoben, ein Personenwagen wurde zertrümmert. Ein Schaffner ist schwer verletzt, von den Reisenden hat niemand Verletzungen erlitten. Der Materialschaden ist nicht erheblich. Der Schnellzug konnte mit $1\frac{1}{2}$ stündiger Verspätung die Fahrt fortsetzen. Infolge der Versperrung nach dem Ausfahrtsgleise hatten die Mittagszüge $\frac{1}{2}$- bis 1 stündige Verspätung.

— **Ueber einige Neuheiten auf dem Gebiete des Transport- und Verladewesens auf der Düsseldorfer Ausstellung** bringt die berg- und hüttenmännische Zeitschrift „Glückauf" in ihrer Nummer vom 9. d. Mts. einen vom Ingeniör Dr. H. Hoffmann verfassten Bericht, der namentlich in anerkennender Weise die von Arthur Koppel zu Berlin und von Gustav Talbot & Co. in Aachen sowie die von P. Herbrand & Co. zu Cöln-Ehrenfeld ausgestellten, zur Selbstentladung eingerichteten offenen Güterwagen bespricht. Während Koppel und Talbot die selbstthätige Entladung — je nach besonderem System — durch trichterförmige Gestalt der Wagenkasten und lösbare Wagenböden mit daran schliessenden Gleitblechen ermöglichen, kann bei den Herbrand'schen Wagen der obere Kasten auf dem feststehenden Boden mittelst einer Windevorrichtung, die durch 2 Kurbeln bethätigt wird, quer zur Längsachse des Wagens verschoben werden, wobei das Ladegut durch den sich öffnenden Spalt zur Seite des Gleises abgeworfen wird. Die Zeitdauer der Entladung, zu der 2—3 Mann nöthig sind, soll nur einige Minuten betragen. Die Entladevorrichtung, die patentirt ist, lässt sich übrigens auch an jedem vorhandenen Güterwagen anbringen.

In dem Gebäude der Eisenbahndirektionen Cöln, Elberfeld und Essen ist ein vorzüglich ausgeführtes, im Betriebe gezeigtes Modell einer elektrisch betriebenen Schiebebühne von Interesse, das von der Haupteisenbahnwerkstatt Witten ausgestellt ist. Der Strom wird durch Oberleitung zugeführt. Die Bauart ist so getroffen, dass von der Schiebebühne aus die Hebeböcke einer danebenstehenden Lokomotivhebebühne angetrieben werden können.

Unter den Lokomotiven neuerer Bauart legt der Berichterstatter besonderen Werth auf eine von der Aktiengesellschaft Hohenzollern ausgestellte feuerlose Lokomotive, die er wie folgt beschreibt: „Um die Lokomotive, deren Kessel zum grössten Theil mit Wasser gefüllt ist, zu heizen, wird sie mittelst einer Rohrverschraubung, deren Anschlussstutzen sich auf der Stirnseite des Kessels befindet, an eine feststehende Dampfkesselanlage angeschlossen. Der Dampf strömt in den Kessel der Lokomotive über, bis das Wasser auf den Wärmegrad und die Spannung des Dampfes gebracht ist, wozu nach Angabe der Firma beim Neuanheizen etwa 30 Minuten, beim Nachheizen 10 bis 15 Minuten Zeitdauer erforderlich sind. Nunmehr ist die feuerlose Lokomotive durch die in der grossen Wassermasse ihres Kessels aufgespeicherte Kraftmenge befähigt, mehrere Stunden Verschiebedienst zu verrichten, ehe eine neue Heizung nöthig wird. Wie gross die Leistung für eine Füllung ist, hängt von dem Wasserinhalt des Kessels und der Differenz der Anfangs- und Endtemperatur des Wassers ab, die ihrerseits durch die Anfangs- und Endspannung des Dampfes bedingt ist. Die Dampfcylinder sind innenliegend angeordnet, so dass sie, was bei ihren grossen Abmessungen wesentlich ist, besser vor Abkühlung geschützt sind und die Achslager infolge der günstigeren Belastung mehr geschont werden. Infolge des Wegfalles der Feuerung wird die Lokomotive im übrigen sehr einfach und ist wenig reparaturbedürftig. Besonders günstig verhält sich der Kessel, der keiner Reinigung und Ausbesserung bedarf. Die Lokomotiven haben daher die ununterbrochene Verrichtung des Verschiebedienstes durch mehrere Jahre hindurch aufzuweisen."

— **Belebung des oberschlesischen Kohlenmarktes.** Der Kohlenabsatz hat sich nach der „Bresl. Morgen-Ztg." in der letzten Woche besser angelassen und mit Rücksicht darauf, dass die täglichen Befrachtungen besonders in den letzten Tagen die stattliche Wagenzahl von 6 400 sogar überschritten haben, hat sich das Verfrachtungsergebniss in der ersten Hälfte des laufenden Monats so günstig gestaltet, dass in der beregten Zeit fördertäglich durchschnittlich über 6 000 Wagen auf den Weg gebracht werden konnten. Die Wasserverhältnisse der Oder waren in diesem Jahr mit kurzen Unterbrechungen im allgemeinen recht günstige und besonders in den letzten acht Tagen war der Absatz auf dem Wasserwege, nachdem wieder reichlicherer Kahnraum vorhanden war, ein recht lebhafter; demzufolge war die Stimmung der Gruben eine zuversichtlichere. Die Zuckerfabriken sind nunmehr zum Theil ebenfalls in verstärkte Bezüge eingetreten, und wenn trotz alledem die Produktion in Industriekohlen die Nachfrage auch weiter überstieg, so ist dies einerseits der höheren Leistungsfähigkeit der vorhandenen und der Inbetriebsetzung neuer Gruben zuzuschreiben, andererseits ist der Ueberschuss aber auch dadurch leicht zu erklären, dass die verschiedentlichen Industriezweige infolge des allgemeinen wirthschaftlichen Niederganges nur mit herabgesetztem Kohlenverbrauch bisher hervorgetreten sind. Je näher der September heranrückt, um so lebhafter werden jeweilig die Abforderungen in Grob- und Hausbrandkohlen, so auch in den letzten acht Tagen. Namentlich in letzteren Kohlen war das Geschäft ein äusserst belebtes, so dass Nusskohlen I an vielen Stellen sogar aus den Beständen genommen werden konnten.

— **Staatseisenbahnverein zu Insterburg.** Dieser Verein ist in einer Versammlung von etwa 180 Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung in Insterburg am 14. d. Mts. gegründet worden; es sind ihm bis jetzt 300 Mitglieder beigetreten. Der Verein verfolgt den Zweck, die Interessen sämmtlicher Eisenbahner in Insterburg zu fördern, die Zusammengehörigkeit zu pflegen sowie patriotische und sonstige Festlichkeiten gemeinschaftlich zu begehen. Für Sterbefälle von Mitgliedern wird zur Besorgung der Beerdigung, zur Erlangung der den Hinterbliebenen zustehenden Bezüge, Versicherungs-, Sterbegelder usw., zur Vermögensverwaltung, zur Beihilfe bei der Auswahl und Bestellung von Vormündern ein Familienbeirath bestellt. Bei Sterbefällen der Mitglieder bezeigt der Verein durch eine Kranzspende seine Theilnahme. Eine Vermehrung der Aufgaben, welche sich der Verein zum Ziele steckt, bleibt vorbehalten, jedoch wird die Erörterung dienstlicher Anordnungen der vorgesetzten Behörden sowie politischer oder religiöser Fragen ausgeschlossen. Den Vorsitz hat der Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion, Eisenbahn-Bauinspektor Elbel übernommen.

— **Personalnachrichten.** Dem Regierungsassessor von Schaewen in Berlin ist die Stelle eines Mitglieds der Eisenbahndirektion in Essen a. R. unter Belassung in der gegenwärtigen Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten verliehen worden.

Oesterreich.

— **Erhöhung der Personentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In Erledigung der von der genannten Bahn der Regierung unterbreiteten Eingabe, in welcher, gestützt auf die

Konzessionsbestimmungen und unter Hinweis auf die ungünstigen finanziellen Ergebnisse des Hauptbahnunternehmens im Vorjahre um die Genehmigung zur Erhöhung der Personentarife gebeten worden war, ist der Gesellschaft nunmehr ein Erlass des Eisenbahnministeriums zugekommen, welcher der Gesellschaft die Genehmigung zur Erhöhung der Personenfahrpreise der Nordbahn auf das Ausmaass der bei den österreichischen Staatsbahnen in Geltung stehenden Tarifsätze bekannt gibt. Die Tariferhöhung, deren Verlautbarung bereits erfolgt ist, wird im Hinblick auf die vorgeschriebene sechswöchentliche Verlautbarung in Ansehung des Lokalverkehrs mit 1. Oktober, in Ansehung des Verbandverkehrs jedoch erst gleichzeitig mit der Fahrkartensteuer, d. i. am 1. Januar 1903, in Wirksamkeit treten.

Die Einheitssätze und Zoneneintheilung werden künftighin bei den Staatsbahnen und der Nordbahn vollkommen gleich sein. Die Erhöhung der Fahrpreise wird bei der Nordbahn im allgemeinen nur eine mässige sein; im Fernverkehr wird die Erhöhung der Einheitssätze insbesondere dadurch gemildert, dass an Stelle der Zonen von 25 und 50 km durchweg solche von 10 km treten.

Entsprechend dem Vorgange der Staatsbahnen reiht die Nordbahn jene Relationen, welche um höchstens 0,5 km die Grenze der 2. oder 3. Zone überschreiten, in die nächst niedrigere Zone ein, durch welche Maassnahme gleichfalls die Wirkung der Tariferhöhung gemildert wird.

Die Mehreinnahme infolge der Tariferhöhung wird jährlich mit etwa 2500000 Kr. veranschlagt, wobei vorausgesetzt wird, dass diese Erhöhung sowie die Fahrkartensteuer keine erhebliche Einschränkung des Personenverkehrs herbeiführen werde. Die erhöhten Personentarife der Nordbahn werden noch immer zum weitaus überwiegenden Theile niedriger sein, als die Tarife der meisten ausländischen Bahnen.

Elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl. Wie gemeldet, steht die Südbahn wegen Verpachtung der genannten elektrischen Bahn in Unterhandlungen. Die der Südbahn konzessionirte und von ihr betriebene, im Jahre 1882 eröffnete Bahn vermag heute den an sie gestellten, in den letzten 20 Jahren naturgemäss gewaltig gesteigerten Anforderungen nicht mehr in vollem Umfange zu entsprechen und bedarf einer gründlichen Umgestaltung. Die Verwaltung der Südbahn, welche von den grossen Aufgaben einer Ausgestaltung ihres Hauptnetzes vollauf in Anspruch genommen ist, hat sich entschlossen, die Ausgestaltung und den Betrieb dieser elektrischen Bahn einem geeigneten Unternehmer zu übertragen. Die Verwaltung hat mehrere Elektrizitätsgesellschaften zur Stellung von bezüglichen Angeboten eingeladen und, nachdem solche eingelaufen waren, in der letzten, am 30. Juli abgehaltenen Sitzung den Beschluss auf Verpachtung des Betriebes der elektrischen Bahn gefasst. Gleichzeitig wurde der Generaldirektor ermächtigt, die einschlägigen Verhandlungen mit den Pachtwerbern zu führen.

Elektrische Bahn Turn-Mariaschein. Die Gemeinden Mariaschein, Graupen, Rosenthal und Tischau haben das von ihnen käuflich erworbene Elektrizitätswerk in Soborten an den bisherigen Leiter des Unternehmens auf zehn Jahre verpachtet, welcher den Bau einer elektrischen Bahn Turn-Mariaschein-Graupen auszuführen gedenkt.

— **Gegen die Verwendung von Frauen im Eisenbahnbetriebsdienste** hat der österreichische Eisenbahnbeamtenverein Stellung genommen. Im Organ des Vereines ist eine Eingabe an die Vereinsleitung abgedruckt, aus welcher man u. a. erfährt, dass auch das Kriegsministerium sich gegen eine solche Verwendung der Frauen ausspricht. Es wird in der Eingabe gesagt: „Es ist eigentlich befremdlich, dass bisher von keiner Seite Kritik geübt wurde an der Institution des ‚Fräulein Stationschef‘, die uns die jüngste Zeit bescheert hat. Nicht genug an dem, dass Frauen sich in den Bürodienst drängen, sollen sie nun auch noch zum exekutiven Dienst verwendet werden! Das ist doch die reine Ironie und komisch zugleich! Es ist wirklich sehr bedauerlich, dass bei den jetzigen schweren Zeiten für das männliche Geschlecht das Vorwärtsdrängen der Frauen in solchem Grade geduldet wird. Unter solchen Verhältnissen sind eigentlich die Männer das ‚schwache Geschlecht‘. Zum Exekutivdienste kann eine Frau niemals taugen und wenn ihr Wirkungskreis auch nur die Station einer Lokalbahn ist. Schon in der Uniformirung tritt das Komische der ganzen Sachlage hervor. Ganz berechtigt ist es daher, dass sich das Kriegsministerium gegen diese, wenn auch nur versuchsweise Einführung von Frauen in den Eisenbahnexekutivdienst durchaus ablehnend verhält.“

Ungarn.

— **Aenderung der Personentarife.** Wie neuerlich verlautet, werden an dem gegenwärtigen Personentarife der ungarischen Staatsbahnen demnächst einige Aenderungen vorgenommen werden. Diese betreffen insbesondere die Aufstellung von zwei neuen Zonen; ausserdem sollen die Fahrpreise der ersten Zone geändert werden. Der Handelsminister hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen angewiesen, den neuen Tarif so bald als möglich vorzulegen, damit er spätestens am 1. Januar 1903 ins Leben treten könne.

— **Die Tarifpolitik der ungarischen Staatsbahnen.** In Nr. 63 S. 962 d. Ztg. wurde der letzte Nachtrag zum Gütertarife der ungarischen Staatsbahnen besprochen und dabei einer Zeitungsstimme gedacht, welche insbesondere die Besorgnisse der österreichischen Industrie hinsichtlich der Ausscheidung gewisser Stationen aus den Ausnahmetarifen zum Ausdrucke brachte. Demgegenüber schreibt der „Pester Lloyd“: „Tarifmaassnahmen, welche die einfachste, wichtigste Aufgabe nicht nur der Staatsbahnen, sondern auch jeder Privatbahn bilden, nämlich den Verkehr der eigenen Linien und jener der an diesen liegenden Industrieunternehmen möglichst zu fördern, werden als gegen Oesterreich bezw. die österreichische Industrie gerichtete Maassnahmen hingestellt. Nun werden aber in jenen Fällen, wo die normalen Lokaltarife zur Erreichung des obenangedeuteten Zweckes nicht ausreichen, nicht nur in Ungarn, sondern auch in Oesterreich, Deutschland, Frankreich, überhaupt überall, wo Bahnen bestehen, sogenannte Ausnahmetarife für gewisse Stationen oder begrenzte Verkehrsgebiete eingeführt, und es ist nur naturgemäss, wenn z. B. Ausnahmetarife für Eisen nur von solchen Stationen eingeführt werden, wo Eisenwerke, Glas-Ausnahmetarife nur von solchen Stationen, wo Glasfabriken bestehen, usw. Wenn solche Tarife in Oesterreich eingeführt werden — und sie werden auch thatsächlich eingeführt, so z. B. für Zucker auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen, für Kohle auf der Ferdinands-Nordbahn —, so ist das eine selbstverständliche, keiner Kritik unterliegende Maassnahme; wenn aber Ungarn das Gleiche thut, dann soll dies eine gegen Oesterreich gerichtete Maassnahme sein, welche geeignet ist, in Oesterreich zu verstimmen. Wenn in Ungarn ein Eisenbahnbau einer österreichischen Firma nicht übergeben wird, so ist das ein crimen laesae majestatis gegen Oesterreich, obwohl sehr viele Bauten in Ungarn heute noch an österreichische Firmen vergeben werden. Wenn aber in Oesterreich ein ungarischer Unternehmer erscheint, so richtet eine amtliche Körperschaft, der Landesausschuss, an den Ministerpräsidenten und den Eisenbahnminister die Bitte, den Bau ja nicht der ungarischen, sondern nur einer einheimischen Firma zuzuwenden. In Ungarn fällt niemandem ein, dies als eine Gehässigkeit gegen Ungarn zum Gegenstande von Reklamationen zu machen. Wenn sich aber eine ungarische Körperschaft ähnliches erlaubt, dann begeht Ungarn ein Vergehen gegen Oesterreich. Wenn Oesterreich behufs Unterstützung der gar keiner Unterstützung bedürftigen kräftigen österreichischen Industrie Ausnahmetarife von österreichischen Stationen zu den Umschlagsplätzen bei Wien mit der Bestimmung nach Ungarn einführt und hierdurch die ungarischen Staatsbahnen schädigt, so ist das eine berechtigte Tarifmaassnahme; wenn aber Ungarn zur Ermöglichung des Versuchs einer Ausfuhr nach Oesterreich für seine schwache, ohne Unterstützung kaum lebensfähige Industrie Ausnahmetarife nach den österreichisch-ungarischen Grenzstationen einführt, wobei die österreichischen Staatsbahnen gar nicht geschädigt werden, so ist dies — eine Verletzung der Bestimmungen des Zoll- und Handelsbündnisses.“

— **Altersversorgungsfonds bei den Staatsbahnen.** Wie gemeldet wird, hat der ungarische Handelsminister beschlossen, für die nicht pensionsberechtigten Angestellten der ungarischen Staatsbahnen einen Altersversorgungsfonds zu errichten. Er hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister bereits verfügt, dass die nöthige Summe in das nächstjährige Budget aufgenommen werde. Den Statutenentwurf gedenkt der Minister so rechtzeitig ausarbeiten zu lassen, dass die neue Einrichtung mit Beginn des nächsten Jahres ins Leben treten könne.

— **Bestellung von Fahrbetriebsmitteln für Staatsbahnen.** Mit Genehmigung des Handelsministers wurde bei den ungarischen Wagenfabriken zur Hebung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Staatsbahnen eine grössere Anzahl von in den Jahren 1902—1904 abzuliefernden Personen- und Güterwagen in Bestellung gebracht. Die Gesammtbestellung umfasst 3610 Wagen, und zwar 610 Personenwagen, 1000 gedeckte und 2000 offene Güterwagen. Die abzuliefernden Personenwagen I. und II. Klasse unterscheiden sich insofern von den gleichartigen Wagen früherer Lieferungen, als statt der Oelgasbeleuchtung die elektrische Beleuchtung mittelst Akkumulatoren eingerichtet wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung und das „Journal des transports“.** In unserer Mittheilung in Nr. 61, S. 938 d. Ztg. über den Einfluss der schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung auf den Geldmarkt war gesagt worden, dass Frankreich eine starke Menge der neuen schweizerischen Bundesobligationen aufgenommen habe, während die entsprechenden Aktien (der früheren Privatbahnen) früher viel in deutschem Besitz waren. Die in einer solchen finanziellen Abhängigkeit für die Schweiz liegende Unannehmlichkeit sei also nicht aufgehoben, sondern von Deutschland nach Frankreich verschoben. Diese gewiss ganz unverfängliche Aeusserung gibt nun unserer französischen Kollegin, dem „Journal des transports“, welches bekanntlich die Interessen der grossen französischen Eisenbahngesellschaften vertritt und die Verstaatlichung in Frankreich bekämpft, zu höchst verwunderlichen Schlüssen Anlass. Das französische Blatt wittert hinter unserer Nachricht eine unbeabsichtigte Einräumung des Einflusses der deutschen Finanzmänner auf die Verstaatlichung in der Schweiz, und es benutzt unsere Aeusserung zu einem Ausfall gegen die Verstaatlichung überhaupt. „Die Schweizer haben ihre Eisenbahnen höher bezahlt, als die amtliche Schätzung war, aber sie haben sie verstaatlicht, weil sie politisch und finanziell die Herren ihrer Bahnen sein wollten. Nun sind sie dies freilich politisch geworden, aber nicht finanziell, und diese Frage ist für den Kredit der helvetischen Republik von höchster Bedeutung. Sic vos, non vobis . .“

Wir können in dieser Auslassung nur zweierlei sehen: den Argwohn unserer französischen Nachbarn gegen deutschen Einfluss und die Herbeiziehung selbst der abgelegensten Gründe zur Bekämpfung der Verstaatlichung. Jedenfalls kann sich die geschätzte französische Kollegin darin beruhigen, dass die Schweiz ihre Verstaatlichung ohne jeden anderen deutschen Einfluss als den, der naturgemäss im Besitz eines Theiles der Aktien lag, durchgeführt hat, und dass die Abhängigkeit, die in dem französischen Besitz schweizerischer Staatspapiere liegt, der Schweiz ebenso wenig Sorge machen wird, als Deutschland der amerikanische Besitz deutscher Konsols. Mit der Bedeutung, die in der Verstaatlichung der ersten schweizerischen Bahnen für das ganze staatliche und wirthschaftliche Leben der Schweiz liegt, hat die Frage, ob ein Theil der ausgegebenen Staatspapiere sich im Ausland befindet, schlechterdings nichts zu thun; glauben die Franzosen wirklich, dadurch dort an Einfluss gewonnen zu haben, so gönnen wir ihnen diese Freude gern; politisch können wir dem Umstand keine Bedeutung zumessen, am allerwenigsten kann in ihm ein Nachtheil der Verstaatlichung gesehen werden.

— **Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** Nach einer Meldung der „Frankf. Ztg.“ aus Bern hat nunmehr die Freiburger Regierung dem bundesräthlichen Angebot betr. Rückkauf der Jura-Simplonbahn zugestimmt. Die Kosten für die Abkürzungslinie Frasne-Vallorbe werden auf etwa 6 000 000 Fr. geschätzt. Schweizerischerseits erwartet man, dass Frankreich einen Theil der Kosten für diese Abkürzungslinie übernehmen werde, dies um so mehr, da Frankreich zu den Kosten des Simplontunnels nichts zahlt.

— **Aufhebung des Wettbewerbes auf den englischen Bahnen.** Es ist eine Bewegung im Gange, um den vielfach unnöthigen Wettbewerb unter den englischen Eisenbahnen, namentlich im Norden Englands, ein Ende zu machen. Auf der am 13. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der London und North-Western Bahn wies Lord Stalbridge unter Bezugnahme auf die kürzlichen Ausführungen des Präsidenten der Midland Bahn, Sir Ernest Paget, darauf hin, dass jene Bahn durch den Wettkampf genöthigt sei, mehrere Züge laufen zu lassen, ohne dass ein Bedürfniss dazu bestehe. Dank dem besseren Einvernehmen unter den verschiedenen Gesellschaften werden jetzt Veranstaltungen getroffen, derartige Reibereien in Zukunft zu vermeiden, ohne dass indes deshalb von Eisenbahnverschmelzungen die Rede sein kann. Die „Times“ meldete kürzlich, dass eine bestimmte Gruppe von Aktionären der London und North-Western-Gesellschaft im Oktober vorigen Jahres ein Komitee gebildet habe, dem die Prüfung der Verhältnisse der Gesellschaft oblag. Es scheint somit, dass die Anregung zu einer besseren Verständigung nicht von den Verwaltungen, sondern von den unzufriedenen Aktionären ausgegangen ist.

— **Der Ertrag der russischen Privatbahnen.** Vor kurzem haben wir Gelegenheit gehabt, über Vorgänge auf den Generalversammlungen der Südostbahnen zu berichten, aus denen hervorging, dass die Aktionäre durch das Ergebniss des Jahresabschlusses nicht zufriedengestellt waren. In einer der Generalversammlungen wurde sogar der Vorschlag gemacht, bei der Regierung um den Auskauf der Bahn vor dem Termin zu bitten. Aehnlich ungünstige Verhältnisse treten auch bei einzelnen anderen Privatbahnen hervor, kurz es macht den Eindruck, als stehe es schlimm um die Privatbahnen in Russland.

Neuerdings hat sich dieses Gegenstandes auch der „Promyschlenny Mir“ bemächtigt und behandelt ihn in einer seiner letzten Nummern in kurzer und übersichtlicher Weise. Er stellt zunächst fest, dass das Verhältniss des Reingewinns zum Anlagekapital kein ganz zutreffendes Bild von der Einträglichkeit einer Privatbahn gibt. Das wirkliche Anlagekapital lässt sich schwer bestimmen, da ansehnliche Summen in die Taschen der Konzessionäre geflossen sind und die Höhe der Baukosten von verschiedenen, sehr verschiedenartigen Verhältnissen abhängig gewesen ist; andererseits wird der Reingewinn bei einigen Bahnen durch grosse Schuldabtragungen stark geschmälert. Es ist daher schwierig, sich in diesen verwickelten Verhältnissen zurechtzufinden.

Auf anderem Wege gelangt man nach Meinung des „Promyschlenny Mir“ leichter dazu, die Einträglichkeit einer Bahnlinie zutreffend festzustellen, nämlich durch den Vergleich der thatsächlichen Betriebsausgaben mit den thatsächlichen Einnahmen und alsdann des Reingewinns mit dem jährlichen Umsatz des Betriebskapitals (darunter begreift man in Russland die Roheinnahmen. D. Schriftl.).

Wenn man von zwei Zufuhrbahnen absieht, so waren im Jahre 1900 im ganzen neun Privatbahnen im Betrieb, welche bei einer Gesammtlänge von 16 475 Werst (= 17 579 km) folgendes Gesammtbild ergaben:

	im ganzen:	für 1 Werst:
Roheinnahme	185 022 458 R.	11 230 R.
Rohausgabe	116 865 703 „	7 060 „
Gewinn	68 136 753 „	4 170 „

Nach der Grösse des Gewinns nahmen die einzelnen Gesellschaften folgende Reihenfolge ein: 1. Südost mit 13 374 000 R., 2. Wladikawkas mit 11 017 000 R., 3. Moskau-Kasan mit 10 779 000 R., 4. Rjäsan-Ural mit 8 569 000 R., 5. Moskau-Kiew-Woronesh mit 7 048 000 R., 6. Moskau-Jarosslaw-Archangel mit 6 481 000 R., 7. Warschau-Wien mit 6 297 000 R., 8. Moskau-Windau-Rybinsk mit 3 769 000 R., 9. Lodz mit 802 000 R. Eine ganz andere Reihenfolge ergibt sich, wenn man die verschiedenen Abzüge für Zahlungen von Schulden und ihrer Zinsen, für die Pacht staatlicher Linien usw. mit in Rechnung zieht und somit nur den eigentlichen Reingewinn berücksichtigt: 1. Moskau-Kasan mit 3 824 000 R., 2. Warschau-Wien mit 1 645 000 R., 3. Moskau-Windau-Rybinsk mit 1 373 000 R., 4. Wladikawkas mit 1 369 000 R., 5. Moskau-Kiew-Woronesh mit 644 000 R., 6. Lodz mit 371 000 R., 7. Südost mit 336 000 R., 8. Rjäsan-Ural mit — R., 9. Moskau-Jarosslaw-Archangel mit — R. Nimmt man endlich das Prozentverhältniss des Reingewinns zum Jahresumsatz des Betriebskapitals (d. h. also zu den Roheinnahmen!), so ergibt sich wieder eine andere Reihenfolge: 1. Lodz mit 18 %, 2. Moskau-Kasan mit 17,5 %, 3. Moskau-Windau-Rybinsk mit 14,5 %, 4. Warschau-Wien mit 8,4 %, 5. Wladikawkas mit 4,7 %, 6. Moskau-Kiew-Woronesh mit 0,35 %, 7. Südost mit 0,08 %, 8. Rjäsan-Ural mit Fehlbetrag, 9. Moskau-Jarosslaw-Archangel mit Fehlbetrag.

Diese Zusammenstellung dürfte charakteristisch für die Lage der einzelnen Bahnen sein. Bei der Anwendung dieser Methode braucht man die verwickelte Frage des Anlagekapitals gar nicht zu berühren. Dass die obigen Schlussfolgerungen richtig sind, wird durch die Beschlüsse der letzten Generalversammlungen der Aktionäre der Südostbahnen und der Rjäsan-Uralbahn sowie durch den kürzlichen Bankrott der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Gesellschaft bewiesen.

Soweit die Ausführungen des „Promyschlenny Mir“, denen wir gefolgt sind, weil es thatsächlich den Anschein gewinnt, als befinde sich eine nicht gar zu kleine Anzahl von Privatbahnunternehmungen in nicht unbedenklicher Lage, und es von Interesse ist zu hören, was ein ernstes Organ über die Lage dieser Privatbahnen sagt. Unverständlich ist uns allerdings die letzte Vergleichsgruppe gewesen. Was man aus dem Verhältniss, in dem der Reingewinn zum „Jahresumsatz des Betriebskapitals“ steht, für einen Schluss auf die wirthschaftliche Lage des Unternehmens ziehen will oder kann, leuchtet nicht ein.

Ebenso scheint die Ausführung nicht einwandfrei, dass das Anlagekapital nicht zum Reingewinn in Beziehung gesetzt werden kann, weil angeblich nicht das gesammte Kapital bestimmungsgemäss Verwendung gefunden habe. Möge diese Behauptung zutreffend sein oder nicht, es bleibt unter allen Umständen das Unternehmen mit allen Beträgen, die aufgewendet worden sind, belastet und ein erzielter Gewinn wird auch immer auf alle vorhandenen Kapitalien gleichmässig vertheilt werden müssen, so dass aus der Höhe des Gewinnantheiles auf 100 R. sehr wohl ein Schluss auf das Gedeihen des Unternehmens gezogen werden darf.

Allgemeines.

— **Das 25 jährige Jubiläum der Verbundlokomotive.** Am 2. Juni 1877 wurden bei der Einweihung und Betriebseröffnung der vollspurigen Bahn von Bayonne nach Biarritz zum erstenmal die von dem Ingeniör Mallet, einem geborenen Schweizer, nach dem Verbundsystem konstruirten Lokomotiven im regelmässigen Dienst verwendet. Diese Lokomotiven waren im Jahre 1876 in der Maschinenfabrik zu Creusot erbaut, sie hatten zwei Cylinder mit verschiedenem Durchmesser und einen Vertheilungsschieber, der vom Führer gehandhabt wurde und diesem gestattete, beliebig mit einfacher oder doppelter Expansion zu fahren. Das System Mallet scheint in Frankreich, Belgien und der Schweiz noch immer vorzugsweise Verwendung zu finden. Das „Bulletin de la commission internationale du Congrès des chemins de fer“ berechnet, dass von den jetzt vorhandenen 15 000 Verbundlokomotiven etwa $^2/_3$ nach dem ursprünglichen oder dem vom Erfinder selbst verbesserten System Mallet erbaut sind. Das Verbundsystem hat jedenfalls alsbald seine Anwendung in der ganzen Welt gefunden, ist indessen mehrfach verbessert worden. In Deutschland ist namentlich das von Borries erfundene zweicylindrige System verbreitet, bei dem für die Anfahrt mittelst einer selbstthätigen Vorrichtung Dampf von verringerter Spannung nur in einem, dem grösseren Cylinder verwendet, dagegen während der Fahrt mit Verbundwirkung gearbeitet wird, und überdies die Steuerung so angeordnet ist, dass für bestimmte Füllungsgrade im kleinen Cylinder selbstthätig die passenden Füllungsgrade im grossen Cylinder zur Anwendung gelangen, so dass jede Willkür des Führers ausgeschlossen ist. Neuerdings kommen bekanntlich auch Verbundlokomotiven mit drei und vier Cylindern zur Anwendung. Ein System letzterer Art rührt vom ersten Erfinder Mallet selbst her; die „Schweizerische Bauzeitung“ brachte im April d. J. die Beschreibung einer solchen von der Lokomotivfabrik Winterthur erbauten, von der französischen Compagnie des chemins de fer departementaux für ihre Linien im Vivarais (Dep. Haute Loire) bestimmten sogen. Duplexlokomotive, welche Steigungen bis zu 3.2 % zu überwinden hat und bei sechs Achsen, die in zwei Gruppen zu drei gekuppelt sind, für jede der beiden Gruppen zu drei Achsen vier, zusammen also nicht weniger als acht Cylinder besitzt. Die Probefahrten mit dieser Maschine sollen günstig ausgefallen sein.

Bücherschau.

— **Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft!** Denkschrift im Auftrage des württembergischen Handelskammertages vom 17. September 1901 verfasst von Professor Dr. F. C. Huber. Stuttgart, Verlag von Karl Grüninger.

Wie wir in Nr. 77 S. 1178 Jahrg. 1901 d. Ztg. berichteten, wurde bei den damaligen Verhandlungen des württembergischen Handelskammertages der Antrag des Verfassers obiger Schrift mit sechs gegen zwei Stimmen angenommen, wonach die Versammlung die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens und den Anschluss der württembergischen Eisenbahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft aus wirthschaftlichen, finanziellen und politischen Gründen als vortheilhaft und dringend wünschenswerth erklärte und die Handelskammer Stuttgart mit der Ausarbeitung der Gründe in einer ausführlichen Schrift beauftragt wurde.

Diese bedeutsame Schrift liegt nun vor. Wir enthalten uns für heute jeder kritischen Stellungnahme und beschränken uns auf eine thunlichst kurze Angabe des reichen Inhalts. Verfasser führt in einem ersten Kapitel aus, wie im Wesen des Eisenbahnbetriebes die Neigung zur Bildung grosser einheitlich verwalteter Eisenbahnkomplexe liege und wie die hierzu treibenden Kräfte in Deutschland infolge seiner geographischen Lage besonders stark waren. Die Verkehrs-Kleinstaaterei sei noch immer ein Hinderniss für die zweckmässige Gestaltung des Betriebes überhaupt. Die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnverkehrs sei nicht nur eine blosse Frage der Einzelstaaten, sondern von einschneidender Bedeutung für Handel und Gewerbe des gesammten Reiches.

Weiter erörtert Verfasser die Stellung der Mittelstaaten, insbesondere Württembergs. Er stellt die bekannte ungünstige Rente der dortigen Bahnen der des günstigen preussischen Betriebes gegenüber, meint, dass an jener insbesondere der mangelnde Durchgangsverkehr und der Bau einer grossen Zahl theurer aber ertragloser Nebenbahnen schuld sei. Er erörtert die Frage, ob Württemberg und die Mittelstaaten überhaupt zur Durchführung der stets wachsenden Anforderungen des Verkehrslebens gewachsen sei und kommt zu einer Verneinung dieser Frage, weil die Finanzlage dies nicht gestatte, er weist insbesondere auf die Rückwirkung der Eisenbahnfinanzen auf die Steuerfragen hin. Die Unterbilanz der Bahnen hindere die mittelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen, ihren volkswirthschaftlichen Aufgaben voll gerecht zu werden. In einem eigenen Abschnitt weist er unter der Ueberschrift „Die nationale Verschmelzung“ auf die Bestrebungen zur Verwirklichung der Reichseisenbahnidee hin, an der Preussen jetzt, da sein Verkehrsgebiet ausgebaut sei, kein Interesse mehr habe. Den Mittelstaaten aber bleibe, um zu gesunden Eisenbahnverhältnissen zu gelangen, nichts übrig als der Uebergang zum „Grossbetrieb“, d. h. der Anschluss an die kräftigste Verwaltung des Reiches.

In einem zweiten Kapitel behandelt Verfasser die Abhilfeversuche. Weder an ein wirksames Reichseisenbahngesetz noch, wie schon erwähnt, an den Uebergang der Bahnen an das Reich könne z. Zt. gedacht werden. Eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft sei, wie die Geschichte der darauf hinzielenden Bestrebungen lehre, aussichtslos, da insbesondere Bayern zu Gunsten einer solchen von der Selbständigkeit seiner Eisenbahnverwaltung nichts opfern wolle und überdies die Betheiligung der elsass-lothringischen Eisenbahnen aus wirthschaftlichen und politischen Gründen schon deshalb ausgeschlossen scheine, weil der Zweck des süddeutschen Eisenbahnbundes die Stärkung der Konkurrenz gegen Preussen sei. Weiter geht Verfasser zur Prüfung des jetzigen Inhalts der mittelstaatlichen Eisenbahnsuveränität über. Schon jetzt seien in allen wichtigen Tariffragen die Mittelstaaten von Preussen infolge seiner wirthschaftlichen Machtstellung abhängig. Tarifreformen ohne Preussen seien nicht möglich, gehe Preussen mit solchen vor, so müssten die übrigen deutschen Staaten nachfolgen. Die Lage der mittelstaatlichen Bahnen werde infolge der sich verschlechternden Finanzen immer schwieriger. Baden sei infolge der engen Verbindung zwischen den elsass-lothringischen und preussischen Bahnen von diesen durchaus abhängig, die Umklammerung Sachsens durch die preussischen Bahnen sei bekannt, Preussen beherrsche überall den grossen Güter-Durchgangsverkehr.

Verfasser geht dann zur Erörterung der gegen einen Vertrag mit Preussen sprechenden Bedenken über. Man beklage vor allen den preussischen Fiskalismus, es sei aber gerade eine der glänzendsten Seiten der preussischen Staatsbahnverwaltung, dass sie zur Deckung der allgemeinen Staatsausgaben so grosse Ueberschüsse liefere. Was die angebliche Reformfeindlichkeit Preussens anlange, so seien in den letzten Jahren alle Herabsetzungen in den Gütertarifen von Preussen ausgegangen, ebenso habe Preussen für die Ausrüstung seiner Bahnen, die Verbesserung der Gehälter, die Erweiterung des Bahnnetzes alles mögliche gethan. Das Bedenken, dass mit dem Eingehen einer Eisenbahngemeinschaft ein Aufgeben der Hoheitsrechte verbunden sei, widerlegt Verfasser durch die Erwägung, dass die Eisenbahnen zwar ein politisches und wirthschaftliches Machtmittel bilden, aber mit der Suveränität des einzelnen Staates nichts zu thun haben, da ihre Wirksamkeit überhaupt sich nicht an die Landesgrenzen binde, sondern sich auf das gesammte Reich erstrecke, wie dieses ja schon jetzt ein wirthschaftlich einheitliches Gebiet bilde. Noch geringer wiege das Bedenken, dass die Parlamentsrechte des Einzelstaates beeinträchtigt werden könnten, denn die parlamentarische Mitwirkung habe sich bei der Verwaltung der Staatseisenbahnen überall als von sehr geringer Bedeutung erwiesen, weil es den Mitgliedern der Parlamente an der zu einer wirksamen Kontrole nöthigen Fachkenntniss fehle. Schliesslich wendet Verfasser sich mit besonderem Eifer gegen die partikularistischen Vorurtheile, die sich der Vereinheitlichung entgegenstellen, die aber umsoweniger Berücksichtigung verdienen, als es sich hier viel mehr um eine wirthschaftliche als um eine politische Frage handle. Er kommt dann auf die bekannte, in dieser Zeitung in dem zur Nieden'schen Aufsatze in Nr. 19 u. 20 betonte Parallele zwischen der Entwickelung des Zollvereins und der der Eisenbahngemeinschaft zu sprechen und meint, dass der über diese zwischen Preussen und Hessen geschlossene Vertrag vom 23. Juni 1896 die Grundlage für die deutsche Eisenbahngemeinschaft werden würde, wie der preussisch-hessische Zollvertrag von 1828 den Grundstein für den deutschen Zollverein gebildet habe. Gegenüber der Aeusserung des Vizepräsidenten Opitz in der sächsischen Landtagssitzung vom Mai d. J., dass eine Eisenbahnvereinigung mit Preussen zu planen einer Mediatisirung Sachsens gleichkäme, weist er auf eine Ausführung der „Grenzboten“ hin, die damit schliesst, dass es im Interesse der eisenbahnbesitzenden Mittelstaaten liege, möglichst rasch zu einer gesammtdeutschen Eisenbahngemeinschaft zu kommen, da der Einfluss der Mittelstaaten in einer solchen auf Preussen um so grösser werde, je mehr ihr beitreten. Der wahre sächsische Patriotismus bestehe nicht darin, unhaltbare Zustände zu verlängern, sondern vielmehr darin, sie in möglichst günstiger Weise zu beenden.

In einem letzten Kapitel erörtert Professor Huber den Inhalt eines etwa abzuschliessenden Gemeinschaftsvertrages. Der Krise, der die mittelstaatlichen Eisenbahnen entgegengehen, könne weder eine Tarifreform, noch eine süd-

deutsche Eisenbahngemeinschaft abhelfen, es bleibe daher nur die Betriebs- und Finanzgemeinschaft mit Preussen übrig, zu der dieser Staat, wie im preussischen Landtag am 28. Mai d. J. ausgesprochen sei, auch ohne eigene Vortheile die Hand bieten werde, da dies das nobile officium Preussens sei. Bei einem solchen Vertrag müsse man sich aber gegen eine zu weitgehende Centralisirung und Vorherrschaft des preussischen Partikularismus schützen. Es müsse das Kontrolrecht der mittelstaatlichen Verwaltungen und die Zuständigkeit der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen erweitert werden. Alle Theile des Reichs müssten an der Lösung der Aufgaben der deutschen Eisenbahnpolitik theilnehmen. Man müsse versuchen, ein Verhältniss der Koordination anzubahnen. Es werde eine Hauptaufgabe der mittelstaatlichen Staatskunst sein, bei den Vertragsverhandlungen eine Form zu finden, die ihnen den genügenden Einfluss auf die Eisenbahnpolitik, die Mitwirkung bei der Tarifgestaltung usw. gewähre. Vor allem müsse die Gemeinschaft der Betriebsmittel, eine gemeinsame Tarifreform, eine gemeinschaftliche Güterinstradirung und Zugdisponirung erreicht werden. Man müsse noch mehr erreichen, als Hessen. Man werde z. B. in Bezug auf die Mitwirkung des Landtags beim Bau von Nebenbahnen grössere Zugeständnisse durchsetzen können, als Hessen. So lange es an einem Eisenbahnparlament noch fehle, müsse man den Regierungen der Einzelstaaten bei den Etatsfragen nicht nur die Geltendmachung ihrer Bedenken, sondern auch deren Berücksichtigung in bestimmten Fällen zusichern. Vielleicht könne man den der ständigen Tarifkommission beigegebenen Ausschuss der Verkehrsinteressenten zu einem Eisenbahnbeirath ausgestalten. Verfasser weist aus dem neueren Betriebsvertrag über die Main-Neckarbahn nach, dass hier schon den beiden Miteigenthümern Hessen und Baden viel grössere Rechte in Bezug auf das gemeinschaftliche Unternehmen zugestanden seien, als in dem hessischen Vertrage. Unbegründet sei namentlich auch die Besorgniss, dass die Einzelstaaten bei Eisenbahn n e u bauten in ihren Gebieten nicht mehr mitzureden haben würden. Eingehend widerlegt er dann an der Hand der Bestimmungen des hessischen und des Main-Neckarbahn-Vertrages die Befürchtungen, Württemberg werde von preussischen Beamten überschwemmt, die „schwäbische Gemüthlichkeit von dem strammen preussischen Ton verdrängt" werden. In der Richtung der Anstellung der Landesangehörigen habe schon Hessen und Baden weitgehendste Zusicherungen, Württemberg werde noch weitere Rechte, z. B. die Ernennung der oberen Beamten, sich vorbehalten können. Baden habe die Reichspost, auch dort habe man eine Ueberschwemmung mit preussischen Beamten gefürchtet, aber nichts davon sei eingetreten. Man könne überall erwarten, dass Preussen im Interesse der stärkeren wirthschaftlichen Vereinheitlichung des Reichs bei einem etwaigen Anerbieten wegen eines Eisenbahngemeinschaftsvertrages dasselbe Entgegenkommen bethätigen werde, wie vor drei Jahrzehnten beim Abschluss der Versailler Verträge von 1871. Fürst Bismarck habe damals ausgesprochen, er wünschte die Verträge so, dass sie g e r n e unterschrieben würden. Ebenso liege heute die Sache mit dem Eisenbahnanschluss.

Mit diesen Erwägungen schliesst die eigentliche Abhandlung. Verfasser hat ihr aber noch eine Reihe werthvoller Anlagen insbesondere geschichtlicher Natur beigefügt, deren Inhalt geeignet ist, seine Ausführungen kräftig zu unterstützen. Wir erwähnen namentlich die Schilderung der Bemühungen um die einheitliche Gestaltung des Verkehrswesens in den 70er Jahren (Anlage II), die Darstellung der im deutschen Eisenbahnnetz und der deutschen Eisenbahn-Betriebsorganisation bestehenden Lücken (Anlage IV), die aktenmässige Darstellung der Thätigkeit der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft (Anlage V) und endlich die Abhandlung über die Tarifreform (Anlage VI), die darin gipfelt, dass eine durchgreifende und wirkungsvolle Reform der Tarife von der einheitlicheren Gestaltung des Verkehrswesens abhänge und sich in der Frage „Zweipfennigtarif oder IV. Klasse?" auf den Standpunkt stellt, dass schon die Einführung der billigen IV. Klasse für Württemberg ein grosser Gewinn wäre, und dass das Wagniss der Einführung des Zweipfennigtarifs (für die III. Klasse) für ein grosses geschlossenes Wirthschaftsgebiet jedenfalls leichter sei, als für ein kleines.

So weit der Inhalt. Wir unterlassen es, wie gesagt, heute auf die in der Schrift entwickelten Anschauungen näher einzugehen, oder uns mit Einzelheiten zu beschäftigen; aber wir stehen nicht an, auszusprechen, dass es dem Verfasser vortrefflich gelungen ist, das über die wichtige Frage vorliegende Material zu sammeln, zu sichten, und unter einheitlichen Gesichtspunkten zusammenzufassen. Es war dies für ihn um so schwieriger, als er dem Eisenbahnberuf fremd ist und ihm daher die inneren Fragen des Eisenbahnverwaltungsdienstes nicht geläufig sind. Die Schrift wird für jeden, der sich mit der Frage der deutschen Eisenbahnzukunft zu befassen hat, eine höchst schätzenswerthe Quelle sein, mag er die vorgetragenen Anschauungen theilen oder nicht.

v. M.

— **Deutsche Stimmen.** Halbmonatsschrift für vaterländische Politik und Volkswirthschaft. Herausgegeben von Dr. Hieba, M. d. R., Dr. W. Johannes in Köln und E. A. Patzig, Gross-Lichterfelde. Schriftleitung: Erich Bierbaum, Berlin, Köthener Strasse 46. Bezugspreis 2,50 ℳ vierteljährlich.

Die „Deutschen Stimmen", die mit dem laufenden Jahrgang das vierte Jahr ihres Bestehens begonnen haben, stellen sich die Aufgabe, das Bedürfniss einer starken Reichsgewalt geltend zu machen, zugleich aber die freiheitlichen Güter des deutschen Volks auf geistigem und staatlichem Gebiete in thatkräftiger Weise zu vertreten. Den von der Schriftleitung in der Eisenbahnfrage eingenommenen Standpunkt kennzeichnet ein in Nr. 6 d. Ztg. erschienener Aufsatz des Oberbauraths Dr. zur Nieden, in welcher die gegenwärtigen Bestrebungen zur Erzielung einer grösseren Einheit im Eisenbahnwesen mit der Entwickelung des deutschen Zollvereins während der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts in Vergleich gestellt werden. Der Verfasser hat den gleichen Gegenstand in Nr. 19 f. d. Ztg. in längerer Ausführung erörtert und knüpft jetzt an die neuerdings über die Main-Neckarbahn geführten Verhandlungen die Hoffnung, „dass die Frage der deutschen Eisenbahneinheit in schnellerem Gange fortschreitet, als dies ehedem dem ersten Werden des Zollvereins beschieden war.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Bahnstrecke Steinach-Irdning-Schärding zwischen den Stationen Gmunden und Aurachkirchen gelegene Haltestelle Pinsdorf ist am 18. August d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. September d. J. wird die zwischen den Stationen Garzyn und Kossowo der Bahnstrecke Lissa i. P.-Jarotschin gelegene Haltestelle Feuerstein, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken und lebenden Thieren in einbödigen Wagenladungen eröffnet werden. Fahrzeuge und Sprengstoffe, sowie lebende Thiere in mehrbödigen Wagen sind bis auf weiteres von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 382 vom 18. August d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Ausgabe eines II. Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 19. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September d. J. werden von den im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahnen Broddydamm - Dt. Eylau und Schlochau-Reinfeld die Theilstrecken Dt. Eylau-Niedeck und Schlochau-Zechlau in Betrieb genommen.

An diesen Strecken liegen folgende Stationen:

a) Dt. Eylau-Niedeck:
Haltestelle Radomno,
„ Brattian,
Station Neumark,
Haltestelle Kauernik,
Holzverladestelle Kaluga,
Haltestelle Niedeck.

b) Strecke Schlochau-Zechlau:
Haltestelle Woltersdorf (Westpr.),
„ Pollnitz,
„ Zechlau.

Die Theilstrecke Dt. Eylau-Niedeck dient vom Tage der Betriebseröffnung ab dem gesammten Personen-, Gepäck-, Leichen-, Thier- und Güterverkehr; die Strecke Schlochau-Zechlau dagegen zunächst nur dem Wagenladungsgüterverkehr.

Die Verkehrsbeschränkungen für die Stationen beider Theilstrecken sind folgende:

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen. Fahrzeuge und schwerwiegende Gegenstände, für welche eine Kopframpe erforderlich ist, können nur in Neumark und Radomno ver- oder entladen werden. Die Holzverladestelle Kaluga dient, gleichwie bis auf weiteres die Stationen der Strecke Schlochau-Zechlau nur dem Wagenladungsgüterverkehr.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-Berlin-Stettiner Gütertarif und den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 13. August 1902. (2159)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. September 1902 wird die an der Bahnstrecke Gnesen - Posen zwischen Pudewitz und Weissenburg i. P. — u. z. 5,9 km von Pudewitz und 4,3 km von Weissenburg i. P. — neu eingerichtete Haltestelle Lettberg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Abfahrt der Züge von Lettberg findet wie folgt statt:

Richtung nach Posen:
Zug 2432 . . . 6 Uhr 56 Min. Vorm.
„ 54 . . . 9 „ 9 „ „
„ 378 . . . 5 „ 55 „ Nachm.
„ 380 . . . 10 „ 24 „ „

Richtung nach Gnesen:
Zug 2431 . . . 1 Uhr 30 Min. Nachts
„ 373 . . . 7 „ 22 „ Vorm.
„ 375 . . . 10 „ 55 „ „
Zug 379 . . . 4 Uhr 10 Min. Nachm.
„ 53 . . . 8 „ 18 „ „

Bromberg, den 19. August 1902. (2160)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 und Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. September 1902 treten zu den obengenannten Tarifheften der Nachtrag IX (Heft 1) und der Nachtrag IV (Heft 2) in Kraft, die neue und einige ermässigte Frachtsätze für den Klassentarif und für eine grössere Anzahl von Ausnahmetarifen enthalten. Druckstücke der Nachträge sind zum Preise von 0,25 ℳ für Nachtrag IX und von 0,15 ₰ für Nachtrag IV von den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 16. August 1902. (2161)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 25. August d. J. wird die Station Schlutup der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den norddeutsch-sächsischen Verkehr (Tarifheft Nr. 2) einbezogen. Der Frachtberechnung werden die um 14 km erhöhten Entfernungen der Station Lübeck (L. B.) zu Grunde gelegt.

Dresden, den 21. August 1902. (2162)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. J. wird die Station Markersdorf-Taura der sächsischen Staatsbahnen in das Tarifheft 3 für den sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr aufgenommen und zwar a) in die Kilometertafel II mit den um 15 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Wechselburg und b) in den Ausnahmetarif 8 (Giessereiroheisen), als Empfangsstation unter Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif).

Dresden, den 21. August 1902. (2163)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. gelangen für die Beförderung von Baumwollgarnen bei Aufgabe als Frachtstückgut von Ober-Eggendorf und Pottendorf-Landegg nach Asch B. St. B., Asch Stadt und Rossbach direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 17. August 1902. (2164)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. September 1902 tritt für die Beförderung frischer Seefische von Geestemünde (Fischereihafen) nach Gross-Rhüden, Station der Braunschweigischen Landeseisenbahn, über den Bahnweg Kreiensen-Seesen ein direkter Tarifsatz der „Allgemeinen Stückgutklasse“ in Höhe von 2,69 ℳ für 100 kg in Kraft.

Hannover, den 19. August 1902. (2165)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der mitbetheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifs.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1902 wird die Station Bubentsch der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für den Verkehr ab Ludwigshafen a. Rhein und Ludwigshafen-Giuliniwerk mit einem Frachtsatz von 2,02 ℳ für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 24 für Thonerde, schwefelsaure, präparirte, aufgenommen.

München, den 18. August 1902. (2166)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Vom 1. September 1902 ab wird die für die Lagerhäuser in Budapest bereits bestehende und mit dem ab 1. Januar 1902 gültigen Nachtrag II zum Tarif eingeführte Reexpeditions-Begünstigung für Pflaumen- und Pflaumenmuss-Transporte den Lagerhäusern in Zimony gleichfalls zugestanden.

Demgemäss sind auf Seite 5 des Nachtrages II, in der letzten Zeile des Punktes 1 nach „Budapest“ die Worte: „und in Zimony“ einzuschalten und auf Seite 7 der Text des Punktes „b Reexpeditions-Tabellen“ wie folgt zu berichtigen:

„b Reexpeditions-Tabellen:
Die Einlagerung bezw. Reexpedition ist gestattet:
1. in den Kommunal-Lagerhäusern in Budapest,
2. in den Lagerhäusern in Budapest-nyugoti pályandvar (Westbahnhof),
3. in den Lagerhäusern in Zimony,
und zwar im Verkehre von den Stationen der Balkanbahnen nach den im Tarif angeführten deutschen Verbandsstationen.“

Breslau, am 13. August 1902. (2167)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Metall und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc.
vom 1. September 1899 betr.

Ab 1. September 1902 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält ausser theilweiser Erhöhung der Frachtsätze für Mannheim Neckarvorstadt, Bockenheim, Frank-

furt a. M. und Hanau weitere Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs sowie des Nachtrags I.

Insoweit gegen seither Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Oktober l. J. in Kraft.

Der Nachtrag wird auf Verlangen kostenlos abgegeben.

München, den 18. August 1902. (2168)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Infolge von Druckfehlerberichtigungen treten in den Ausnahmetarifen 1, 1 a, 5 a und 17 mit Wirksamkeit vom 1. Oktober d. J. einzelne Frachterhöhungen ein, welche bei den Dienststellen zu erfahren sind.

Stuttgart, den 13. August 1902. (2169)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI (VII) und Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung Osterfeld Süd-Holzminden von 245 auf 214 km und der Frachtsatz für Kohlen usw. von Osterfeld Süd nach Holzminden von 0,61 auf 0,54 ℳ berichtigt.

Essen, den 16. August 1902. (2170)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Uebergangstarif mit der Kreisbahn Rosenberg-Zawisna (Kleinbahn).

Mit Wirkung vom 25. August d. J. ab kommt ein Ausnahmetarif für die Beförderung nachstehender Artikel:

Holz des Spezialtarifs III, Erze, Kartoffeln, Rüben, Abfallprodukte der Kartoffel- und Rübenverarbeitung, wie unter Ziffer 3, 4 und 8 des Rohstofftarifs genannt, Düngemittel des Rohstoff-, Kali- und Düngekalktarifs, Wegebaumaterialien, wie im Ausnahmetarif 5 genannt, sowie Steinkohlen

von und nach Rosenberg im Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Rosenberg-Zawisna in Höhe der um 2 ₰ für 100 kg gekürzten Frachtsätze der Station Rosenberg für Ladungen von 5 000 und 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür im Gruppentarif II (einschliesslich der besonderen Tarife für den oberschlesischen und niederschlesischen Steinkohlenverkehr) und in den Gruppenwechseltarifen mit der Gruppe II zur Einführung.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Kattowitz, den 15. August 1902. (2171)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im sächsischen Binnengüterverkehre (vollspurige Linien) wird am 25. August 1902 die Station Neschwitz in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe unter b (Braunkohlen usw.) als Versandstation einbezogen.

Dresden, am 20. August 1902. (2172)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.

Zum 1. September d. J. wird die Station Neckarthailfingen der württembergischen Staatsbahn mit direkten Sätzen in die Klasse 1 für Baumwolle, rohe etc. aufgenommen. Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 18. August 1902. (2173)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von rohen Mauersteinen und rohen Steinplatten ab Wienachten (Rorschach-Heidener Bahn) nach Kehl und Strassburg transit (Wasserweg) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg tritt mit 1. September l. J. ein Frachtsatz von 85 Cts. für 100 kg in Kraft. Auf diesen Frachtsatz finden die Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen Anwendung.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 18. August 1902. (2174)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab wird der Nachtrag I zu dem vom 1. Oktober 1900 ab gültigen Binnen-Güter-Tarif der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ausgegeben; derselbe enthält mehrfache Aenderungen und Zusätze für den Kilometerzeiger und Tariftabellen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,10 ℳ bei unseren Abfertigungsstellen zu beziehen und ertheilen diese, sowie unsere Kontrole Auskunft über denselben.

Blankenburg Harz, den 17. August 1902.
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. (2175)

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Aenderung von Frachtsätzen im Tarife, Theil III, Heft 1 vom 1. Februar 1898.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1902 gelangen im Bereiche des obenbezeichneten Tarifes die folgend bezifferten geänderten Frachtsätze zur Einführung und zwar:

1. A. In der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A, Schnittpunkt I

Seite des Tarifes	Station	Serie 1 a, 1 b, 2, 3 — Centimes für 100 kg
34	Fehring	302
34	Feldbach [1])	302
34	Gleisdorf [1])	302
34	Hartberg	367
34	Nussdorf	258
34	Ober=Laa	260
34	Studenzen=Fladnitz [1])	302
35	Wien=Donauquaibahnhof	262
35	Wien=Lagerhaus	261
35	Wien II (K. F. J. B.)	259
35	Bruck an der Leitha	278
35	Götzendorf	278
35	Marchegg	286
35	Raasdorf	277
35	Schönfeld=Lassee	286
35	Siebenbrunn=Leopoldsdorf	284
35	Stadlau	266
35	Trautmannsdorf	278
35	Wilfleinsdorf	278

[1]) Die im Schnittpunkte II eingestellten Schnittfrachtsätze sind zu streichen.

1. B. In der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B

Seite des Tarifes	Station	Schnittpunkt I Serie 1 a	1 b	2	3	Schnittpunkt II Serie 1 a	1 b	2	3
		Centimes für 100 kg							
39	Schaffhausen (S. B. B. und Bad. B.)	70	58 [3])	70	76	79	67 [3])	79	79
39	Singen (S. B. B. und Bad. B.)	59	59	59	65	68	68	68	68
40	Basel (S. B. B. und Bad. B.) [1])	123 109 [2])	89 [3])	109 [3])	137	132 118 [2])	98 [3])	118 [3])	140

[1]) Die Frachtsätze gelten auch für die Station Basel=St. Johann der schweizerischen Bundesbahnen.

[2]) Gültig für Hülsenfrüchte, Raps und Rübsen im Falle der Eingangsverzollung nach der Schweiz.

[3]) Nur gültig für Sendungen, die zum Eingang in die Schweiz verzollt werden.

2. In den Stationstarifen für

Seite des Tarifes	Station	Bregenz				Feldkirch				Innsbruck			
		Serie											
		1 a	1 b	2	3	1 a	1 b	2	3	1 a	1 b	2	3
		Centimes für 100 kg											
53	Schaffhausen (S. B. B. und Bad. B.) . . .	83	66[3])	83	76	100	88[3])	100	101	186	174[3])	186	187
53	Singen (S. B. B. und Bad. B.)	71	71	71	69	89	89	89	90	175	175	175	176
54	Basel (S. B. B. und Bad. B.)[1])	136 120[2])	97[3])	120[3])	142	150 139[2])	119[3])	139[3])	158	239 225[2])	205[3])	225[3])	248

[1]) Die Frachtsätze gelten auch für die Station Basel=St. Johann der schweizerischen Bundesbahnen.

[2]) Gültig für Hülsenfrüchte, Raps und Rübsen im Falle der Eingangsverzollung nach der Schweiz.

[3]) Nur gültig für Sendungen, die zum Eingang in die Schweiz verzollt werden.

3. In den Stationstarifen für

Seite des Tarifes	Station	Bregenz trans.	Buchs trans.	St. Margrethen transit	Lindau trans.
		Serie			
		1 a und b, 2, 3	1 a und b, 2, 3	1 a und b, 2, 3	1 a und b, 2, 3
		Centimes für 100 kg			
65	Fehring	302	302	307	—
65	Feldbach	302	302	307	—
65	Gleisdorf	302	302	307	—
65	Hartberg	367	367	372	—
66	Nussdorf	258	258	263	258
66	Ober=Laa	260	260	265	260
66	Studenzen=Fladnitz .	302	302	307	—
66	Wien Donauquaibhf. .	262	262	267	262
66	Wien=Lagerhaus . .	261	261	266	261
66	Wien II (K. F. J. B.)	259	259	264	259
67	Bruck a. d. Leitha .	278	278	283	278
67	Götzendorf	278	278	283	278
67	Marchegg	286	286	291	286
67	Raasdorf	277	277	282	277
67	Schönfeld=Lassee . .	286	286	291	286
67	Siebenbrunn=Leopoldsdorf	284	284	289	284
67	Stadlau	266	266	271	266
67	Trautmannsdorf . .	278	278	283	278
67	Wilfleinsdorf	278	278	283	278

Wien, am 18. August 1902. (2176)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr der I. k. k. priv. Donaudampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donaudampfschifffahrt nach Bayern.

(A.-T. Nr. I vom 1. April, bezw. 1. Mai 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 15. September 1902 ermässigen sich die Anstossbeträge (Nachtrag III bezw. II vom 1. September 1900, Seite 8 u. ff.) nachstehender Lokalbahnstationen:

Altdorf b. L., Dürrenwaid, Frensdorf, Haag, Hawangen, Isen, Lengdorf, Lohma, Neuhausen, Nordhalben, Oberhatzkofen, Ottobeuren, Pettstadt, Pfeffenhausen, Pfettrach, Pleystein, Rodach i. O. F., Rottenburg, Sambach, Steinwiesen, Steppach=Pommersfelden, Waidhaus, Wallenfels, Weihmichl, Westerheim, Winden, Wingersdorf und Zeyern um je 6 ₰ für 100 kg.

München, den 16. August 1902. (2177)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit 1. September 1902 — für Frachterhöhungen mit 15. Oktober 1902 — tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem: Ergänzungen und Aenderungen der Klassengut-Tarife, sowie der Ausnahme-Tarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 1 Krone oder 85 ₰ per Stück erhältlich.

Wien, den 15. August 1902. (2178)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Kupfer treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz nach Kriegsdorf . . .	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen 165 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Kriegsdorf . . .	160 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Kriegsdorf . . .	212 ₰

sowie umgekehrt.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, den 18. August 1902. (2179)

Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Verdingungen.

Verdingung.

Die Lieferung von 60 grossen Wagendecken (Strohdecken) mit wasserdichter Imprägnirung soll vergeben werden. Eröffnung der Angebote Dienstag, den 16. September d. J., Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 7. Oktober d. J., Abends 6 Uhr.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postfreie Einsendung von 75 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstande unseres Centralbüreaus hier zu beziehen, auch können dieselben dort eingesehen werden.

Münster, den 17. August 1902. (2180)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 45 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 28. August d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau, Wochentags von 8 bis 3 Uhr, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in Baar) bezogen werden.

Breslau, im August 1902. (2181)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. August Vorm. gemeldet.

Nr. 24. Berlin, am 23. August 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger escheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1/2	2	—	eis. Bettgestelle —	32	1	Konitz	K. E.-D. Danzig	braun ge-
2	A	2, 6	2	Ballen	braune Filzstreifen —	37	2	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	strichen.
3	A K	4	1	Beutel	Wäsche —	5	3	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
4	A M	6	1	Korb	leer —	2	4	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
5	A O S	693	1	„	Pflaumen —	6,5	5	München Centr.	Bayerische Stsb.	
6	A P	631	1	Ballen	— —	125	6	Oldenraal	Holländische E.	
7	A R	7056	1	Sack	Federn —	53	7	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	Unützer
8	A U	20	1	Koffer	Kleider —	37,5	8	Tittmoning	Bayerische Stsb.	Thieraus-
9	A W O	14731	1	Kiste	leer —	42	9	Leipzig Bl. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	stopfer Strass.
10	B	1—8	8	Stück	eis. Ofentheile —	64	10	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	B	2	1	weisser Beutel	Wäsche, gez. M. B. —	4,5	11	Doberan	Grhzl. Meckl. Stsb.	Gepäck.
12	B	17	1	Blechkanne	Oel —	57	12	Bühlerthal	Bühlerthalbahn	
13	B & F	46830	1	Kiste	Umzugsgut —	19	13	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
14	B G B	—	1	Bierfass	leer —	15	14	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	alte Bezette-
15	B G	2761	1	Kiste	? —	42	15	Gemünden	Bayerische Stsb.	lung Wien-
16	C H	93	1	Sack	Zucker, gemahlen —	50	16	Osnabrück	K. E.-D. Münster	West.
17	C H	1617/18	2	Kisten	gefüllt —	56	17	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	beschr. R/V 5/8
18	C M	—	1	Pack	7 leere Körbe —	21	18	Pankow Rgb.	„	
19	C M	I	1	Korb	Kleider —	35	19	Immendingen	Badische Stsb.	
20	C P	809	1	Bierfass	leer —	19	20	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
21	C R	1113	1	Kübel	ges. Fleisch —	26	21	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
	C R	1114	1	Kiste	Büchsenfleisch —	22				
22	C W	—	1	—	gusseis. Rohrstück —	61	22	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	m. Deckel.
23	C W	II	1	Kiste	Frauenkleider, Herrenhut, defekter Kochapparat	22	23	Düsseldorf-Grfbg.	K. E.-D. Elberfeld	
24	C W M	—	1	kleiner grauer Sack	Frauenkleidung, Wäsche, Schuhe, Brot	13	24	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	Gepäck.
25	D	—	2	—	alte Unterlagshölzer	136	25	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
26	D G	—	1	Verschlag	Eisentheile —	17	26	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
27	D H	241	1	Stück	Wasserschiff —	13	27	Darmstadt	Direktion Mainz	
28	E	12	1	Schliesskorb	Kleider —	20	28	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
29	E C O	4285	1	Stange	Quadrateisen —	28	29	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
30	E G	77	1	Kiste	? (Zollverschluss) —	19,5	30	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
31	E J	1367	1	Fass	Erdfarbe (grün) —	200	31	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
32	E L	4215	1	Sack	Kaffee —	15,5	32	Essen West	K. E.-D. Essen	
33	E S	I	1	Kiste	eis. Walze —	205	33	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
34	F	5782	1	—	Spiegelkonsole —	12	34	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Nussbaumholz.
35	F B C	186006	1	Kiste	Farbe —	45	35	Rotterdam Hdt.	Holländische E.	
36	F G	1058	1	„	gefüllt —	75	36	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
37	F W B	133	1	Fass	gefüllt —	40	37	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
38	G A	3339	1	Bund	2 Stühle —	10	38	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
39	G B	I	1	„	8 dopp. Eisenstangen	64	39	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	3,5 m lang.
40	G B	942	1	Kiste	Metalle und Waaren	338	40	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
41	G H	11449	1	„	Chokolade —	20	41	Naumburg H.	K. E.-D. Erfurt	
42	M H E Berlin	2	2	—	Vorlegebäume	—	42	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
	M H E Berlin	1	1	—	Vorlegebaum —	—				
43	G K	5039	1	Kiste	Pferdestriegel —	29	43	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
44	H	—	1	Bund	40 eis. Ofenringe —	21	44	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
45	H	1	1	Pack	leere Butterkübel —	20	45	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
46	H	13	1	—	eis. Kreuzrohr —	46	46	Vechelde	„	
47	H	21	5	Tafeln	Blech —	42,5	47	Steinhelle	K. E.-D. Cassel	
48	H	3017	1	Ballot	Putzbaumwolle —	72	48	Saulgau	Württemberg. Stsb.	
49	H	5049	1	Kiste	Messingwaaren —	24	49	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
50	H B	II	1	Sack	Schuhwaaren —	14	50	Bretten	Badische Stsb.	
51	H B	303	1	Kiste	gefüllt —	255	51	Spandau	K. E.-D. Berlin	
52	H G	1048	1	Eisenfass	leer —	163	52	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
53	HH	15/8	2	Stück	Wagenachsen —	51	53	Argenau	K. E.-D. Bromberg	m. Buchsen.
54	H H	14383/84	2	Kisten	leer —	81	54	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
55	H W	18934	1	Kiste	Fahrradtheile —	99	55	Rotterdam Maas	Holländische Bahn	
56	J A	—	45	Kisten	(leere Fischkisten) —	?	56	Hoidding	K. E.-D. Altona	
57	J B	943	1	Ballen	Glanzleinwand —	15	57	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
58	J F	80714	1	Kiste	Fleischwaaren —	?	58	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
59	J J a	319	1	„	Garn —	38	59	Plochingen	Württemberg. Stsb.	
60	J K	2	1	Ballen	3 Rahmen, Gypswaaren	17	60	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
61	K & K	5041, 6165	2	Oelfässer	leer —	74	61	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
62	K K St B	4	1	Stück	Reitelkette —	24	62	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
63	K L	7134	1	Weinfass	leer —	14	63	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
64	K S	3936	1	Pack	Schrankaufsätze —	11,5	64	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
65	L L	2734	1	Ballen	? —	42	65	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
66	M	—	1	Stück	Eisentheil —	2	66	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
67	M A V	62	1	—	Kette, 11,90 m l. —	38	67	Hanau Ost	K. E.-D. Frankt. a/M.	Dienstgut.
	M A V	96	1	—	Kette, 12 m l. (mit der Jahreszahl 1895)	37				
68	M H	6817	1	Kiste	leer —	39	68	Mannheim	Badische Stsb.	
69	M L	1894	1	Korbfl.	Säure —	70	69	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
70	N	933	1	Fass	Dachtheer —	159	70	Jägersgrün	Sächsische Stsb.	
71	N I	1	1	Ballen	Baumwollabfälle —	57	71	Rotterdam Hdt.	Holländische Bahn	
72	N R	—	1	—	Kinderwagen (gefüllt)	—	72	Moldau	Sächsische Stsb.	
73	O St	2139, 2236, 2273, ohne	4	Theerbarrels	leer —	175	73	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
74	O St	6370	1	Eimer	Wagenfett —	12,5	74	Bismarck	K. E.-D. Essen	
75	P H	1/4	4	Stück	Brunnenbaugeräthe —	220	75	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
76	P K	1062	1	Kiste	Glas u. Porzellan —	?	76	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
77	P L	1779	1	Sack	Zucker —	100	77	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
78	P W P	2120	1	Pack in Wachstuch	Celluloid i. Stangen —	20	78	Hamburg	K. E.-D. Altona	
79	R	7	1	Sack	Arbeitsgeräth —	28	79	Stavenhagen	Grossh. Meckl. Stsb.	
80	R	9	1	Ballen	leere Säcke —	88	80	Ochtrup	K. E.-D. Münster	
81	R B	8617	1	Fass	leer —	38	81	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
82	R & C	14750	1	Kiste	Bonbons etc. —	43	82	Danzig	K. E.-D. Danzig	
83	R H	I	2	—	eis. Stellfenster —	22,5	83	Stendal	K. E.-D. Hannover	
84	R H	102	1	Petroleumfass	leer —	32	84	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
85	R K	7568	1	Kiste	Spirituskocher —	72	85	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
86	R O	570	1	Fass	anscheinend Fettwaaren	220	86	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
87	S	1/2	2	—	alte Unterlagshölzer —	45	87	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
88	S	10	1	Stück	Rohr —	124	88	Creuzthal	„	3,5 m lang.
89	S	721/24	4	Ballen	wollene Decken —	307	89	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	
90	S H C H	8182	1	Kiste	Eisenw. —	167	90	Bochum N.	K. E.-D. Essen	von Tondern.
91	S P	6047	1	Verschlag	leer —	20	91	Altchemnitz	Sächsische Stsb.	bez.: Rauscha.
92	T G	737	1	Ballen	Teppiche —	31	92	Niebüll	K. E.-D. Altona	
93	U B G	7873	1	Fass	Bier —	75	93	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
94	V	26712	1	Kiste	Isolirmasse —	108	94	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
95	W	5048	1	„	Messingw. —	11	95	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
96	W E	7739	1	„	Papierw. —	10,5	96	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
97	W H	973	1	„	Lampentheile —	171	97	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
98	W H S	17158	1	„	Squask —	30	98	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
99	W St	—	1	Stück	Pflugschaar —	2	99	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Eilgut.
100	W S / W	487	4	„	Gusstheile —	18	100	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
		322	2	„	Gusstheile —					
		319	2	„	Gusstheile					
101	W W	3400	1	Bund	2 Lampenkugeln —	6	101	Giessen	K. E.-D. Cassel	
102	Z F	189	1	„	4 Holzleisten —	20	102	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
103	Bolz	399	1	Bierfass	leer —	15	103	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
104	R F Fitzner	84	1	Korb	Nieten —	50	104	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
105	Greulich	1897	1	Bierfass	leer —	32	105	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
106	Güta. Chag.	—	1	Sack	Thonerde —	110	106	Charlottenburg Güterbahnhof	K. E.-D. Berlin	
107	gez. Hössel oder Michlitz	—	1	Korb	todtes Geflügel —	16	107	Dresden=N. Eil-A.	Sächsische Stsb.	
108	Karl Köthen Freiberg	—	1	Sack	Rettige —	24	108	Hof	Bayerische Stsb.	verkauft.
109	Kohlensäure-Industrie	48092	1	Kohlensäureflasche	leer —	13	109	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
110	K. Marmeire	330	1	Biertass	leer —	20	110	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
111	L. Mohr	462124	1	Fass	Margarine —	60	111	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
112	Prochnow & Bergmann Finsterwalde Marke: Blücher	100303	1	—	Fahrrad —	20	112	Altona	K. E.-D. Altona	Gepäck.
113	Marke: Reichard Schwartzkopf Berlin N.	—	1	—	Fahrrad —	—	113	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
114	Sp.-Berg-Brauerei Bechmann	—	19	Bierfässer	leer —	480	114	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
115	Stuckenbrock	—	1	Kiste	Packmaterial u. 1 Fl. Oel	2	115	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
116	Wolff	—	1	Pack in grauem Papier	braune Düten —	13	116	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
117	Wolfia	—	1	Bund	Fechtzeug —	13	117	Emden	K. E.-D. Münster	[1]
					C. Güter m. Numm. bez.:					
118	—	6601	1	Sack	Federn —	42	118	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
119	/ roth	—	1	Stück	eis. Rohr —	5	119	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
120	II +	1034	1	—	weissbuchene Bohle	72	120	Lauban	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
121	roth	—	1	Stück	eis. Rohr —	37	121	Zehdenick	K. E.-D. Berlin	
122	K	11970	1	Sack	Taback —	55	122	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	
123	KLE (auf dem Deckel eingebrannt)	—	1	—	leere Hundekiste —	9	123	Mannheim	Badische Stsb.	Gepäck.
124	M	1621	1	Likörfass	leer —	15	124	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
125	MR	1364	1	Kiste	altes Packstroh —	8	125	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
126	—	—	1	—	Nussbaum-Ausziehtisch	36,5	126	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	theilw. i. Stroh verpackt.
127	—	—	1	Ballon	gefüllt —	67	127	Würzburg	Bayerische Stsb.	
128	—	—	1 / 1	Pack / „	Bambusstäbe — / Spaten —	6	128	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
129	—	—	1	Stange	Bandeisen —	2	129	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
130	—	—	1	weisser Korb	farbige Baumwollstoffe	12	130	St. Ludwig	Reichsbahn	Gepäck.
131	—	—	1	Sack	Betten, Wäsche und Küchengeräthe	22	131	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
132	—	—	1	Pack	4 Blechhäfen —	9,5	132	Memmingen	Bayerische Stsb.	
133	—	—	1	—	hölz. Bock —	3	133	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	neu mit drei Beinen.
134	—	—	1	—	eis. Bodenkarre —	35	134	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
135	—	—	1	Korb	gr. Bohnen —	9	135	Halle a/S. Eil-A.	K. E.-D. Halle a/S.	
136	—	—	1	Verschlag	5 Dosen Bratschellfische	45	136	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
137	—	—	1	Bund	eis. Bügel —	24	137	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	

[1]) bestehend aus: 4 Schläger, 4 Handschuhe, 2 Kappen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
138	—	—	70	Säcke	alte Cementsäcke —	350	138	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	Aufdruck: Wicking's Werke.
139	—	—	1	schwarzer Handkoffer mit braunem Nickelbügel und braunem Segeltuchüberzug	Corsetts (Muster) —	15	139	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
140	—	—	1	Bund	Drahtseile —	37,5	140	Puschkowo	K. E.-D. Breslau	
141	—	—	1	Sack	Düngesalzsäcke —	13	141	Baalberge	K. E.-D. Magdeburg	
142	—	—	1	Stück	Durchschlagplatte —	3,5	142	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
143	—	—	1	Bund	Eisen —	73	143	Buchloe	Bayerische Stsb.	
144	—	—	10 2	Stück „	⊔ Eisen — Holzbänke —	194 66	144	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
145	—	—	16	„	Eisenbleche —	10	145	Sternberg N/M.	K. E.-D. Posen	
146	—	—	1	Bund	2 verz. Eisenrohre —	39	146	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Eilgut.
147	—	—	1	Stück	Eisenrohr —	2	147	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	ansch. Maschth.
148	—	—	1	„	verz. Eisenrohr —	7	148	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	—	1	—	runde Eisenstange —	2,7	149	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
150	—	—	2	Stück	Eisenstangen —	12	150	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	m. Gewinde.
151	—	—	1	Beutel	Eisentheile —	60	151	Quakenbrück	Oldenburgische Stsb.	
152	—	—	1	Packet in Leinen	Eisentheile —	12	152	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
153	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	10	153	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
154	—	—	1	Bund	Façoneisen —	57	154	Kiel	K. E.-D. Altona	
155	—	—	1	—	Fahrrad mit Etiquette: Wwe. Dick, Leith Rotterdam	13	155	Aachen M.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
156	—	—	100	Fisckkästen	leer —	—	156	Hoidding	K. E.-D. Altona	
157	—	—	1	Bund	6 Stg. Flacheisen —	41	157	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	—	1	„	12 Stg. Flacheisen —	65	158	Barmen=Unt.	„	4,25 m lang.
159	—	—	1	Stange	Flacheisen —	15	159	St. Vith	K. E.-D. Cöln	
160	—	—	2	Stück	Flacheisen —	9	160	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	m. 3 Bohrung.
161	—	—	1	—	Fläche mit Stiel —	2,5	161	Fridingen	Württemberg. Stsb.	Steinhauerwerkzeug.
162	—	—	1	Kiste	leere Flaschen —	23	162	Trier a/M.	St. Johann=Saarbr.	
163	—	—	1	Block	Flusseisen —	213	163	Frintrop	K. E.-D. Essen	
164	—	—	1	Bund	eis. Gardinenstangen	12,5	164	Dortmund B. M.	„	
165	—	—	1	Ballen	schwarzes Garn —	6	165	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
166	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	5	166	Hainholz	„	
167	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	20	167	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
168	—	—	1	Sack	gebrauchte Gerüstklammern	45	168	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
169	—	—	1	„	fr. Gurken —	15	169	Eisfeld Eil-A.	K. E.-D. Erfurt	
170	—	—	1	Korb	Gipsfiguren —	—	170	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
171	—	—	1	brauner unverschlossener Handkoffer	Herrenkleider, Wäsche, Malkasten, Pinsel, weisser Hut, Oelbild, Dolchmesser etc.; Wäsche gez.: E. H., siebenzackige Krone, v. H. u. L. Z.	15,5	171	Dresden Hptbf.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
172	—	—	2	Pack	Handwerkzeug (Gewindeschneider u. Stemmeisen)	13	172	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
173	—	—	2	Ballen	gesalzene Häute —	8	173	Villingen	Badische Stsb.	
174	—	—	1	—	nasse Haut —	21	174	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
175	—	—	1	—	trockene Haut —	5	175	„	„	
176	—	—	1	Pack	2 Heckenscheeren —	3	176	Osnabrück Br.Bhf.	K. E.-D. Münster	
177	—	—	1	Bund	3 Henkelkörbe —	4	177	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
178	—	—	2	kleine Holzkistchen	1 Kiste ungelöschten Kalk, 1 Kiste schwarze, Graphit ähnliche Masse	15	178	Dresden Hptbf.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
179	—	—	1	Pack	165 alte Holzkohlensäcke	110	179	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
180	—	—	1	„	Holzplatten —	12	180	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
181	—	—	1	Korb	Johannisbeeren —	15	181	München Centr.	„	
182	—	—	1	Sack	Kaffee —	25	182	Dillingen	St. Johann=Saarbr.	
183	—	—	1	„	Kaffee —	10	183	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
184	—	—	1	„	Kaffee —	21	184	Cüstrin=V.	K. E.-D. Bromberg	
185	—	—	10	—	eiserne Kaminschieber	9	185	Dormagen	K. E.-D. Cöln	
186	—	—	1	Ballen	Kapok —	26	186	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
187	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	187	Oestrich Winkel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
188	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	188	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
189	—	—	1	Karton	mit grauem Zelttuch	10	189	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
190	—	—	1	Pack	6 verzinnte Kehrichtschaufeln	3	190	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
191	—	—	1	Stück	Kessel —	6	191	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	m. Deckel.
192	—	—	1	Gebund	Ketten —	30	192	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
193	—	—	2	—	Kinderspaten —	—	193	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	Gepäck.
194	—	—	1	Bund	8 verz. Klammern —	17	194	Altona	K. E.-D. Altona	
195	—	—	1	—	eis. Klappbettgestell	15	195	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	alt, ohne Matratze.
196	—	—	2	—	halbe Klauenkuppelungen	67	196	Mainz	Direktion Mainz	aus Eisen.
197	—	—	1	Sack	Kleider —	19,5	197	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
198	—	—	1	„	Kleider —	17	198	Bremen	„	Gepäck.
199	—	—	3	—	Kleiderständer —	22	199	München Centr.	Bayerische Stsb.	
200	—	—	6	Körbe	leer —	31,5	200	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
201	—	—	1	Pack	10 l. Körbe —	5	201	Wroniawy	K. E.-D. Posen	
202	—	—	1 1	Koffer Ballen	Einwandergut —	125	202	Rheine	K. E.-D. Münster	Gepäck.
203	—	—	1	Bund	5 Kobsgabeln —	10	203	Thorn	K. E.-D. Bromberg	bez. Bochum Süd 24/7.
204	—	—	1	„	weisse Korbweiden —	12	204	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
205	—	—	1	Pack	50 Stück Löffelbohrer	1,13	205	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
206	—	—	1	Topf	Marmelade —	5	206	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
207	—	—	1	Stück	Maschinenschlüssel —	0,5	207	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
208	—	—	1	„	Milchkannendeckel —	1	208	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	v. Zinkblech.
209	—	—	2	—	gusseis. Muffen —	35	209	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
210	—	—	1	Sack	Muscheln —	92	210	Essen H.	K. E.-D. Essen	
211	—	—	1	Oelfass	leer —	33	211	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	—	1	Bund	Ofenknierohre —	8	212	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
213	—	—	2	—	eiserne Ofenthüren —	2	213	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
214	—	—	1	Pack	mit 2 Plaidriemen, 1 m. Adr.: L. Ehrenried, 1 Fell, 3 Decken, seidener Unterrock, Nesselunterrock, Damenkragen, 2 Beutel, 1 Kissen, 1 Paar Schuhe	15	214	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck
215	—	—	1	Körbchen	Pflaumen —	12	215	Pfullendorf	Badische Stsb.	
216	—	—	1	Bund	5 Pflugsohlen —	5	216	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
217	—	—	1	Kiste	photogr. Apparat —	6	217	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
218	—	—	1	—	Piassavabesen —	3	218	Wetter Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	Ballen	63 m gebleicht. Piqué	65	219	Iserlohn	„	
220	—	—	1	Bund	2 Platten —	12	220	Oldenburg i/H.	K. E.-D. Altona	m. Kochloch.
221	—	—	28	Stück	eis. Platten —	182	221	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
222	—	—	1	—	Radsatz für Feldbahnen	33	222	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
223	—	—	1	Handkoffer	Reiseeffekten —	11	223	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	schwarz. K. in grauer Leinw.
224	—	—	2	Reisekörbe (Handkoffer)	leer —	4	224	Gera	K. E.-D. Erfurt	
225	—	—	1	Reisekorb	leer —	8	225	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
226	—	—	1	Reisekorb (Handkoffer)	leer —	2	226	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	
227	—	—	1	Reisekorb	3 Kleiderhalter, beschrieben: Martha Leuschner, hellgrauer Herrenanzug mit Armflor, 1 Hutschachtel mit Damenhut, gelbseidenes Kleid, hellgraues Damenfahrradkostüm usw.	30	227	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
228	—	—	2	in Holzwolle	Riemenscheiben —	45	228	Lörrach	Badische Stsb.	bez. Bocholt 25/7.
229	—	—	1	—	eis. Rohr —	14	229	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	5 m lang.
230	—	—	1	—	eis. Rohr —	4	230	„	„	5 m lang.
231	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	4	231	„	„	
232	—	—	1	Packet	6 Sitze für Rohrsessel	2	232	Berchtesgaden	Bayerische Stsb.	
233	—	—	1	—	eiserner Rost —	35	233	Lichtenfels	„	
234	—	—	1	Bund	20 eis. Rouleaustg. —	13	234	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
235	—	—	1	Stange	Rundstahl —	7	235	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
236	—	—	1	Sack	1 Beil, 1 Handfeger, 1 Netztasche, 1 kl. Sack Klammern, 1 Schüssel, 1 Pfanne, 1 Wasserkanne usw.	20	236	Berlin Fri.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
237	—	—	1	„	Säcke —	15	237	Pankow Rgb.	„	
238	—	—	1	Pack	41 alte Säcke —	35,5	238	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
239	—	—	1	Korb	Salzsäure —	70	239	Norderney	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
240	—	—	1	Stück	Saug-Pumpenrohr —	62	240	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Verbindungsst.
241	—	—	1	Ballen	Schilfmatten —	64	241	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
242	—	—	1	Schliesskorb	alte Kleider, Bettzeug, Papiere auf den Namen: Wittwe Rudolf Boetzke	57	242	Rheindahlen	K. E.-D. Cöln.	Gepäck.
243	—	—	1	4eckiger flacher Schliesskorb	15 Damenhüte, 2 Federboa, div. Theile zum Garnieren	7	243	Berlin=Fri.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
244	—	—	1	Stück	Schmiedestück —	10	244	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	m. Loch.
245	—	—	1	Bund	4 Schöpfer —	5	245	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	a. Zinkblech.
246	—	—	1	Papier	eis. Schrauben und Klammern	2	246	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	Schrauben ohne Kopf.
247	—	—	2	Bund	eis. Schraubenbolzen	30	247	Posen	K. E.-D. Posen	
248	—	—	1	Pack	12 Schuhbürsten u. 12 Handbürsten	2	248	Nagold	Württemberg. Stsb.	
249	—	—	1	Stück	Schutzblech —	8	249	Stettin, Eilgut	K. E.-D. Stettin	
250	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	55	250	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	2	Bund	Seegras —	46	251	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
252	—	—	9	Ballen	l. Sodasäcke —	243	252	Saaralben	Reichsbahn	
253	—	—	1	—	Sophalehne (neu) —	9	253	Döbeln	Sächsische Stsb.	
254	—	—	2	Pack	5 Spahnkörbe —	11	254	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	—	—	2	Stück	Spannsägen —	3	255	Hattingen a/R.	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1	Bund	5 Stg. Stabstahl —	53	256	Basel, Eilgut	Reichsbahn	
257	—	—	1	Korb	Stachelbeeren —	30	257	München Centr.	Bayerische Stsb.	verkauft.
258	—	—	1	Bund	3 Stg. Stahl —	35	258	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	achtkantig.
259	—	—	1	Stück	fl. Stahlplatte —	4	259	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	—	1	—	Stuhl mit Rohrsitz —	4	260	Düsseldorf=Der.	„	
261	—	—	1	Ballen	Teppiche —	23,5	261	Holzwickede	„	
262	—	—	1	Bund	3 verz. Töpfe —	5	262	Altona	K. E.-D. Altona	m. Stielhüls.
263	—	—	1	Verschlag	leer —	26	263	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	
264	—	—	1	—	grösserer Vierkantschlüssel	1	264	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
265	—	—	1	Sack	Wäsche —	12	265	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
266	—	—	1	Stück	eis. Wandträger —	2	266	Ebingen	Württemberg. Stsb.	schw. lackirt.
267	—	—	2	Weidenkörbe	leer —	16	267	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
268	—	—	3	„	leer —	5	268	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 67. 27. August 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Albulabahn.*)

Drei Eisenbahnen, die gegenwärtig im schweizerischen Hochgebirge gebaut werden, erregen allgemeines Interesse. Im Westen die Simplon-, im Osten die Albula-, im Kern des Landes die Jungfraubahn. Jedes dieser Unternehmen hat sein besonderes Geschick. Die Jungfraubahn wird nach dem Tode ihres genialen Begründers A. Guyer-Zeller etwas langsamer, aber doch stetig höher gegen ihr erhabenes Ziel hingeführt, der Simplontunnel, mit dessen Ausführung die besten Namen der schweizerischen Technik, wie Gebrüder Sulzer in Winterthur, verbunden sind, bereitet in neuerer Zeit durch die Wasserströme, die aus den Felsen brechen, durch die hohen Temperaturen im Innern des Berges einem weiteren Vordringen der Arbeit Schwierigkeiten, die menschliches Können beinahe scheitern lassen und es ins Unsichere stellen, wann das Werk überhaupt vollendet werden wird. Die bei Iselle aus dem Tunnel strömende Wassermenge betrug zeitweilig rd. 1 200 l in der Sekunde, die Gesteinstemperatur am Vorort 53 ° C., man erwartet, dass sie bei weiterem Vordringen sogar auf 60 ° C. steige, und bereits ist die Konzession für den Tunnel um ein Jahr verlängert worden. Doch sind die betheiligten Kreise mit neuer Hoffnung erfüllt, weil die Fortschritte im Tunnel nie grösser als im Juli d. J. waren und der Tunnel auf der einen Seite bereits 7 500 m, auf der anderen Seite über 5 000 m in den Berg getrieben ist. 7 km also noch! Was können sie immerhin für Ueberraschungen bringen? Um so leichter winkt der Albulabahn glückliche Vollendung, obwohl sie, wenn man vom Tunnelbau absieht, der Technik höhere Aufgaben bereitete als der Simplon, bei dem die einzige grosse Frage ist: „Wie kommen wir durch den Monte Leone?“

Die Albulabahn, die bei Thusis an das bisherige schweizerische Bahnnetz anknüpft, stellt die Verbindung der unteren Schweiz mit dem Engadin, dem durch die Gebirgswälle doppelt und dreifach verrammelten Hochthal her. Ihre Besonderheit besteht darin, dass sie auf ihrer 60 km langen Entwickelung nur eine ganz kurze Strecke aufweist, wo der Bau nicht ein wilder Kampf mit der Hochgebirgsnatur gewesen wäre. „Terra brutta“, „rauhes Land“ sagten die italienischen Arbeiter kopfschüttelnd, als sie zum Bahnbau einrückten. In der That geht die Bahn, die Kunstbauten an Kunstbauten reiht, ein fortlaufendes Gemenge von Brücken und Tunnels ist, mehr als die Hälfte ihres Weges an Gebirgshängen dahin, die bis jetzt nur etwa von Geissbuben und Jägern erklettert wurden, wo man sich staunend fragt, wie die Ingeniöre und Arbeiter wohl den ersten festen Stand gefunden haben. Ist die Bahn einmal dem Betriebe übergeben, so wird der Eindruck natürlich nicht mehr so stark wie jetzt sein, wo der nach dem Engadin ziehende Sommergast selbst noch Zeuge der gefahrvollen Arbeit ist. Was wird dann überhaupt der Eindruck der Bahnfahrt sein, die uns in zwei Stunden von Thusis nach St. Moritz versetzt? Nichts als der eines verwirrenden Wechsels von Bildern, von Tunneldunkel und scharfer Sonne am blendenden Schneegebirge, von flugartigem Abgrundüberschweben und Sichbegrabenlassen im Berg, von brüllenden Wassern, von starrendem Fels, von Dörfern auf grünen Oasen; aber ohne die Landkarte zu berathen, wird nachher kein Fahrgast mehr sagen können, aus welcher Richtung er kam, wo Norden und Süden liegt, sondern jeder wird sich überzeugen, dass die Wasser aufwärts fliessen und die Sonne Mittags im Norden steht. Dafür sorgen schon die zahlreichen, an einer Stelle sogar dreifach über einander gelagerten Kehrtunnels.

Die Albulabahn wird also eine Aussichtsbahn ersten Ranges, gegen die jetzige Albulastrasse bleibt sie wohl dann und wann im Nachtheil, so geht z. B. für die künftigen Gäste der Bahn das malerischeste Prachtstück des ganzen Weges, die Strecke am Bergüner Stein, durch die Fahrt in einem Tunnel verloren, häufiger aber übertrifft sie die mit Recht berühmte Alpenstrasse an Grossartigkeit der Bilder, besonders an zauberischen Tiefblicken.

*) Der obige zuerst im „Staatsanz. f. Württemb.“ erschienene Aufsatz ist uns vom Herrn Verfasser mit einigen Aenderungen zur Verfügung gestellt.

In schön geführtem Bogen biegt die Bahn aus der ansehnlich hoch gelegenen Station Thusis und führt gleich über die 80 m lange Eisenbrücke des Vorderrheins, von der aus man einen Augenblick in das Thor der geheimnissvollen Viamala schaut. Die Brücke über den Vorderrhein ist die einzige der neuen Anlage, die aus Eisen gebaut ist, alle anderen sind aus dem trefflichen Stein des Alpenlandes aufgeführt, was wir deswegen begrüssen, weil sich die steinernen Brücken- und Viaduktbogen viel natürlicher und malerischer in die Landschaft einfügen als das starre Eisen. Mit einem herrlichen Blick auf das Domleschg, aus dessen grünem Sammt über 20 kühne Burgen und Schlossruinen ragen, auf die Heimath des Romanhelden „Jürg Jenatsch", geht die Bahn in die Waldschlucht der Schyn, aus dem die Albula weiss leuchtend hervorbraust. Sanft und gleichmässig steigt sie, wie viele Hindernisse sich ihr auch entgegenstellen, mit 25 ‰, durchsticht mit kleineren und grösseren Tunnels die Vorwerke des Felsgebirges, überbrückt die Steilbäche und wilden Rüfen mit Bogen bis zu 30 m Spannweite, wechselt mit der Strasse, die sich bald über sie erhebt, bald unter ihr bleibt, und erreicht hinter den berühmten Gallerien des Pass mal, bei der Station Solis, einer kleinen grünen Oase der Wildniss, eines ihrer grossartigsten Schaustücke, die 40 m weit gesprengte Bogenbrücke über die Albula, die 90 m tief im Abgrund wie ein eingeklemmtes Wildthier zwischen den Felsen wüthet. Von dieser Brücke an bis Tiefenkastel ist die Linie durch eine Steilschlucht der Albula gezogen, die bisher unzugänglich war. An der gegenüberliegenden Bergseite schimmern weisse Dörfchen von fast himmelhohen Terrassen herab, weisse Bäche flattern von ihnen hinunter in die Schlucht.

12 km von Thusis liegt Tiefenkastel, wo sich die Engadinpässe verzweigen. Die Bahn lässt den Ort in der Tiefe liegen und geht eine Weile so hübsch an grüner Berglehne dahin, dass die Schwierigkeiten nicht grösser als die einer Linie im Hügellande sind; man geniesst die freie Aussicht auf die strahlende Bergwelt, die sich in der Richtung nach Davos thürmt, aber hinter dem Bald Alveneu beginnt wieder der Kampf mit den Schluchten. Das Tobel von Schmitten, eine grässlich jähe Fels- und Klippenschlucht, die man sich ganz wohl als Heimath des wilden Jägers denken könnte, überfährt man auf einem 140 m langen, 35 m hohen Viadukt und gleich nachher das von Davos herströmende Landwasser auf der bedeutendsten Brücke der Bahn. Sie bildet einen schön geschwungenen Bogen von 100 m Halbmesser, deren sechs Pfeiler 65 m emporragen, und zugleich ist sie die schönste Aussichtsstelle der Fahrt. Man blickt von ihr frei auf einen grünleuchtenden Dreistern von Thälern hinab, durch reiche Kulissen in sonnige Hintergründe, geheimnissvoll spürt man die Nähe des Hochgebirgs, vom Piz Aëla zuckt der Firnengruss, schimmern Gletscher und ewiger Schnee. Ein hässlicher Tunnel, dann folgt Station Filisur, 25 km von Thusis, auch eine entzückende Aussichtszinne.

Die Station ist so angelegt, dass die geplante Bahn nach Davos durch die Wildschluchten des Bärentritts und der Züge hier leicht angeknüpft werden kann. Erst bei Filisur beginnt die eigentliche Bergstrecke der Albulabahn. Sie erhöht die Steigung auf 35 ‰, sie schraubt sich in Kehrtunnels enger und häufig erspäht man die Verbauungen gegen Lawinen und Steinschläge. Die 10 km weite Fahrt von Filisur nach Bergün geht mit wunderbarem Blick auf die schweren Firngehänge des Piz Aëla in der Höhe der Adlerhorste an senkrechten Felsen dahin. 200 m tief liegt das Thal mit dem Dorfe Filisur und den Resten vergangener Bergwerksherrlichkeit in der Vogelschau unter uns. Dann ein Pfiff durch den Tunnel des Bergünersteins. Was war, liegt hinter uns, mit einem Schlag sind wir im Felsenkessel von Bergün mitten in einer Hochgebirgswelt von gesammelter Macht und Pracht und zugleich da, wo nun die Bahn die grosse Verwirrung stiftet. Rechts und links, vorn und hinten, im Thal und hoch an den Bergen sehen wir Stücke, Gallerien, Brücken von ihr; wo wir sie suchen, finden wir sie nicht, wo wir sie nicht vermuthen, da ist sie. Die Menge der Kehrtunnels schafft das eigenartige Bild, in dem uns ohne den Linienplan die Zusammenhänge fehlen. Die Strecke erinnert an die Führung der Gotthardbahn bei Wasen, ist aber in der Anlage noch verwickelter, ein Gaukelspiel unerwarteter Windungen und Wendungen von im ganzen 12 km Länge. Dazu gehören einige grossartige Brücken, eine über das Thal Tisch, mehrere über die Albula. 416 m steigt die Bahn über das freundliche Alpendorf Bergün, schlüpft unversehens aus den Felsen ins Hochthal von Preda und durch den Albulatunnel ins Engadin.

Das Oertchen Preda bestand früher nur aus einigen Viehhütten, jetzt ist es ein Baracken- und Arbeiterdörfchen, nach der Eröffnung der Bahn wird es wohl ein Turistenort werden, denn das Nordportal des Tunnels liegt sehr hübsch unter den beiden kühnen Felsenketten der Pizzi Giumelli, der Zwillinge, und wenn auch das Postglöcklein auf dem Albula verklingen wird, so werden doch von Preda aus sommerfrohe Gäste noch häufig den „weissen Berg" überschreiten. Er bleibt einer der schönsten Alpenübergänge der Schweiz. Die Berge, die in feierlichem Schweigen stehen, das Teufelsthal, in dem eine granitene Welt unter brennendrothen Alpenrosen erschlagen liegt, prächtige Wasserstürze und kleine in der Einsamkeit träumende Seen geben dem Albula zu viel des echtesten Hochgebirgsreizes, als dass er in Vergessenheit fallen könnte.

Freilich, vom 1. Juni nächsten Jahres an werden die meisten Reisenden, die dem Engadin zustreben, den bequemen Weg durch den Tunnel nehmen. Sein Eingang unter den Pizzi Giumelli liegt 1 792 m ü. M., 523 m tiefer als die Passhöhe des Albula, über 1 000 m noch thürmt sich über ihm das Gebirge. Ich habe den 5,8 km langen Felsengang während des Baues durchschritten. Von allen Seiten rauschen die Quellen, man geht wie in nächtlichem Regenwetter. Wenn man seinen höchsten Punkt erreicht hat, drängt man voll Lichthunger vorwärts dem weissen Stern entgegen, der in unbestimmter Ferne glänzt. Der Stern wird so gross wie eine Bogenlampe, wie die Sonne, der Ausgang gegen Süden ist erreicht. Die Bahn wird zur Durchfahrt nur etwa sechs Minuten brauchen. Und doch für die Reisenden, die von den stürzenden Wassern nichts spüren, auch eine kleine Ewigkeit. Denn sie stehen in der Erwartung des Engadins!

Blendendes Schneelicht dringt uns allerdings entgegen, aber zunächst erreichen wir doch nur eine schöne Nebenkammer des Hochthals, das bisher so stille Thal Bevers, ein Idyll hellgrünen, lichten Lärchenwaldes, zwischen dem auf saftigen Wiesen der stille innige Blumenjubel des Hochgebirgsfrühlings steht, der eins mit dem Sommer ist. Wie auf der Nordseite ist die Bahn auch auf der Südseite des Tunnels auf Dämmen geführt, da diese in den hohen Regionen der beste Schutz gegen Verwehungen durch den Schnee sind. Jetzt aber um die Ecke. Wahrhaftig, einige Lokomotivenstösse vom Tunnelausgang entfernt sind wir im Engadin, Samaden schimmert, die Bernina leuchtet, der Thurm der alten Wallfahrtskirche von St. Moritz winkt. Dort träumt der lichteste See der Alpenwelt!

Der Gedanke, dass vom nächsten Sommer an die Eisenbahn ins hohe, helle Engadin dringe, ruft verschiedenartige Gefühle wach. Es gibt gewiss auch in Deutschland Freunde der Alpenwelt genug, die mit inniger Freude an eine schöne Sommerpostfahrt durch den Gebirgsfrieden des Albula zurückdenken, die froh sind, das Engadin noch zu einer Zeit gesehen zu haben, da der Pfiff der Lokomotive noch nicht in denjenigen des Murmelthiers klang. Und im Engadin weiss man selber nicht recht, was die Bahn bringen wird. Jedenfalls ein lawinenartiges Anschwellen des Sommerverkehrs, besonders in den ersten Jahren, aber auch das langsame Sichhinwegschleichen von Bildern, die bisher Einheimischen und Fremden lieb waren. Allein was nützen wehmüthige Betrachtungen? Wirthschaftliche Nothwendigkeiten sind stärker als Wünsche der Poesie. In der Schweiz weiss man, dass die Albulabahn eine

Nothwendigkeit war, wenn man eines der schönsten Thäler wirthschaftlich nicht an das angrenzende Italien ausliefern wollte. Die Poesie aber kann sich mit der Bahn versöhnen, da es doch auch ein grosser Gedanke ist, wie menschliche Kraft einen Tagesweg auf zwei Stunden kürzt. Und viele, denen bisher eine Reise ins Engadin als ein unerfüllbarer Wunsch erschienen ist, werden durch die Bahn die Gelegenheit erhalten, einen Blick in das reizvolle Gebirgsland zu werfen.*)

Zürich, im August 1902. J. C. Heer.

Die Berechnung von Verzögerungsgebühr bei Wagendecken.

In der letzten Zeit ist von der niederländischen Staatsbahn eine sehr genaue Kontrole über die Benutzung und Rücksendung ihrer Wagendecken, welche auf Sendungen nach Deutschland und darüber hinaus benutzt sind, eingeführt worden. Früher wurde eine besondere Kontrole nicht für nöthig erachtet, weil man meinte, dass die Verzögerung in der Rücksendung zu unbedeutend sei.

Daher wurde denn auch für die verspätete Rücksendung die Geldbusse nur ausnahmsweise eingefordert. Um so weniger hatte man zu einem anderen Verfahren Veranlassung, als dies auf Gegenseitigkeit beruhte und man es für selbstverständlich hielt, dass die Anzahl der nach Deutschland übergehenden Decken nicht erheblich grösser sei, als die Zahl der von Deutschland übernommenen Decken. Diese Annahme war aber unrichtig. Der ungeachtet der grossen Anzahl bahneigener Wagendecken bedeutende Mangel an solchen Lademitteln zwang dazu, aufs neue Decken anzumiethen und gab Anlass, das Verhältniss zu untersuchen. Dabei hat sich erwiesen, dass fünfmal mehr Decken nach Deutschland übergeben, als von Deutschland übernommen wurden, während der Aufenthalt der niederländischen Decken auf fremden Linien viel länger dauerte, als mit den Interessen der Eigenthümerin sich vereinigen liess.

Um diesem Uebelstand abzuhelfen, wurde von der Verwaltung der niederländischen Staatsbahn beschlossen, fernerhin sich an die bezüglichen Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens unbedingt zu halten, und durch Einforderung der verschuldeten Geldbussen zu erzielen, dass die Wagendecken nicht länger als nöthig der Eigenthümerin entzogen blieben.

Dabei aber ist von einzelnen Verwaltungen eine eigenthümliche Auslegung der Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens vorgebracht worden, sodass es nicht überflüssig erscheint, diese Auslegung hier zu erörtern.

Zunächst lassen wir den Wortlaut der in Frage kommenden Vorschriften selbst folgen. In den Absätzen 3, 5 und 6 § 17 des Vereins-Wagenübereinkommens heisst es:

a) Abs. 3 . . . . . . Unbenutzt bleibende Lademittel sind spätestens innerhalb zweier Tage nach der auf die Entladung des betreffenden Wagens folgenden Mitternacht . . . . . . zurückzuschicken.

b) Abs. 5. Die Beförderung der in Abs. 3 und 4 erwähnten Gegenstände (das sind die unbenutzt bleibenden Lademittel) soll mit thunlichster Beschleunigung und, soweit ausführbar, eilgutmässig, jedenfalls innerhalb der nach § 7 Abs. 2 und 3 für jede Verwaltung zu berechnenden Lauffristen erfolgen.

c) Abs. 6. Bei verspäteter Rücksendung und verzögerter Beförderung loser Wagendecken hat die schuldige Verwaltung an die Deckeneigenthümerin eine Verzögerungsgebühr von 0,5 ℳ. für jede Decke und jede angefangenen 24 Stunden zu entrichten, soweit die Verzögerung nicht durch einen der im § 11 Abs. 2 und 3 erwähnten Umstände veranlasst worden ist.“

Der erwähnte § 7 Abs. 2 und 3 lautet:

Abs. 2. Die Lauffristen werden nach der Zahl der vom Wagen zurückgelegten Kilometer bemessen und betragen: bis zu 75 km 1 Tag (= 24 Stunden), über 75 km bis zu 200 km 2 Tage und für jede weiteren angefangenen 200 km 1 Tag mehr.

Abs. 3. Die Lauffrist wird für jede Verwaltung sowie für den Hinweg und Rückweg getrennt berechnet, desgleichen für Verbindungsbahnen, Fähranstalten und Eisenbahnschiffbrücken usw.

Zuerst geht hieraus hervor, dass bei Decken nicht — wie bei der Berechnung von Wagenmiethe — von einer Gesammtbenutzungsfrist die Rede ist und auch nicht sein kann. Die Wagenbenutzungsfrist zerfällt in eine Lauf- und eine Ladefrist (§ 7 Abs. 1). Erst nach Ablauf der zulässigen Gesammtbenutzungsfrist ist Verzögerungsgebühr zu entrichten. Dagegen ist bei Decken — wenn die zwei für die Rücksendung bewilligten Tage verflossen sind — für jede Decke und jede angefangenen 24 Stunden, um welche die Rücksendung verspätet ist, Verzögerungsgebühr fällig. Ebenso ist es mit der Beförderung. Diese muss innerhalb der zulässigen Lauffrist stattfinden und würde die Beförderung verzögert, so wäre die Geldbusse zu entrichten.

Einzelne Verwaltungen sind mit dieser Berechnung nicht einverstanden, sondern der Meinung, dass erst nach Ablauf der Rücksendungs- und Lauffrist Verzögerungsgebühr geschuldet würde. Sie behaupten, dass, wenn die Verspätung in der Rücksendung durch die schnelle Beförderung wieder eingebracht sei, keine Ueberschreitung stattgefunden habe, und dass andererseits, wenn bei verzögerter Beförderung die Rücksendung vor Ablauf der Rücksendungsfrist anfange, die Lauffrist mit der Rücksendungsfrist verlängert werde. Sie nehmen dabei Bezug auf die gleichartige Berechnungsweise der Wagenbenutzungsfrist.

Dieser Meinung nun vermag die niederländische Staatsbahn nicht beizutreten. Allerdings wird zugestanden, dass bisher die erwähnte Berechnung durch die Mehrheit der betheiligten Verwaltungen befolgt wurde, doch läuft sie darum nicht weniger den bezüglichen Vorschriften zuwider. Nach Ansicht der genannten Verwaltung ist es unzulässig, die im Abs. 3 genannte Frist von zwei Tagen zu verlängern durch die im Abs. 5 genannte Lauffrist. Die Vorschrift in Abs. 3 bezweckt ja nichts anderes als die sofortige Rücksendung der unbenutzt bleibenden Decken. Wäre nun die genannte Behauptung richtig, so würde es möglich sein, die Rücksendung um 10 Tage und mehr zu verspäten und dennoch keine Verzögerungsgebühr zu entrichten, wenn nur durch die Beförderung diese Verspätung eingebracht wäre.

Folgendes Beispiel liefert dazu den Beleg: Ein über Emmerich nach Floridsdorf gesandter Wagen kommt dort am 3. Mai zur Entladung. Für die Beförderung der unbenutzt bleibenden Wagendecken ist — einschliesslich der Sonntage — eine Lauffrist von 18 Tagen zulässig. Diese Decken wurden nun erst am 15. Mai zurückgesandt und am 20. Mai in Emmerich zurückgestellt. Wenn nun die erwähnte Berechnungsweise richtig wäre, würde für die verspätete Rücksendung um 10 Tage keine Verzögerungsgebühr geschuldet, weil diese Verspätung durch die Beförderung wiederum eingeholt ist.

Eine solche Auslegung scheint aber dem Wortlaut der Bestimmungen im § 17 Abs. 3 des Vereins-Wagenübereinkommens zu widersprechen. Wie die in Frage kommende Vorschrift zu verstehen ist, möge durch folgendes Beispiel erläutert werden: Ein über Emmerich nach Mülheim a. d. Ruhr gesandter Wagen kommt dort am 5. Mai zur Entladung. Die unbenutzt bleibenden Decken wurden am selben Tage zurückgesandt, doch erst am 8. Mai in Emmerich zurückgegeben. In diesem Falle ist die Rücksendung nicht verspätet. Jedoch ist für die Beförderung nur 1 Tag Lauffrist zulässig und weil dafür 3 Tage benutzt worden sind, ist für 2 Tage Verzögerungsgebühr zu entrichten. Hätte nun die Rücksendung erst am 8. Mai stattgefunden, also am selben Tage der Rückgabe, so wäre nicht die Beförderung verzögert, sondern die Rücksendung um 1 Tag verspätet. Nur so ist die Berechnung den bezüglichen Bestimmungen gemäss.

Utrecht, im Juli 1902.

A. Harms,
Direktionsbeamter der niederländ. Staatsbahnen.

---

*) Wir meinen, die Albula-Landschaft und das Engadin werde durch die Bahn auch an Poesie nicht verlieren, sondern gewinnen. Ein „einsam stilles Thal“ war das Engadin ohnehin schon seit Jahrzehnten nicht mehr, der grossartige Bahnbau wird dem Landschaftsbild ähnliche neue Reize verleihen, wie es die Gotthardbahn in ihrem Gebiete gethan hat.

Die Schriftl.

Der Verkehr der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1901.

Zum ersten Male seit dem Jahre 1878 ist in der Aufwärtsbewegung des Personenverkehres eine Stockung eingetreten, während der öfteren Schwankungen unterworfene Güterverkehr die seit dem Jahre 1894 eingeschlagene steigende Richtung zum ersten Male wieder verlassen hat. Während aber der Personenverkehr immer noch denjenigen des Jahres 1900 übertrifft, ist der Güterverkehr noch hinter demjenigen des Jahres 1899 zurückgeblieben. Dieses ungünstige allgemeine Bild zeigt sich auch in allen Einzelheiten des Verkehres. Wie tief aber die wirthschaftliche Stockung sein muss, die uns heimgesucht hat, das lehrt eben die Thatsache, dass sie die 23 Jahre lang herrschende Neigung des Personenverkehres, von Jahr zu Jahr zu wachsen, endlich bezwungen und ins Gegentheil verkehrt hat.

Im Personenverkehr wurden 66 439 309 Personen gegen 67 244 472 im Jahre 1900 und 65 091 490 im Jahre 1899 befördert, gegen das Jahr 1901 also 805 163 Personen = 1,20 % weniger. Hiervon sind befördert worden: 452 355 = 0,68 % auf Schnellzugfahrkarten, 17 588 022 = 26,47 % auf einfache Personenzugfahrkarten, 1 042 738 = 1,57 % auf Militärfahrkarten, 32 357 970 = 48,70 % auf gewöhnliche Rückfahrkarten, 40 436 = 0,06 % auf Arbeiter-Rückfahrkarten, 4 368 444 = 6,57 % auf Arbeiter-Wochenkarten, 255 312 = 0,38 % auf Arbeiter-Monatskarten, 104 693 = 0,16 % auf Rückfahrkarten zu Sonderzügen, 44 273 = 0,07 % auf Sonntagskarten, 168 102 = 0,25 % auf Rundreisehefte und -Karten, 3 549 = 0,01 % auf Sommerkarten, 750 870 = 1,13 % auf Fahrscheinbücher, 5 642 280 = 8,49 % auf Monatskarten, 2 143 800 = 3,23 % auf Monatsnebenkarten, 688 980 = 1,04 % auf Beamtenzeitkarten und 781 426 = 1,18 % auf Schülerkarten. Ihren prozentualen Antheil vergrösserten gegenüber dem Vorjahre Personen auf einfache Personenzugkarten sowie auf Monats- und Monatsnebenkarten, während sich der Antheil der Personen auf Schnellzugfahrkarten und auf Rückfahrkarten verringerte. Die Verlängerung der Rückfahrkarten-Gültigkeit hat einen erkennbaren Einfluss nur insofern geübt, als die Zahl der auf einfache Schnellzugfahrkarten beförderten Personen unverhältnissmässig, nämlich von 521 933 = 0,78 % im Vorjahre auf 452 355 = 0,68 % gefallen ist. Dagegen sind auf einfache Personenzugfahrkarten 24 000 Personen mehr und auf Rückfahrkarten 700 000 weniger befördert worden. In der Personengeldeinnahme ist dieser Einfluss allerdings unverkennbar. Die einfachen Schnellzug- und Personenzugkarten büssten rund 850 000 ℳ = 6 %, die Rundreisekarten und -Hefte sogar 346 000 ℳ = 16 % ein, während Rückfahrkarten 718 000 ℳ = 3,4 % gewannen. Die normalen Fahrtaxen wurden nur von 27,15 % aller Reisenden bezahlt, beinahe 73 % fuhren mit mehr oder weniger grossen Ermässigungen. Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 1 384 000 000, gegen das Vorjahr 22 000 000 oder 1,57 % weniger. Die Personengeldeinnahme von 38 548 326 ℳ blieb um 566 387 ℳ = 1,45 % gegen die vorjährige zurück. In den einzelnen Wagenklassen betrug die Personenzahl:

	1901	1900
in I. Wagenklasse	149 616	164 464
„ II. „	4 902 547	5 017 622
„ III. „	43 811 635	45 058 074
„ IV. „	17 575 511	17 004 312

Während hiernach die drei ersten Wagenklassen einen Rückgang zeigen, ergibt sich für die IV. Wagenklasse noch ein Zuwachs von 571 000 Personen. Der Antheil der einzelnen Wagenklassen betrug in Prozenten:

Wagenklasse	Nach					
	der Personenzahl		den Personenkilometern		der Personengeldeinnahme	
	1901	1900	1901	1900	1901	1900
I.	0,23	0,25	0,85	0,84	2,22	2,13
II.	7,37	7,45	11,35	11,54	18,58	18,81
III.	64,38	65,63	61,65	63,07	62,23	63,04
IV.	26,45	25,29	22,52	21,49	15,55	14,53
Militärpersonen	1,57	1,38	3,63	3,06	1,42	1,49

Hieraus ergibt sich der schärfste Rückgang in der III. Wagenklasse, was aus den wirthschaftlichen Verhältnissen ebenso zu erklären ist wie der absolute und relative Zuwachs in der IV. Wagenklasse. Letztere hat ihren prozentualen Antheil am Verkehre um mehr als 1 % gesteigert. Für jede Person wurde durchschnittlich vereinnahmt:

	1901	1900
in I. Wagenklasse	5,72 ℳ	5,06 ℳ
„ II. „	1,46 „	1,47 „
„ III. „	0,56 „	0,56 „
„ IV. „	0,34 „	0,33 „
Militärpersonen	0,53 „	0,63 „
überhaupt	0,58 „	0,58 „

und für eine Person und 1 km wurde 2,79 ₰ gegen 2,78 ₰ im Vorjahre eingenommen. Im Binnenverkehre betrug dieser Durchschnittsbetrag in beiden Jahren sogar nur 2,62 ₰, so dass also im Durchschnitt die gesammte Personenbeförderung nur um 0,62 ₰ über der normalen Taxe der IV. Wagenklasse erfolgt ist.

Auf je 1 000 Personenwagenachskm wurden 126 ℳ vereinnahmt gegen 121 ℳ im Vorjahre, was auf eine bessere Ausnutzung der gefahrenen Wagenplätze schliessen lässt. Im Monatsverkehr steht der Juli mit 6 569 689 Personen und 4 556 778 ℳ Einnnahme an erster, der Februar mit 4 114 921 Personen und 2 108 51[illegible] ℳ Einnahme an letzter Stelle, nach dem Tagesverkehr war jedoch der Januar der schwächste Monat.

Einen weit stärkeren Rückgang als der Personenverkehr erlitt der Güterverkehr. Das beförderte Gütergewicht betrug 24 197 703 t gegen 25 783 535 t im Jahre 1900 und 24 211 339 t im Jahre 1899. Der Rückgang gegen 1900 beträgt 6,15 %. Die Güterfrachteinnahme von 70 318 958 ℳ blieb um 4 889 000 ℳ oder 6,50 % gegen die vorjährige und um 948 737 ℳ gegen diejenige von 1899 zurück. Der Rückgang betraf den Binnenverkehr mit 449 387 t Güter und 4 235 690 ℳ Fracht, den direkten Verkehr mit 936 956 t Güter und 3 042 752 ℳ Fracht und den Durchgangsverkehr mit 199 483 t und 610 557 ℳ Fracht. Nach dem Gütergewichte betrug der Rückgang im Binnenverkehr 4,0 %, im direkten Verkehr 7,3 % und im Durchgangsverkehr 10,5 %. Einen starken Antheil am Rückgange im direkten und Durchgangsverkehr (539 894 t) hatte der Kohlenverkehr. Dass der Rückgang hauptsächlich die Wagenladungsgüter betraf, ergibt sich daraus, dass der prozentuale Antheil am gesammten Verkehr bei den Eil- und Stückgütern gestiegen, bei den Wagenladungsgütern gefallen ist. Von der Güterfrachteinnahme kamen durchschnittlich auf jede beförderte Tonne 2,91 ℳ gegen 2,92 ℳ im Jahre 1900, und für 1 tkm wurde durchschnittlich 4,38 ₰ gegen 4,28 ₰ im Vorjahre eingenommen. Auf je 1 000 Achskm der Güterwagen entfiel wie im Vorjahre eine Frachteinnahme von 98 ℳ. Von den einzelnen Monaten zeigte der Oktober den grössten Verkehr mit 2 192 866 t und 6 437 425 ℳ Frachteinnahme, den niedrigsten Verkehr mit 1 698 045 t und 5 094 423 ℳ der Februar. Die durchschnittliche tägliche Transportleistung stellte sich auf 182 026 Personen und 66 295 t Güter mit insgesammt 301 491 ℳ Einnahme.

Ein erfreulicheres Bild zeigte der Abschnitt: „Aussergewöhnliche Ereignisse“. War schon im Jahre 1900 ein wesentlicher Rückgang der Unfallziffer festzustellen, so ist diese im Berichtsjahre weiter gesunken. Es werden verzeichnet: 49 Entgleisungen gegen 55 im Vorjahre, 12 Zusammenstösse gegen 14 im Vorjahre, 214 sonstige Unfälle gegen 243 im Vorjahre, mithin im ganzen 275 Unfälle, 37 = 12 % weniger als im Vorjahre. Auf je 1 000 000 Lokomotivkm entfielen 7,8 Unfälle gegen 8,6 im Vorjahre. Von den Reisenden wurden 4 infolge eigener Unvorsichtigkeit getödtet und 23 gegen 8 im Jahre 1900 verletzt. Von den Bahnbeamten und Arbeitern wurden 34 im Dienste getödtet und 152 verletzt gegen 38 und 170 im Vorjahre; von fremden Personen wurden infolge eigener Unvorsichtigkeit 20 getödtet und 13 verletzt gegen 12 und 18 im Vorjahre. Die Gesammtzahl der beim Eisenbahnbetriebe — ohne oder durch eigene Schuld — verunglückten Personen mit Ausschluss der Selbstmörder beziffert sich auf 248 gegen 256 im Vorjahre, davon tödtlich 58 (56) und verletzt 190 (200). Infolge von Selbstmorden wurden 24 Menschen getödtet gegen 36 im Vorjahre und 1 Person beim Selbstmordversuch verletzt. Auf Grund des Haftpflichtgesetzes waren als einmalige Abfindungen 75 539 ℳ gegen 84 219 ℳ im Vorjahre und an fortlaufenden Zahlungen 132 929 ℳ gegen 136 585 ℳ im Vorjahre, im ganzen in 262 Fällen 208 468 ℳ gegen 220 804 ℳ im Vorjahre und 228 102 ℳ im Jahre 1899 zu zahlen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die diesjährige Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen** tritt am 3. September, Vormittags 10 Uhr, in Freiburg in Baden zusammen und tagt im grossen Saale der Museumsgesellschaft, nicht, wie anfangs beabsichtigt, im Kornhaussaal. Aus der 35 Punkte zählenden geschäftlichen Tagesordnung heben wir folgende Punkte von allgemeinerem Interesse hervor:

Die Verhandlungen beginnen übungsgemäss mit dem Vortrage des Geschäftsberichtes über die Verwaltung der Vereinsangelegenheiten in der Zeit von Anfang August 1900 bis Ende Juli 1902 (Nr. I der Tagesordnung). Es folgt sodann ein Antrag der K. E.-D. Frankfurt a/M., welcher die bisher bestehende Wählbarkeit von im Vereins-Eisenbahndienste „früher thätig gewesenen" Personen als Mitglieder des Preisausschusses beseitigt wissen will (Nr. II der T.-O.). Zu Nr. III der T.-O. empfiehlt der Personen-Verkehrsausschuss, die Einrichtung des Vereins-Reiseverkehrs auf weitere zwei Jahre (bis Ende 1904) beizubehalten, während zu Nr. IV der T.-O. der Vereinsversammlung die Ablehnung des Antrages der rumänischen Staatsbahn, die Vereins-Fahrscheinhefte auch für einfache Reisen auszugeben, empfohlen wird. Der genannte Ausschuss glaubt ferner die Ablehnung des Antrages der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend die Berechnung der Mindestgebühr für Sonderzüge bei Betheiligung von zwei Verwaltungen (Zus.-Best. A 1[1] zu § 10 V.-B.-R.), vorschlagen zu sollen (Nr. V der T.-O.).

Die Anträge der K. E.-D. Cöln und der badischen Staatsbahnen (Nr. VI der T.-O.) beschäftigen sich mit dem Ausschluss der Ausweise zur freien Fahrt von der Einrechnung in die bei Benutzung von besonders eingestellten Salon-, Schlaf- usw. Wagen zu lösenden Fahrkarten, während weiter vorgeschlagen wird, bei Verwendung von vier- oder mehrachsigen Wagen der gedachten Art die Lösung von 18 ganzen Fahrkarten zu fordern, Anträge, deren Annahme der Personen-Verkehrsausschuss der Vereinsversammlung empfiehlt. Dagegen konnte der Ausschuss sich nicht für die Annahme eines Antrages der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als Mindestgebühr für jede an einem Gepäcktransport betheiligte Strecke, für welche die Gebühr nach dem Tarif gesondert zu ermitteln ist, 0,20 ℳ zu erheben (Nr. VII der T.-O.), aussprechen, er empfiehlt vielmehr, es bei der bisherigen Bestimmung („Als Mindestbetrag an Gepäckfracht werden nur 0,20 ℳ erhoben") zu belassen.

Der nächste Antrag (Nr. VIII der T.-O.) ist ein solcher der rumänischen Staatsbahnen, welcher vorschreiben möchte, dass die Frachtzuschläge schon durch die Thatsache der Auflieferung verwirkt werden. Der Antrag hat nicht die Zustimmung des Güter-Verkehrsausschusses gefunden, welcher daher dessen Ablehnung vorschlägt. Derselbe Ausschuss beantragt ferner, es möge vorgeschrieben werden, dass hinsichtlich der Erhebung von Lager- oder Wagenstandgeld für die angehaltenen Güter die Bestimmungen der anhaltenden Bahn maassgebend sind (Nr. IX der T.-O.), wodurch ein entsprechender Antrag der rumänischen Staatsbahn Erledigung finden wird.

Die folgenden Anträge (Nr. X der T.-O.) sind von dem Personen- und Güter-Verkehrsausschusse gemeinschaftlich gestellt und betreffen einmal den Fortfall der Veröffentlichung des jeweils gültigen Vereins-Betriebsreglements durch die Vereinszeitung, dann den Fortfall der Veröffentlichung der zwischen einzelnen Staaten vereinbarten leichteren Beförderungsbedingungen durch die Nachträge zum Vereins-Betriebsreglement. Die genannten Ausschüsse empfehlen die Annahme dieser von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins eingebrachten Anträge.

Die österreichisch-ungarischen Vereinsverwaltungen haben seit Jahren keine Angaben für den „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" gemacht. Der unter Nr. XI auf der T.-O. stehende Antrag bezweckt, diese Verwaltungen von der Lieferung der betreffenden Angaben ein für alle Mal zu entbinden.

Die nun folgenden Anträge betreffen das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Der erste dieser Anträge (Nr. XII der T.-O.) geht dahin, vorzuschreiben, dass die Kosten der Bekanntmachungen über Aenderung und Ergänzung der direkten Personen- und Gütertarife in der Vereinszeitung die bekanntmachende Verwaltung allein zu tragen hat, ein Vorschlag, dessen Annahme der Vereinsversammlung empfohlen wird. Von den beiden folgenden Anträgen auf Auslegung der Bestimmungen in Art. 7 des Uebereinkommens wird der erste seitens der königlichen Eisenbahndirektion zu Stettin gestellte zur Annahme empfohlen (Nr. XIII der T.-O.), während der zweite, seitens der Buschtěhrader Eisenbahn gestellte Antrag (Nr. XIV der T.-O.) inzwischen zurückgezogen worden ist.

Verschiedene von der rumänischen Staatsbahn eingebrachte Anträge auf Aenderung des Uebereinkommens werden unter Nr. XV der T.-O. der Vereinsversammlung in Form folgenden Zusatzes zu Art. 13 Z. 1 (3) zur Annahme empfohlen: „Von Nichtberechtigten eingebrachte oder nicht mit den nöthigen Beweisstücken belegte Frachterstattungsansprüche können von derjenigen Verwaltung, bei der sie eingebracht wurden, auch dann zurückgewiesen werden, wenn diese nach den Bestimmungen des Uebereinkommens nicht die regelnde sein sollte. Dabei ist auf die Mängel des Antrages — auch hinsichtlich der Zuständigkeit — hinzuweisen und dem Fordernden aufzugeben, den Bescheid bei der Einreichung seines Antrages an die zuständige Verwaltung beizufügen."

Von besonderer Wichtigkeit sind die nunmehr folgenden beiden Anträge verschiedener Verwaltungen, von denen der erstere (Nr. XVI der T.-O.) eine Vereinfachung des Verfahrens bei Regelung und Ausgleichung von Frachterstattungen (insbesondere durch Erhöhung der von der regelnden Verwaltung auf alleinige Rechnung zu übernehmenden Erstattungsbeträge auf 10 ℳ und der Erstattungsantheile bis 3 ℳ) bezweckt. Der Beschlussfassung des Güterverkehrsausschusses über diesen Antrag gingen von sämmtlichen Vereinsverwaltungen gepflogene statistische Erhebungen über die von ihnen jeweils als regelnde Verwaltungen innerhalb eines halben Jahres gezahlten Frachterstattungsbeträge voraus. Der zweite der vorbezeichneten Anträge (Nr. XVII der T.-O.) betrifft eine Aenderung der Bestimmungen des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement über die Tragung von Entschädigungen aus dem Güterverkehr und über die Zuständigkeit der regelnden Verwaltung. Insbesondere handelt es sich um folgende wichtige Fragen:

1. Es soll künftig (und zwar zunächst versuchsweise während der Jahre 1903 und 1904) die Frage des Verschuldens bei der Vertheilung von Entschädigungsbeträgen ausser Betracht bleiben und es sollen die von der regelnden Verwaltung gezahlten Entschädigungen für Verlust, Minderung usw. — falls sie den von der regelnden Verwaltung allein zu übernehmenden Betrag von 10 ℳ übersteigen — lediglich nach Verhältniss der Kilometer auf die an der Beförderung von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation des Frachtbriefes oder des Gepäckscheins betheiligten Verwaltungen vertheilt werden. Ueber die dauernde Beibehaltung dieses neuen Vertheilungsgrundsatzes soll späterer Beschluss vorbehalten bleiben.

2. Es soll die im Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement vorgesehene besondere Haftung bestimmter Verwaltungen künftig in Wegfall kommen und überall die Haftungsgemeinschaft der an der Beförderungsstrecke betheiligten Verwaltungen eintreten, und zwar in folgenden Fällen: a) Die besondere Haftung der Versandbahn bei versäumter Aufdrückung des Wiegestempels (Art. 8); b) desgleichen bei versäumter Aufdrückung des Datumstempels (Art. 9); c) die Haftung derjenigen Verwaltung, in deren Bereich der Schaden eintritt, für Brandschäden (Art. 19 Ziffer 5); d) desgleichen für Schäden, die während der Ueberführung von Gütern und Gepäckstücken über Flüsse und Seen mittelst Eisenbahnfähre, oder über unfahrbare Bahnstrecken mittelst Fuhrwerks entstehen (Art. 19 Ziffer 5); e) die Haftung der übergebenden Verwaltung für Mängel der Verpackung, die in der Uebernahmebescheinigung vermerkt sind (Art. 10 Abs. [1]); f) die Haftung der übernehmenden Verwaltung für die ohne Vorbehalt erfolgte Uebernahme gar nicht oder mangelhaft verpackten Gutes (Art. 10 Abs. [2]).

3. Die regelnde Verwaltung soll zur selbständigen Entscheidung über Entschädigungsanträge in allen Fällen, also auch über die bisherige Grenze von 1000 ℳ hinaus, ermächtigt werden.

4. Die von der sächsischen Staatseisenbahn beantragte Streichung der Schlussworte in Art. 19 Ziffer 2 (2): „oder dieselben sämmtlich dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfen sind" soll abgelehnt werden.

5. Der von der Vertheilung der Lieferfrist handelnde Art. 15 soll unter der Voraussetzung, dass gemäss dem obigen Antrage unter 1 die Schuldfrage bei Entschädigungen überhaupt — also auch bei Entschädigungen wegen Lieferfristversäumung — ausscheiden soll, gestrichen werden.

6. Es wird die Genehmigung zu den auf dem Prinzip der Anträge unter 1 bis 6 beruhenden Fassungsänderungen des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement nachgesucht.

Der unter Nr. XVIII auf der Tagesordnung stehende Antrag ist zurückgezogen worden. Bei dem folgenden Antrage (Nr. XVIIIa der T.-O.) handelt es sich um die für den 1. Januar 1903 vorgesehene Uebernahme der einheitlichen reglementarischen Bestimmungen für den internationalen Eisenbahntransport (die von einem internationalen Komitee ad hoc ausgearbeitet wurden)

in den Abschnitt IV des Vereins-Betriebsreglements und um die hierdurch nöthig werdende Umarbeitung der zusätzlichen Bestimmungen zu diesem Abschnitt. Dieser Antrag wird ebenso wie der nächstfolgende Antrag der sächsischen Staatsbahnen (Nr. XIX der T.-O.) auf Ergänzung des Art. 19 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglements durch eine Bestimmung über die Deckung von Frachtausfällen der Vereinsversammlung zur Annahme empfohlen, während für den folgenden Antrag der kaiserlichen Generaldirektion zu Strassburg auf Ergänzung des Art. 19 und 22 sowie der Anlage Muster C des Uebereinkommens (Nr. XX der T.-O.) eine solche Empfehlung nicht vorliegt. Den Schluss der das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement betreffenden Anträge bilden a) der gemeinsame Vorschlag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personen- und des Güterverkehrs, sie bis zur nächsten Vereinsversammlung zur Vornahme etwa nothwendiger Abänderungen und Ergänzungen der dem Uebereinkommen als Anlage I beigefügten Abfertigungsvorschriften zu ermächtigen (Nr. XXI der T.-O.); b) der Antrag der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, betreffend Ergänzung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens durch eine Bestimmung, durch welche die regelnde Verwaltung ermächtigt wird, von dem zu erstattenden Betrage für jeden Fahrtausweis 1 ℳ Schreibgebühr zu ihren Gunsten zu erheben (Nr. XXII der T.-O.).

Der wichtigste der das Vereins-Wagenübereinkommen betreffenden Anträge ist wohl der unter Nr. XXIV auf der Tagesordnung stehende Antrag der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und anderer Verwaltungen auf zeitweilige oder dauernde Einschränkung des Rechtes zur Rückbeladung und Ablenkung fremder Wagen und Einführung eines Kontrolrechtes bezüglich der Wagenbenutzung. Der zuständige Ausschuss hat Ablehnung dieser Anträge empfohlen, er schlägt dagegen eine Aenderung des Uebereinkommens dahin vor, dass in § 5 (2d und 4) sowie in § 12 (1) und in § 5 (3) statt „200 km“ gesetzt werde „100 km“. Gleichzeitig bemerkt der Ausschuss, dass er seinen künftigen Entscheidungen in Streitfällen als (wenn auch zunächst unverbindliche) Richtschnur die Auffassung zu Grunde legen werde, „dass die mit Rückladung versehenen Wagen der Heimathbahn näher gebracht werden sollen, d. h. dass die Bestimmungsstation der Rückladung der Heimathbahn näher liegen soll, als die Rückladestation selbst“.

Zu Nr. XXV der Tagesordnung wird beantragt, die fremden Wagen, welche auf dem Rückwege nach einer auf dem Hinwege nicht berührten Station wieder beladen worden sind, als beladen vom Hinwege abgelenkte Wagen durch eine besondere Beklebung kenntlich zu machen und den § 5 Abs. 2d des Uebereinkommens entsprechend zu ergänzen. Dieser Antrag wird zur Annahme empfohlen. Der Antrag zu Nr. XXVI der T.-O. wurde zurückgezogen. Dem Antrage zu Nr. XXVII der T.-O., betreffend die Befreiung von Zeitmiethe und Verzögerungsgebühren bei Reinigung und Desinfektion von Spezialwagen mit eingebauter Einrichtung, blieb die Zustimmung des Ausschusses versagt und es wurde ferner von letzterem beschlossen, die Verhandlung über den Antrag unter Nr. XXVIII der T.-O., betreffend die Aenderung des Musters C des Begleitscheins (§ 16 [4] des Uebereinkommens), auszusetzen und den Gegenstand zunächst einem Unterausschuss zu überweisen.

Der Antrag unter Nr. XXIX der Tagesordnung, betreffend Festsetzung der Ersatzkosten für eintheilige Wagenlager, wird der Vereinsversammlung zur Annahme empfohlen, der letzte das Vereins-Wagenübereinkommen betreffende Antrag der K. E.-D. Magdeburg auf Schaffung von Bestimmungen über die Verladung von Grubenholz bezw. von Kurzholz mit unregelmässigen Lagerflächen (Nr. XXX der T.-O.) dagegen die Vereinsversammlung nicht beschäftigen, sondern zunächst noch einem Unterausschusse überwiesen.

Es sind nun noch die Anträge des technischen Ausschusses zu erwähnen. Der erste (Nr. XXXI der T.-O.) betrifft den der Vereinsversammlung zur Annahme empfohlenen Antrag auf gleichmässige Benennung von Einzeltheilen des Eisenbahnoberbaues usw., während bezüglich des zweiten Antrages (Nr. XXXII der T.-O.), der sich auf die einheitliche Festsetzung der Form der Nothkettenhaken bezieht, Ablehnung vorgeschlagen wird.

Der Schluss der Arbeiten der Vereinsversammlung umfasst die Rechnungslegung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins über die Verwaltung der Vereinskasse (Nr. XXXIII der T.-O.), den Bericht des Verwaltungsausschusses der Versorgungskasse für Vereinsbeamte (Nr. XXXIV der T.-O.) und endlich die Bestimmung des Ortes für die nächste Vereinsversammlung (Nr. XXXV der T.-O.).

Nach dem vorläufigen Programm des nicht geschäftlichen Theils soll am 3. September Nachmittags in Freiburg eine gemeinsame Besichtigung von Rathhaus und Münster unter sachverständiger Führung, dann um 5 Uhr ein gemeinschaftliches Festessen der Abgeordneten und der Ehrengäste im Hotel „Zähringer Hof“ und Abends um 8 Uhr ein von der Stadt Freiburg angebotenes Konzert im festlich beleuchteten Stadtgarten (bei ungünstiger Witterung in der Festhalle) stattfinden. Für den Nachmittag des folgenden Tages ist eine Befahrung der Höllenthalbahn zur Besichtigung der Brücken über den Schwändeholztobel und die Gutachschlucht bis zur Station Titisee geplant. Am 5. September fahren die Theilnehmer nach Schluss der Verhandlungen mit Sonderzug nach Müllheim, von da mit Sonderzug der deutschen Eisenbahnbetriebsgesellschaft nach Badenweiler, wo das Römerbad und das Marmorbad besichtigt wird, dann Mittagessen im Hotel „Römerbad“ und daran anschliessend geselliges Zusammensein in den Kuranlagen stattfindet, beides angeboten von der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

— **Verhüteter Unfall auf der Niederwaldbahn.** In Bezug auf unsere anderen Zeitungen hierüber entnommene Nachricht in Nr. 64 S. 976 d. Ztg. erhalten wir von der königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. als der zuständigen Aufsichtsbehörde über das Ergebniss der amtlichen Untersuchung nachstehende Mittheilung, die sehr geeignet ist, der unbegründeten Beunruhigung wegen der Sicherheit der Fahrten auf der Niederwaldbahn und ähnlichen Zahnradbahnen entgegenzuwirken. Die Mittheilung lautet:

Am 12. d. Mts. bei der Thalfahrt vom Niederwalddenkmal nach Rüdesheim, unmittelbar nach dem Uebergange in das Gefälle 1 : 5, brach bei der führenden Lokomotive der vordere Deckel des linken Dampfcylinders dadurch, dass das den Kolbenkörper auf seiner Stange festhaltende Gewinde nebst Mutter abbrach und sich zwischen Kolben und Deckel klemmte. Die Dampfcylinder werden bei der Thalfahrt zum Bremsen und hierdurch zur Regelung der Geschwindigkeit benutzt, indem sie durch Umlegen der Steuerung in dem der Fahrtrichtung entgegengesetzten Sinne bei der Fahrt als Druckluftpumpe wirken (sogen. Luftgegendruckbremse). Nachdem der Deckel gebrochen, entstand nach dieser Seite eine Oeffnung, aus welcher die als Widerstand dienende gepresste Luft entweichen konnte, die Wirkung dieser Bremse hörte auf.

Ausser dieser Bremse sind auf jeder Lokomotive noch zwei von einander unabhängige Reibungsbremsen vorhanden, von denen jede allein imstande ist, den Zug zum Stehen zu bringen und welche vom Lokomotivpersonal beim Versagen der Luftgegendruckbremse zu bethätigen sind. Ebenso ist jeder Wagen mit Reibungsbremsen versehen, durch welche derselbe für sich allein durch den auf jedem Wagen befindlichen Bediensteten zum Stillstand gebracht werden kann.

Nach Versagen der Luftdruckbremse hat das Lokomotivpersonal vorschriftsmässig sofort die Reibungsbremsen in Wirksamkeit gesetzt und den Zug nach kurzer Zeit zum Stehen gebracht. Naturgemäss musste der Zug von dem Zeitpunkte des Bruches des Deckels bis zum Einsetzen der Reibungsbremsen kurze Zeit eine erhöhte Geschwindigkeit annehmen, die jedoch mit keiner Gefahr verbunden war und sich alsbald ermässigte bis zum gänzlichen Stillstande des Zuges.

Die Besichtigung der gebrochenen Kolbenstange, welche erst vor kurzer Zeit eingesetzt war, ergab gutes Material und ausreichend starke Abmessungen. Es ist nur anzunehmen, dass die Schraubenmutter beim letzten Befestigen des Kolbenkörpers in guter Absicht mit grosser Kraft angezogen ist und beim Vorhandensein feiner nicht sichtbarer, sogenannter Haarrisse in dem gebrochenen Querschnitte, vielleicht auch begünstigt durch die verschiedene Ausdehnung der erwärmten Theile die hierdurch hervorgerufene Beanspruchung den Bruch herbeigeführt hat. Ein vertretbares Verschulden eines Dritten liegt auch hierbei nicht vor. Das Vorkommniss muss vielmehr als ein solches bezeichnet werden, welches durch die Eigenthümlichkeiten des verwendeten Materials, selbst bei sorgfältigster Herstellung und Bedienung der in Betracht kommenden Theile, wie solche thatsächlich bei der Verwaltung der Niederwaldbahnen stets geübt wird, vorkommen kann.

— **Julieinnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Im Monat Juli d. J. wurde eine Einnahme von 126 570 000 ℳ und gegen Juli 1901 eine Mehreinnahme von 4 449 000 ℳ erzielt. Von dieser Mehreinnahme entfallen 2 349 000 ℳ auf den Personenverkehr, 1 742 000 ℳ auf den Güterverkehr und 358 000 ℳ auf sonstige Quellen. Die Gesammteinnahme seit Beginn des Etatsjahres stellt sich auf 466 347 000 Mark und ist um 3 837 000 ℳ höher als im Vorjahre; der Personenverkehr ergab eine Mindereinnahme von 1 664 000 ℳ, der Güterverkehr eine Mehreinnahme von 4 985 000 ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 516 000 ℳ mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Gesammteinnahme zeigt also zum ersten Male seit Beginn des Etatsjahres eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr. Dass der Personenverkehr noch eine Mindereinnahme für die Zeit seit 1. April d. J. zeigt, hängt bekanntlich mit der Lage des Osterfestes zusammen. Dass der Juli auch hier trotz des in Norddeutschland so ungünstigen Wetters eine Mehreinnahme gebracht hat, kann wohl in Verbindung mit den wieder

wachsenden Güterverkehrseinnahmen als ein Zeichen allmählich wiederbeginnender Verkehrsbelebung aufgefasst werden.

Zu derselben Angelegenheit schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.“ folgendes: „Das verhältnissmässig günstige Ergebniss, welches die deutschen Eisenbahnen für den Monat Juli aufweisen, ist in erster Linie auf eine Steigerung der Einnahmen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen zurückzuführen. Die Gesammteinnahme der Eisenbahngemeinschaft betrug im Juli d. J. 126 570 000 ℳ, d. h. 4 449 000 ℳ mehr als im Juli 1901. Da die Einnahmesteigerung bei sämmtlichen deutschen Eisenbahnen sich auf 4 942 649 ℳ bezifferte, so beläuft sich der preussisch-hessische Antheil an derselben auf rund 90 %, während die Länge des Eisenbahnnetzes der Gemeinschaft nur rund 65 % des Gesammtschienennetzes ausmacht. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr erreichten im Juli d. J. bei der Eisenbahngemeinschaft die Höhe von 45 155 000 ℳ, oder 2 349 000 Mark mehr als im Vorjahre; beim Güterverkehr betrug die Einnahme 74 469 000 ℳ, oder 1 742 000 ℳ mehr als im Vorjahre. In der Zeit vom 1. April bis 1. August d. J. vereinnahmte die Eisenbahngemeinschaft im Personenverkehre 147 747 000 ℳ, wodurch sich das Weniger gegenüber dem Vorjahre auf 1 664 000 ℳ ermässigte. Beim Güterverkehre ergab sich eine Mehreinnahme von 4 895 000 ℳ, so dass unter Hinzurechnung der Einnahmen aus sonstigen Quellen der Ueberschuss der ersten vier Monate des Rechnungsjahres sich auf 3 837 000 ℳ stellt. Auf 1 km berechnet bedeutet das bei dem erweiterten Schienennetze immer noch einen Ausfall von 197 ℳ, der allerdings bei einer Einnahme von rund 15 000 ℳ auf 1 km minimal genannt werden kann. Dass auch in dieser Bez'ehung eine Besserung sich anbahnt, ergibt sich daraus, dass 1 km im Monat Juli d. J. 57 ℳ mehr ergab als im Juli 1901.“

— **Arbeitsausgleichstellen.** In einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse spricht der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich dahin aus, dass sich nach den erstatteten Berichten die Arbeitsausgleichstellen im allgemeinen als zweckentsprechend erwiesen hätten, es sei dadurch gelungen, den weitaus grössten Theil der an einer Stelle entbehrlich gewordenen Arbeitskräfte in verhältnissmässig kurzer Zeit an anderen Stellen wieder unterzubringen. Es erscheine daher erforderlich, die mit dieser Einrichtung gemachten Versuche fortzusetzen. Auch die königlichen Eisenbahndirektionen, die Ausgleichstellen bisher nicht errichtet haben, weil nach den Berichten die Unterbringung entbehrlich gewordener Arbeitskräfte durch unmittelbares Benehmen der Dienststellen unter einander möglich gewesen ist, oder weil aus anderen Gründen ein Bedürfniss nicht vorlag, sollen die Frage erneut prüfen und nöthigenfalls mit der Einrichtung solcher Stellen vorgehen. Im übrigen ist die Zahl der Ausgleichstellen in den einzelnen Direktionsbezirken ausserordentlich verschieden, in einzelnen Bezirken ist sie auffallend gross. Es soll daher geprüft werden, ob in dieser Hinsicht nicht über das wirkliche Bedürfniss hinausgegangen ist.

— **Zur Verhinderung einer missbräuchlichen Benutzung von Bahnsteigkarten** hat der „Schles. Ztg.“ zufolge die königliche Eisenbahndirektion zu Kattowitz ein eigenartiges Verfahren versuchsweise eingeführt. Bekanntlich waren zur Verhinderung von Fahrkartenhinterziehungen durch Missbrauch von Bahnsteigkarten vor längerer Zeit schon vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten verschärfte Kontrolen angeordnet und den Eisenbahndirektionen anheimgegeben, Maassregeln zu treffen, die einen Missbrauch der Bahnsteigkarten ausschliessen. Es wurden darauf die Schaffner mit Datumzangen versehen, so dass auch die Bahnsteigkarten, wenn der Schaffner sie gelocht hatte, das Datum aufwiesen und die Gültigkeit der Karten auf den Kalendertag beschränkt war, an dem sie entwerthet wurden. Nur die kurz vor Mitternacht in der Zeit zwischen 11 und 12 Uhr Abends zum Betreten des Bahnsteigs entwertheten Karten gelten zum Wiederverlassen des Bahnsteigs auch am folgenden Tage, werden aber durch zweimalige Lochung besonders gekennzeichnet. Neben diesen Bestimmungen war auch vorgeschlagen worden, die Gültigkeit der Bahnsteigkarten nur auf etwa eine bis zwei Stunden zu beschränken, da diese ja für den Zweck des Begleitens und Abholens vollkommen ausreiche. Damit hat jetzt die Eisenbahndirektion Kattowitz einen Versuch gemacht, und zwar in dem das oberschlesische Industriegebiet umfassenden Bezirk Kattowitz. Die Bahnsteigkarten haben hierbei einen anderen Aufdruck erhalten. Es sind ähnlich wie bei den Fahrscheinen der Strassenbahnen die geraden Stundenzahlen des Tages angegeben. Der Bahnsteigschaffner durchlocht die nächstliegende gerade Stundenzahl, bis zu der man sich in den abgesperrten Theilen des Bahnhofs aufhalten darf. Man hat danach mindestens den Anspruch auf einen einstündigen Aufenthalt auf dem Bahnsteig. Wer also z. B. um 10 Uhr eine Karte löst, dem wird die Stundenzahl 12 gelocht, er darf sich also zwei Stunden innerhalb der abgesperrten Räume aufhalten. Löst jemand aber die Karte nach 11 Uhr, so wird nicht mehr das Stundenzeichen 12 gelocht, da bis dahin die Mindestzeit einer Stunde nicht eingehalten werden kann, sondern 2 Uhr, so dass die Karte also gegen drei Stunden Gültigkeit hat.

— **Aktiengesellschaft der Cöln-Bonner Kreisbahnen.** Zum 20. September ist eine ausserordentliche Generalversammlung nach Cöln einberufen, in welcher über folgende Aenderung der Konzessionsurkunde vom 15. August 1898 beschlossen werden soll. Der Staatsregierung verbleibt, unbeschadet des gesetzlichen Ankaufsrechts, das Recht vorbehalten, jederzeit, jedoch nicht vor Ablauf von 10 Jahren nach Inbetriebnahme der vollspurigen Rheinuferbahn, das gesammte Unternehmen der Gesellschaft gegen Erstattung der von ihr aus eigenen Mitteln aufgewendeten, nothwendigen und nützlichen Anlagekosten eigenthümlich zu erwerben; jedoch sollen hiervon diejenigen Bahnstrecken ausgeschlossen sein, welche innerhalb des Weichbildes der Stadt Cöln liegen und nach dem Ermessen der Staatsregierung mehr den Charakter von Strassenbahnen haben.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Juli d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5 814 (5 785) km 3 458 694 (3 392 080) Personen und 1 518 555 (1 631 855) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 6 669 913 (6 344 351) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 038 156 (8 579 728) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 441 147 (405 898) ℳ und aus dem Thiertransporte 364 784 (289 235) ℳ, zusammen 15 514 000 Mark gegen 15 619 212 ℳ im gleichen Monate des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. beziffert sich auf 85 407 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre mehr um 83 319 ℳ.

— **Der Kohlenverkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1901.** Als Gradmesser für die gesammte wirthschaftliche Lage gebührt dem Kohlenverkehr eine besondere Bedeutung. Das ungünstige Bild, das der Güterverkehr im Jahre 1901 zeigt, spiegelt denn auch der Kohlenverkehr in verschärfter Gestalt wieder. Kommen doch von den 1 585 832 t, um welche der Güterverkehr im Jahre 1901 gegen das Vorjahr zurückblieb, allein 784 883 t, also mehr, als die Hälfte auf die Kohlentransporte. Es wurden auf den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen 11 069 709 t Kohlen befördert gegen 11 854 592 t im Jahre 1900. Der Rückgang betrug 6,62 %, während der Rückgang im gesammten Güterverkehr sich auf 6,15 % belief. Der Gesammtverkehr an Kohlen bestand aus 4 369 827 t Steinkohlen und 6 699 882 t Braunkohlen. Erstere gingen gegen das Vorjahr um 483 157 t = 9,96 % und die Braunkohlen um 301 726 t = 4,31 % zurück. Das Antheilverhältniss der Steinkohlen sank daher von 40,94 % auf 39,48 %, während es bei den Braunkohlen von 59,06 auf 60,52 % stieg.

Besonders stark zeigte sich der Rückgang beim Versand der Steinkohlen aus den sächsischen Bezirken. Es wurden versandt: 1 744 575 t Steinkohlen aus dem Zwickauer Kohlenbecken (202 617 t = 10,41 % weniger als im Vorjahre), 1 256 998 t aus dem Lugau-Oelsnitzer Becken (62 847 t = 4,76 % weniger), 407 554 t aus dem Dresdener Becken (48 543 t = 10,64 % weniger), 3 409 127 t sächsische Steinkohlen überhaupt (314 007 t = 8,43 % weniger). Ebenso zeigt der Versand von Braunkohlen aus dem Königreich Sachsen eine Abnahme. Es wurden 376 727 t solcher Kohlen befördert, 29 438 t = 7,25 % weniger als im Vorjahre. Dagegen zeigt der Versand von Braunkohlen aus Sachsen-Altenburg eine Zunahme, denn es wurden 1 619 309 t solcher Braunkohlen (98 456 t = 6,47 % mehr als im Vorjahre) befördert.

Von dem gesammten Ausbringen an sächsischen Steinkohlen betrug die Abfuhr auf dem Schienenwege 72,78 % gegen 77,52 % im Jahre 1900. Seit dem Jahre 1871, also seit 30 Jahren ist dieser Antheil der Eisenbahnabfuhr vom Gesammtausbringen nicht so niedrig gewesen, als im Berichtsjahre.

Im Empfange und der Durchfuhr zeigten besonders starke Rückgänge die Steinkohlen aus Rheinland und Westfalen und die Braunkohlen aus Preussen, Thüringen und Anhalt. Von fremden Bahnen wurden nämlich zugeführt: 630 543 t Steinkohlen aus Schlesien (7 897 t = 1,24 % weniger als im Vorjahre), 270 801 t dergleichen aus Rheinland und Westfalen (89 879 t = 24,92 % weniger), 51 338 t dergleichen aus Böhmen (6 228 t = 13,79 % mehr), 7 968 t Steinkohlen sonstigen Ursprungs (77 602 t = 90,69 % weniger), 569 716 t Braunkohlen aus Preussen, Thüringen und Anhalt (291 249 t = 33,83 % weniger), 4 134 130 t Braunkohlen aus Böhmen (79 495 t = 1,89 % weniger), 5 664 546 t Kohlen überhaupt (539 894 t = 7,70 % weniger).

Der stärkste Kohlenverkehr mit über 1 000 000 t entfiel auf den Monat Januar, der schwächste mit 816 694 t auf den Mai. Die durchschnittlich tägliche Minderbeförderung gegen das Vorjahr betrug 2 150 t, also 215 Doppelladungen zu 10 000 kg. Den stärksten Kohlenempfang hatten Dresden-Altstadt mit Beirk 508 779 t (gegen 560 439 t im Jahre 1900), Leipzig bayerischer

Bahnhof 463 911 t (gegen 466 184 t), Plagwitz Lindenau 369 408 t (gegen 372 033 t), Chemnitz 293 507 t (gegen 341 081 t), Dresden-Neustadt 215 448 t (gegen 223 222 t), Potschappel 185 775 t (gegen 186 151 t), Gera (Reuss) S. St. E. 171 090 t (gegen 176 311 t), Zwickau 163 207 t (gegen 190 953 t), Leipzig Dresdener Bahnhof 157 524 t (gegen 184 206 t), Crimmitschau 153 026 t (gegen 163 028 t). Verhältnissmässig stärkere Rückgänge erlitten Zwickau und Leipzig Dresdener Bahnhof. Infolge dessen rückte Zwickau von der 6. in die 8. Reihe und Leipzig Dresdener Bahnhof von der 8. in die 9. Reihe nach ihrer Bedeutung im Kohlenbezuge.

— **Wohlfahrtseinrichtungen der sächsischen Staatseisenbahnen.** I. Unfallversicherung. In den den Unfallversicherungsgesetzen unterworfenen Betrieben der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung waren im Jahre 1901 durchschnittlich täglich 27 250 unfallversicherungspflichtige Personen (gegen 27 750 im Vorjahre) beschäftigt. 116 Verletzungen und Tödtungen machten im Jahre 1901 die Festsetzung von Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze erforderlich. Diese Zahl ist geringer als in den letzten Jahren; sie betrug 152 im Jahre 1900, 157 im Jahre 1899, 123 im Jahre 1898, 140 im Jahre 1897. Unter Hinzurechnung der aus dem Vorjahre übernommenen 833 Ersatzfälle waren im ganzen aus 949 Unfällen Entschädigungen zu leisten. Von den 116 Verunglückten im Jahre 1901 verursachten 18 eine nur vorübergehende, 59 eine dauernde theilweise, 8 eine dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit und 31 den Tod. Die Jahresausgabe an Entschädigungen ist dem Vorjahre gegenüber von 273 050 *M.* auf 288 841 *M.* gestiegen. Durchschnittlich wurden gewährt: 298 *M.* Renten für Verletzte, 153 *M.* Renten an Wittwen und 110 *M.* dergl. an Waisen. Auf je 1 000 versicherte Personen entfielen entschädigungspflichtige Unfälle im Jahre 1901: 4,26, im Jahre 1900: 5,48, im Jahre 1899: 5,69, im Jahre 1898: 4,75 und im Jahre 1897: 6,11.

II. Betriebskrankenkasse. Diese Kasse geht infolge ihrer günstigen Vermögenslage sowohl in der Dauer, wie in der Höhe der Leistungen bedeutend über die gesetzlich vorgeschriebenen Leistungen der Kasse hinaus. Sie gewährt ihren Mitgliedern auf die Dauer eines Jahres freie ärztliche Behandlung und die erforderlichen Heilmittel sowie ein Krankengeld von 50 % für die ersten 14 Tage und von $66^2/_3$ % für die weitere Dauer der Krankheit vom durchschnittlichen Tagelohne. Für die Familienmitglieder werden auf die Dauer von 26 Wochen die Kosten für ärztliche Behandlung zu drei Viertel, die Heilmittel zum vollen Betrag und für die Behandlung und Verpflegung in Krankenanstalten zu zwei Drittel übernommen. Der Aufwand für die Familienangehörigen betrug im Berichtsjahre 164 834 *M.* In Todesfällen wird ein Sterbegeld gewährt bei Mitgliedern nach dem 30 fachen Betrage des versteuerten Tagelohnes, bei Ehefrauen zwei Drittel, bei Kindern von über 4—15 Jahren ein Drittel und bei Kindern unter 4 Jahren ein Viertel dieses Betrages. Die Anzahl der beitragspflichtigen Mitglieder betrug 29 961, der Vermögensbestand 982 530 *M.* Erkrankungsfälle wurden gezählt 28 825 bei den Mitgliedern und 25 541 bei den Familienangehörigen, Krankheitstage 277 554 bei den Mitgliedern und Sterbefälle 225 bei den Mitgliedern und 2 070 bei den Familienangehörigen. Die Jahreseinnahmen betrugen 982 240 *M.*, die Ausgaben 1 009 997 *M.*, also 27 757 *M.* mehr als die Einnahmen.

III. Arbeiterpensionskasse. Die Kasse ist in zwei Abtheilungen — A und B — zergliedert. Die Abtheilung A hat für sämmtliche nach dem Reichsgesetze versicherungspflichtigen Hilfsbediensteten und Arbeiter der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung alle Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt zu erfüllen, während der Abtheilung B eine weitergehende besondere Fürsorge durch Gewährung von Zusatzrenten, Wittwen-, Waisen- und Sterbegeldern zufällt. Der Abtheilung A gehörten 29 778 beitragspflichtige Mitglieder an. Aus ihren Einnahmen an zusammen 547 492 *M.* wurden gewährt 165 012 *M.* Invaliden- und Altersrenten und 20 948 *M.* Kosten des Heilverfahrens. Der Ueberschuss betrug 320 999 *M.*, der Vermögensbestand 3 215 838 *M.* Die Abtheilung B, der 26 288 beitragspflichtige Mitglieder angehörten, hatte eine Gesammteinnahme von 1 017 769 *M.* Hieraus wurden bestritten 112 370 *M.* für Zusatz- und Ausnahmerenten, 4 918 *M.* Invalidenpensionen, 108 580 *M.* Wittwengelder, 27 559 *M.* Waisengelder, 6 553 *M.* Sterbegelder, 3 794 *M.* Kapitalabfindungen an Pensionärinnen und Waisen. Der Ueberschuss betrug 732 537 *M.*, der Vermögensbestand 8 429 548 *M.* Die in beiden Abtheilungen von der Staatseisenbahnverwaltung selbst geleisteten Beiträge belaufen sich auf 560 160 *M.*

— **Der Verein der Staatseisenbahner zu Greifswald** unternahm dieser Tage unter Betheiligung von ungefähr 1 400 Personen einen Ausflug nach Putbus. Zwei Sonderzüge brachten die Eisenbahner nach dem Endziel. Zunächst vereinigten sich die Theilnehmer im Schützenhause, wohin man gemeinsam unter Vorantritt der Putbuser Badekapelle marschirt war, zu einem Frühschoppen, bei dem das Kaiserhoch von Betriebsingeniör Pühmeyer ausgebracht wurde. Dreher Vogler widmete sein Hoch der Beamtenschaft der königlichen Eisenbahnwerkstätte, während die Ansprache des Werkmeisters Seegert in ein Hoch auf die Damen ausklang. Nach Beendigung des Frühschoppens wurde Putbus und seine herrliche Umgebung nach allen Richtungen durchstreift. In den Gärten des Schützenhauses und des Kursaales wurden allerlei Belustigungsspiele veranstaltet, ein Tanz beschloss die Feier; gegen 10 Uhr trafen die Sonderzüge in Greifswald wieder ein.

Personalnachrichten. Bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Eisenbahn-Telegrapheninspektor Tormin, Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion in Münster i. W. und dem Eisenbahn-Verkehrsinspektor Walter, Vorstand des Central-Wagenamts in Magdeburg, der Charakter als Eisenbahndirektor (mit dem Range der Räthe vierter Klasse) verliehen worden.

Im Bereiche der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurden die Abtheilungsvorstände und Oberregierungsräthe bei der Generaldirektion Gottfried Ries, Dr. Oskar Wehrmann und Lorenz Seidlein zu Regierungsdirektoren, dann der Abtheilungsvorstand Generaldirektionsrath Eduard Weiss zum Oberregierungsrathe befördert und zwar mit Wirkung vom 1. September d. J. — Ferner wurde vom gleichen Zeitpunkte ab der Generaldirektionsrath Hugo Dillenius seinem Ansuchen entsprechend in den dauernden Ruhestand versetzt unter Verleihung des Titels eines Oberregierungsrathes.

Oesterreich.

— **Fertigstellung des zweiten Gleises der Linie Wien Salzburg.** Wie bereits in Nr. 64 S. 977 in Kürze mitgetheilt wurde, ist am 18. d. Mts. in der Theilstrecke Vöcklabruck-Frankenmarkt das zweite Gleis dem Verkehre übergeben worden, wodurch nunmehr die gesammte Linie Wien-Salzburg doppelgleisig ausgebaut ist. Die Eisenbahnlinie Wien-Salzburg ist als Hauptlinie der vormaligen Kaiserin Elisabethbahn von der gleichnamigen Aktiengesellschaft, von welcher sie der Staat späterhin erworben hat, erbaut worden. Der Bau begann Ende Juli 1856. Der Bahnkörper wurde sofort doppelgleisig ausgeführt. Von der Legung des zweiten Gleises wurde zunächst Umgang genommen; die Bahngesellschaft war aber verpflichtet, das zweite Gleis in der Linie Wien-Salzburg dann zu legen, wenn das Roherträgniss 250 000 fl. für die Meile erreicht haben würde. Die eingetretenen Verkehrsbedürfnisse haben die allmähliche Ausführung des zweiten Gleises in der Strecke Wien-Wels zur Folge gehabt. So wurde das zweite Gleis in der Theilstrecke Linz-Hörsching im Herbste 1868 und Hörsching-Wels im Jahre 1869 eröffnet. Nach längerem Stillstande in der weiteren Legung des zweiten Gleises trat infolge Eröffnung der Kronprinz Rudolphbahn und der Arlbergbahn eine Verkehrssteigerung auf der Linie Wien-Salzburg in solchem Maasse ein, dass mit einem Gleis auf der etwa 100 km langen Strecke Wels-Salzburg weiterhin das Auslangen nicht mehr gefunden werden konnte. Im Jahre 1898 wurde daher mit der Ausführung des zweiten Gleises, von der Station Wels ausgehend, begonnen, und bereits am 1. November 1898 das zweite Gleis in der Theilstrecke Wels-Lambach und am 16. Dezember 1899 in der Theilstrecke Lambach-Attnang dem Verkehre übergeben. Dank dem Zustandekommen des Investitionsgesetzes konnte im Jahre 1901 die Fortsetzung dieser dringenden Herstellung in Angriff genommen werden. Am 1. Oktober 1901 erfolgte die Eröffnung des zweiten Gleises in der schwierigsten Theilstrecke Steindorf-Salzburg, sodann am 1. Mai d. J. in der Theilstrecke Attnang-Vöcklabruck, am 1. August d. J. in der Strecke Frankenmarkt-Steindorf und am 18. August d. J. die Inbetriebsetzung des neuen Doppelgleises in der noch ausständigen Theilstrecke Vöcklabruck-Frankenmarkt. Gleichzeitig mit der Legung des zweiten Gleises wurde auch die den gesteigerten Verkehrsverhältnissen entsprechende Umgestaltung einer Anzahl von Stationen durchgeführt. Die nothwendigen umfangreichen Umbauten der Stationen Attnang-Puchheim und Salzburg gelangen erst in weiterer Folge zur Ausführung. Die Herstellung des zweiten Gleises hat auch die Umgestaltung der meisten Kunstbauten in der Strecke Wels-Salzburg bedingt. So wurden auch die Lichtweiten von fünf Vöcklabrücken den in den Jahren 1897 und 1899 bei den Hochwassern gemachten Erfahrungen entsprechend vergrössert. Die Kosten der gesammten Herstellungen einschliesslich der Stationssicherungsanlagen belaufen sich bisher auf rund 7 000 000 Kr.

— **Wassereinbruch im Bosrucktunnel.** An der Südseite des Bosrucktunnels, bei 582 m Stollenlänge, ereignete sich am 15. d. Mts. ein Wassereinbruch, der anfänglich 800 l Wasser in der Sekunde brachte und den Stollen auf 40 m gänzlich und

auf weitere 80 m theilweise verschüttete. Der Wasserzufluss hat nach dem Einbruche abgenommen und betrug am Abend nur 400 l in der Sekunde, am 16. d. Mts. 100 und am 19. d. Mts. nur noch 80 Sekundenliter. Der Einbruch erfolgte unter hohem Druck nahe von der Sohle aus. Die Firste ist vollkommen standfest geblieben. Eine Verletzung oder Gefährdung von Menschen hat nicht stattgefunden. Der Vortrieb des Sohlstollens wurde bis auf weiteres eingestellt, und wird dermalen an der Stauung des vom Wasser aus der Höhlung gebrachten Schuttmaterials gearbeitet. Die frühere Ortsbrust wird ohne weitere Schwierigkeiten in wenigen Tagen erreicht werden, bis zu welchem Zeitpunkte auch der Wassersack ausgelaufen sein dürfte.

Der Bosrucktunnel gehört zur Pyhrnbahnlinie und wird nach der Vollendung 4340 m lang sein. Er liegt in einer Seehöhe von 733 m, mehr als 400 m tiefer wie der Pyhrntunnel. Der Tunnel wird eingleisig hergestellt, und um seine Vollendung nicht zu verzögern, ist trotz seiner verhältnissmässig geringen Länge die Herstellung des Richtstollens mit maschineller Arbeit in Aussicht genommen worden.

Der Haupttheil der im Tunnel zu durchbohrenden Gesteine fällt in das Gebiet der Werfener Schichten. Die Bosrucktrasse der Pyhrnbahn wurde namentlich mit Rücksicht auf die geologische Beschaffenheit des zu durchfahrenden Gebirges gewählt. Die technischen Fachmänner nahmen an, dass der Bau ohne Anstand und unter voller Gewährleistung für die Sicherheit des Betriebes vorgenommen werden könne und dass die Durchbohrung des Bosrucks voraussichtlich unter ganz einfachen Verhältnissen erfolgen werde. Der Stollenanschlag hat bekanntlich am 22. Juli 1901 an der Südseite des Bosrucktunnels bei Ardling in feierlicher Weise stattgefunden.

— **Die Kaufmannschaft gegen die Erhöhung der Zeitkarten.** Der Centralvorstand des Vereins reisender Kaufleute Oesterreich-Ungarns hat mit Rücksicht darauf, das die Erhöhung der Personentarife durch die Fahrkartensteuer für die Geschäftswelt eine neue Abgabe vom geschäftlichen Betrieb bedeute, dem Eisenbahnminister und dem Handelsminister eine Eingabe überreicht, in welcher die Bitte ausgesprochen wird, es mögen die Preise für die Zeitkarten so gestellt werden, dass diese Karten auch nach dem Inslebentreten des Gesetzes über die Fahrkartensteuer nicht mehr als gegenwärtig kosten und daher eine dem zukünftigen Steuerzuschlag entsprechende Verbilligung erfahren. Gleichzeitig werden die Handels- und Gewerbekammern ersucht, ihren Einfluss behufs der im Interesse von Handel und Industrie gelegenen Bitte geltend zu machen.

— **Frankirungsmarken bei den österreichischen Staatsbahnen.** Bekanntlich stehen bei der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung Marken zur Berichtigung der Frachtgebühren für gewöhnliches und ermässigtes Eilgut von bestimmtem Höchstgewicht und auf beschränkte Entfernungen in Verwendung. Die mit der neuen Abfertigungsweise gemachten Erfahrungen sind sehr günstig, und ist die Zahl der Parteien, welche sich der Frankirungsmarken bedienen, in stetiger Steigerung begriffen. Um das Anwendungsgebiet der Frankirungsmarken noch weiter auszudehnen und hiermit das Abfertigungsverfahren entsprechend zu vereinfachen, besteht die Absicht, diese Abfertigung auch für schwerere Stücke und auf grössere Entfernungen als bisher zuzulassen.

— **Fahrkarten auf der Wiener Stadtbahn.** Im Jahre 1901 wurden auf der Wiener Stadtbahn an Stelle der bis dahin in Verwendung gestandenen festen Kartonfahrkarten Zettelkarten eingeführt. Maassgebend für diese Neuerung waren einerseits die bedeutend billigeren Herstellungskosten der Zettelkarten und andererseits die Möglichkeit, diese an Sonn- und Festtagen, für welche auf der Wiener Stadtbahn ein Einheitstarif besteht, ohne Anwendung einer Markirungszange durch Abreissen einer Ecke zu entwerthen. Die Zettelkarten haben sich derart bewährt, dass die Staatseisenbahnverwaltung daran geht, diese Karten auch auf einzelnen Strecken des Staatseisenbahnnetzes zur Einführung zu bringen.

Ungarn.

— **Ein neuer Zonentarif der ungarischen Staatsbahnen.** Wie schon angekündigt wurde, treten mit 1. Januar 1903 mehrfache Abänderungen des ungarischen Zonentarifs ein. Die Aenderungen betreffen die Vermehrung der Tarifzonen, eine mässige Verlängerung der ersten Zone in Verbindung mit einer geringen Erhöhung der Fahrpreise für diese Zone, die Aufhebung der zwischen den ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn bestehenden Tarifgemeinschaft und schliesslich eine mässige Erhöhung der Militärkartenpreise.

Für die Abänderung des Zonentarifes waren in erster Reihe Ursachen finanzieller Natur bestimmend. Die zunehmenden Ansprüche steigern die Ausgaben, ohne dass entsprechende Mehreinnahmen erzielt wurden. Im Jahre 1901 betrug die Mehrleistung 42 102 000 Personenkm, die Mehreinnahme 704 300 Kr., so dass auf 1 Personenkm nur eine Mehreinnahme von 1,68 h entfällt — kaum genügend, um die Selbstkosten zu decken. Die getroffenen tarifarischen Verfügungen sollen nun die Einnahmen aus dem Personenverkehr angemessen steigern, ohne das reisende Publikum empfindlich zu belasten. Die Steigerung der Einnahmen erscheint auch darum nothwendig, weil die Mittel beschafft werden müssen, um die Gehälter der Angestellten der Staatsbahnen aufbessern zu können.

Die Abänderung bezieht sich nicht auf den Nachbarverkehr, der erst im Jahre 1896 neu geregelt worden ist, und auch nicht auf die Fahrpreise der mittleren Entfernungen (Zone II bis XIII), sondern auf jene Entfernungen, bezüglich deren im Vergleiche mit den benachbarten Eisenbahnen die Preise auf den ungarischen Staatsbahnen unverhältnissmässig wohlfeil sind, das ist auf die Entfernungen über 225 km und auf die von 21 bis 25 km reichende I. Zone. Ein unleugbarer Mangel des Staatsbahn-Zonentarifes ist es nämlich, dass sich die Fahrpreise schon von 226 km angefangen nicht weiter erhöhen. (Diese betrugen in der XIV. Zone: für Personenzüge III. Klasse 8 Kr., II. Klasse 12 Kr., I. Klasse 18 Kr., für Schnellzüge III. Klasse 10 Kr., II. Klasse 16 Kr., I. Klasse 24 Kr.)

Die Erhöhung der Fahrpreise für grosse Entfernungen erweist sich um so mehr gerechtfertigt, weil die zahlreichen kostspieligen Vorkehrungen, wie die Vermehrung der Eil- und Expresszüge, die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit, die Beschaffung zahlreicher und bequemer Wagen, vornehmlich dem längere Strecken durchreisenden Publikum zu gute kommen, und es nur recht und billig erscheint, dass dieses Publikum, wenn auch nur zu einem Theile, die in seinem Interesse gemachten Ausgaben decken helfe. In diesem Sinne wurde die Entfernungsgrenze der XIV. Zone auf 226—300 km beschränkt, und wurden für die grösseren Entfernungen zwei neue Zonen geschaffen, und zwar die XV. Zone für Entfernungen von 301 bis 400 km, und die XVI. Zone für Entfernungen über 400 km. Die Fahrpreise wurden derart bemessen, dass sie, von der XIV. Zone fortschreitend, für eine Zone, sowohl bei den Personen- als auch bei den Eilzügen in der III. Klasse um je 1 Kr., in der II. Klasse um je 2 Kr. und in der I. Klasse um je 3 Kr. sich erhöhen. Es betragen demnach die Fahrpreise für die XV. Zone (301—400 km) bei Personenzügen 9, 14 und 21 Kr., bei Eilzügen 11, 18 und 27 Kr.; für die XVI. Zone (über 400 km) bei Personenzügen 10, 16 und 24 Kr., bei Eilzügen 12, 20 und 30 Kr. Dieser Fahrpreisvertheuerung gegenüber soll es in der XIV., XV. und XVI. Zone gestattet werden, die Fahrt einmal für 24 Stunden zu unterbrechen.

Die Einführung der beiden neuen Zonen dürfte, unter Zugrundelegung des Personenverkehrs im Jahre 1900, eine Mehreinnahme von rund 1 800 000 Kr. ergeben. Auf den Eingang dieser Summe kann wohl gerechnet werden, da die Erhöhungen so gering sind und auf so grosse Entfernungen entfallen, dass eine nennenswerthe Abnahme des Personenverkehrs aus diesem Grunde als ausgeschlossen betrachtet werden darf.

Ausser der Vermehrung der Zonenzahl soll auch die I. Zone, welche sich jetzt von 21—25 km erstreckt (die Entfernungen von 1—20 km fallen in besondere Nahverkehrszonen), auf 27 km verlängert und der jetzt zu niedrige Fahrpreis erhöht werden, und zwar für Personenzüge III. Klasse von 50 auf 60 h, II. Klasse von 80 auf 100 h, I. Klasse von 1,20 Kr. auf 1,50 Kr.; für Eilzüge III. Klasse von 60 h auf 70 h, II. Klasse von 100 h auf 1,20 Kr., I. Klasse von 1,50 Kr. auf 1,80 Kr. Die Erhöhung beträgt sowohl für Personenzüge als auch für Eilzüge in der III. Klasse 10 h, in der II. Klasse 20 h und in der I. Klasse 30 h. Diese Erhöhung dürfte, auf Grund des Verkehrs vom Jahre 1900, eine Mehreinnahme von 800 000 Kr. ergeben.

Die Regierung wird weiterhin die Vereinbarung aufheben, welche seit dem Inslebentreten des Zonentarifes zwischen den ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn besteht. Dieser Vereinbarung zufolge werden die Personenfahrpreise im Verkehr der Staatsbahnen und der ungarischen Linie der Kaschau-Oderberger Bahn „durchgerechnet“ und die Einnahmen (aus den Personen- und Gepäckkarten der XIV. Zone) nach dem Verhältnisse von 70 zu 30 auf die beiden Bahnen vertheilt. Diese Vereinbarung, welche im Interesse des Verkehres zwischen der Hauptstadt Budapest und dem Oberlande getroffen worden ist, erweist sich insofern nicht mehr als vortheilhaft, als seit der Uebernahme der Zsolna-Pressburger Linie der Verkehr von den Stationen Eperies, Kaschau und den östlich von Kaschau liegenden Staatsbahnstationen sich über die zwar längere, aber billigere Linie Ruttka-Zsolna-Pressburg nach Wien bewegt.

Durch die Aufhebung der Tarifgemeinschaft zwischen den ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn wird zwar der Personenverkehr in der XV. und XVI. Zone

beider Bahnen vertheuert werden, doch wird diese Vertheuerung für den ungarischen Inlandsverkehr nicht mehr betragen als höchstens: bei Personenzügen in der III. Klasse 3,50 Kr., II. Klasse 5,60 Kr., I. Klasse 8,40 Kr.; bei Eilzügen in der II. Klasse 7 Kr., in der I. Klasse 10,50 Kr. Uebrigens wird diese Vertheuerung durch Ausgabe von ermässigten Rückfahrkarten zwischen den bedeutenderen Stationen der Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn, namentlich im Verkehr mit den Tátrabädern, gemildert werden.

Die Aufhebung der Tarifgemeinschaft dürfte die Personenverkehrseinnahme der Staatsbahnen um etwa 300 000 Kr. erhöhen. Ausserdem tritt eine mässige Erhöhung der Militärfahrpreise ein.

Die gesammte Mehreinnahme infolge der Tarifänderungen wird jährlich mit 3 000 000 Kr. veranschlagt.

— **Die Tarifmaassnahmen der ungarischen Staatsbahnen.** Gegenüber den Ausführungen der „N. Fr. Pr.“ über die angebliche „ungleiche Tarifbehandlung österreichischer Waaren in Ungarn“ weist der „Pester Lloyd“ darauf hin, dass allen Stationen, für welche in den Ausnahmetarifen der ungarischen Staatsbahnen für gewisse Artikel tarifarische Zugeständnisse gewährt sind, diese unter den gleichen Bedingungen und in der gleichen Richtung im Sinne der bestehenden Verträge auch für ausländische, insbesondere österreichische Sendungen zur Verfügung stehen und dass ähnliche Verfügungen in allen Ländern, insbesondere aber in Oesterreich getroffen worden, ohne dass hierüber von irgend welcher zuständigen Stelle Klage geführt wurde. Der „Pester Lloyd“ führt beispielsweise an, dass die österreichische Malzrefaktie den ungarischen Malzversendern nicht bedingungslos, sondern nur bei Neuaufgabe der ungarischen Sendungen in einer österreichischen Station zur Verfügung stehe, während die auf den ungarischen Staatsbahnen für den Orientverkehr bestehenden sehr bedeutenden Refaktien auch im Falle der direkten Aufgabe der betreffenden Sendungen von Wien, Prag, beziehungsweise einer ganzen Reihe von österreichischen Stationen zur Anwendung kommen.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Monate Juli d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatseisenbahnen	16 173 387	+ 360 569
Südbahn (ungarische Linien)	1 505 496	+ 7 609
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	121 004	— 31 789
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 060 595	— 4 783
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	76 494	— 34 303
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	72 000	+ 1 248
Hauptbahnen zusammen	19 008 976	+ 298 551
Lokalbahnen „	2 879 832	+ 82 655
insgesammt	21 888 808	+ 381 206

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme der Hauptbahnen 123 215 688 Kr., jene der Lokalbahnen 19 213 339 Kr., zusammen 142 429 027 Kr. Es zeigt sich gegenüber den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres bei den Hauptbahnen ein Ausfall von 2 973 412 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen 2 473 944 Kr., bei der Südbahn + 78 838 Kr., bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter — 86 234 Kr., bei der Kaschau-Oderberger — 241 334 Kr., bei der Mohács-Fünfkirchener — 239 559 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser — 11 179 Kr.), bei den Lokalbahnen hingegen eine Mehreinnahme von 597 696 Kr., somit bei allen ungarischen Eisenbahnen insgesammt eine Verminderung der Einnahmen um 2 375 716 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge aller Eisenbahnen in Ungarn (ohne die Kleinbahnen, d. h. die Stadt- und Strassenbahnen nicht einbezogen) betrug 17 708 km gegen 17 557 km im Vorjahre; die Vermehrung um 151 km entfällt auf die Lokalbahnen, deren Länge von 8 184 km auf 8 335 km stieg, während die Länge der Hauptbahnen mit 9 373 Kilometer unverändert blieb.

Luxemburg.

— **Die Statistik der Eisenbahnen im Grossherzogthum Luxemburg,** von denen, wie bekannt, die Wilhelm-Luxemburgbahn von der Generaldirektion der Reichseisenbahnen zu Strassburg mit verwaltet wird, während die Prinz Heinrichbahn unter eigener Verwaltung steht, lässt für das Jahr 1901 im Güterverkehr gegen das Vorjahr einen nicht unerheblichen Rückgang erkennen, so dass sich der wirthschaftliche Niedergang, welcher damals alle Verkehrsgebiete Mitteleuropas heimsuchte, also auch hier bemerklich gemacht hat. Während der Personenverkehr sich sowohl bei der Wilhelm-Luxemburgbahn wie bei der Prinz Heinrichbahn ziemlich auf der alten Höhe gehalten hat, ging der Güterverkehr bei der ersteren von 6 062 246 auf 4 874 924 t oder um nahezu 20 % zurück. Dementsprechend verringerten sich auch die Gesammteinnahmen bei der Wilhelm-Luxemburgbahn von 16 863 750 auf 14 858 125 Fr. Es trat also ein Einnahmeausfall von mehr als 2 000 000 Fr. ein und die kilometrische Einnahme ging von 96 918 auf 87 400 Fr. zurück. — Bei der Prinz Heinrichbahn ermässigte sich die beförderte Transportmenge von 2 852 820 auf 2 152 692 t, also um 700 128 t oder um rund 25 %. Die Einnahmen der Verwaltung, welche im Vorjahre rund 5 370 000 Fr. betragen hatten, gingen auf 3 892 237 Fr. zurück und die kilometrische Einnahme erfuhr einen Ausfall von 31 772 auf 23 031 Fr., sie ermässigte sich mithin um 8 741 Fr.

Uebrige europäische Länder.

— **Ueber den Stand des Jungfraubahnunternehmens** enthält die „Köln. Ztg.“ einen interessanten Bericht, den wir nach Ausmerzung einiger geographischer Fehler und mit einigen Weglassungen nachstehend wiedergeben:

„Viel gescholten und viel gepriesen, hat der Plan, die Jungfrau, den schönsten Berg Europas, mit einer Bergbahn zu erklimmen, nicht mehr geruht, seit 1896 Guyer-Zeller von Zürich mit dem Plan und den zur Ausführung nöthigen Millionen hervortrat. Zuerst traten die Aesthetiker gegen den Plan auf. Eine Bahn auf die Jungfrau entweihe die Heiligkeit der Alpenwelt. Dem entgegneten die modernen Menschen: jetzt kenne nicht $^1/_{20}$ % der Reisenden die erhabene Hochgebirgswelt. Der Bau einer Jungfraubahn demokratisire erst des Berges Schönheit. Dann stellte der Bund, die Regierung, in Zweifel, dass der Mensch bei den 4 166 m der Jungfrauspitze noch genügend athmen könne. Zur Sicherung der Reisenden müssten wenigstens unten an der Station ärztliche Untersuchungen vorgenommen werden, ob Herz und Lungen widerstandsfähig seien; für jede Erkrankung oder jeden Todesfall sei die Bahngesellschaft verantwortlich. So vernünftig das aber klingt, so unausführbar und direkt komisch müsste eine so flüchtige ärztliche Untersuchung sich ausnehmen. Herr Guyer-Zeller wandte sich an die Universitäten, und deren Gutachten lauteten dahin: Bei einem kurzen Verweilen in 4 166 m Höhe könne der Mensch genügend athmen. Damit fiel der Widerstand des Bundes. Die Bahn ist gebaut, in ihren Anfängen wenigstens, und lohnt sich gut. Sie ist bis zum Eigergletscher von 100 000 neugierigen Reisenden befahren worden. Da starb 1899 der überaus thatkräftige Unternehmer Guyer-Zeller, und es wurden Zweifel laut, ob nun der waghalsige Plan dennoch zu Ende geführt werden könne.

Es scheint doch so. Die Strecke im Innern der Eigerwand ist 700 oder 800 m oberhalb des Rothstock bis auf die elektrische Zuleitung vollendet und wird im Mai 1903 eröffnet werden. Deren Endpunkt heisst nicht, wie Zeller annahm, „Grindelwaldblick“, sondern schlicht: Station „Eigerwand“. Sie liegt in der Höhe von 2 600 m noch im nördlichen Theile des Eigers. Nach dem Projekt dreht sich der Tunnel dann scharf im Winkel und erreicht bei 3 100 m an der Südseite des Berges, also mit dem Ausblick nach Süden (in der „Köln. Ztg.“ steht: Italien!) zu, das kolossale Eismeer des Aletschfirns, des Viescher Gletschers, des Mönchsjochs usw. Bei Station „Eismeer“, die 1905 beendet werden soll, führt die Bergalpenbahn mitten ins ewige Eis, von da aus sieht man die Gletschermeere nicht von unten nach oben, sondern von oben nach unten handgreiflich. Die Hochfläche von Eis und Schnee auf dem Kamm des Berner Oberlandes wird mit der Lokomotive erreicht sein. Bereits verlautet, dass man von hier oben — bei 3 100 m Höhe! — Rennsport für Skiläufer, für Rennwolffahrer und Schlittenposten usw. vorsieht, und wer die Menschen kennt, und besonders die Engländer, wird den Massenbesuch dieses Eiscirkus zwischen Himmel und Erde durchaus nicht bezweifeln. Bis zur Spitze der Jungfrau hatte Herr Guyer-Zeller 45 Fr. Fahrtaxe berechnet. Bis „Eismeer“ wären das etwa 30 Fr., also nichts Unerschwingliches. Dort oben Schlitten, die entweder übers Eismeer nach Grindelwald oder über den Strom des Aletschgletschers nach der Walliser Seite führen, angesichts des Finsteraarhorns, der Jungfrau, der Viescherhörner usw., das ist ein Endpunkt dieser Bahn, durch den sie der Ausbeutung der Hochgebirgspassion sehr wohl entspricht und thatsächlich zum „Geschäft“ werden kann. Bis jetzt stecken rund 3 500 000 Fr. im Bau.

Unter „Station“ dort oben versteht man etwas, was bisher ebenfalls noch nirgend da war. Schon die 1903 im Mai zu eröffnende Eigerwandstation liefert die Probe. Die Bahn liegt ganz im Berge. Allerdings möglichst am Rande.

Die „Station" nun, die man mit Staunen sieht, ist dem Troglodytensystem nachgebildet: Man höhlt oben den Berg aus, lässt Steinschäfte, die die Wölbung tragen, stehen und wird also Wartesäle, Billetausgabe, Restaurant, ja, „einige Fremdenzimmer" in Höhlen und Hallen einrichten. Ein seitlicher Stollen führt zu grossen Portalöffnungen hoch an der Kante der Bergwand und hier sind Balkons, bei 3 100 m Höhe, vorgesehen, die den Blick in die Lande gestatten. Die „Station" wird elektrisch erhellt. Der Bau der ganzen Bahn wird jetzt von der Vorstation Eigergletscher betrieben. Dort sind 180—200 Arbeiter Sommer und Winter thätig bei den Tunnelbohrungen. Die Elektrizität dreht die Bohrer. Vorrathshäuser bergen Essmaterial für 6—8 Monate. Schlafsäle mit elektrischen Oefen, Direktorialbüros, ein kleines Gasthaus sind errichtet und — eine eigene Bäckerei. Disziplin, Vernunft und Ordnung herrschen, und wer die Anlagen betrachtet, selbst skeptisch betrachtet, der wird das Unternehmen in dem angedeuteten Umfange für vollkommen solide ansehen. Wollte man eine Bahn, die bei 2 064 m Höhe über den Menschenwohnungen beginnt, mit Kohlenlokomotiven betreiben, so wäre jeder Ertrag ausgeschlossen. Deshalb hat Herr Guyer-Zeller nur an einen elektrischen Betrieb gedacht. Das Kraftwerk steht im Lauterbrunnenthal. Seine Einrichtung mit den Starkstromleitungen herauf kostet nahezu eine Million. Aber die Kraft selbst kostet fortan nichts. Die reissende Lütschine liefert den Turbinen etwa 2 600 PS. Diese erzeugen 7 000 Volt Spannung, die an den Stellen, wo man Kraft braucht, umgewandelt werden. Vom Kraftwerk zum Eigergletscher geht man zu Fuss etwa 4 bis 5 Stunden bergan. Die Maschinen sind bewundernswerth bei Rieter in Winterthur, in Oerlikon und in Baden von Brown & Bovery hergestellt. Oben sind die Wagen ganz unseren Strassenbahnwagen gleich. Nur ein Wagen oder zwei bilden einen „Zug". Die kleine Lokomotive schiebt ihn und läuft an einer Oberleitung. Sie und die Wagen überwinden die Steigung — bis 25 % — an einer festen Zahnstange, die zwischen den Schienen, 1 m Spurweite, auf Eisenschwellen befestigt ist. Auch im nächsten Winter arbeiten 180—200 Arbeiter, meist Italiener, im Tunnel."

So weit der Gewährsmann der „Köln. Ztg." Weggelassen haben wir einige Stellen, in denen er sich gegen die Fortführung der Bahn bis zur Jungfrauspitze ausspricht, weil eine Verzinsung des hierfür erforderlichen grossen Kapitalaufwandes unwahrscheinlich sei. Wir sind nicht imstande, über diese Seite der Sache ohne nähere Unterlagen zu urtheilen, möchten aber die Hoffnung aussprechen, dass der geniale Plan Guyer-Zeller's, den er in einer glänzenden Tischrede bei der Jubiläumsversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Sommer 1896 in unvergesslichen begeisternden Worten schilderte, doch noch verwirklicht wird! Gewiss wird schon die Station „Eismeer" einen wundervollen Ausblick gewähren! Aber die Gornergratbahn bietet ähnliches und erreicht eine nur wenig geringere Höhe (3 020 m; der Gornergrat selbst 3 136 m). Etwas Unvergleichliches würde die Bahn erst bei der Fortsetzung bis dicht unter den Jungfraugipfel selbst bieten!

— **Elektrischer Betrieb auf den Veltliner Bahnstrecken des adriatischen Netzes.** Wie der „B. B.-Z." aus Mailand gemeldet wird, soll nunmehr Anfang September d. J. auf der Linie Lecco-Colico mit Abzweigungen nach Chiavenna und Sondrio der elektrische Betrieb, der bereits im Oktober 1901 eröffnet werden sollte, zur Einführung gelangen. Die damals ungenügenden Proben sollen neuerdings befriedigende Ergebnisse geliefert haben. Die Ausführung der Anlage wurde bekanntlich durch die Firma Ganz & Co. in Budapest bewirkt.

— **Königlich portugiesische Eisenbahngesellschaft.** Die Verhältnisse dieser Gesellschaft haben sich gegen das Vorjahr gebessert. Die Roheinnahmen aus dem Bahnverkehr steigerten sich von 4 664 236 Milreis auf 4 900 588 Milr. (1 Milr. = 3,6 *M.*), zu dem Mehr trug der Personenverkehr 49 650 Milr., die Eilfrachten 23 079 Milr., der Güterverkehr aber 162 451 Milr. bei. Diese Einnahmen verstehen sich ohne die Garantiezuschüsse des Staates, aber auch er hatte diesmal nur 443 031 Milr. aufzuzahlen, gegen 465 928 Milr. des Vorjahres. Für die Linie Torres-Figueira beschränkte sich sein Zuschuss auf nur noch 48 260 Milr., so dass, wenn diese Entwickelung sich fortsetzt, die Linie voraussichtlich in einigen Jahren keinen Zuschuss mehr nöthig haben, sondern selbst mit Rückzahlungen werde beginnen können. Auf der Beira-Baixalinie betrug der Zuschuss immer noch 394 770 Milr. Einschliesslich kleiner verschiedener Einnahmen und der Garantie stellten sich die Gesammtbruttoerträge auf 5 360 151 Milr. (1900: 5 150 141 Milr.). Damit hat sich der Betriebskoeffizient, der 1901 plötzlich von 44,31 % auf 47,29 % stieg, diesmal auf 46,62 % ermässigt, obwohl Kohle und Eisen infolge alter Abschlüsse wenig billiger waren.

Als Ueberschuss blieben 2 673 295 Milr., welche zur Verzinsung und Tilgung der Obligationen verwendet wurden. Im Bau ist z. Zt. eine Verbindungslinie von St. Anna nach Vendas Novas; es ist zu hoffen, dass der Bau noch vor Ablauf der gestellten Frist und vielleicht schon für die Ernte von 1904 fertig werden wird, und dass alsdann der Verkehr auf den bestehenden Linien davon Nutzen zieht. Die Bilanz zeigt das Aktienkapital mit 6 000 000 Milr., die erststelligen Obligationen mit 47 300 000 Milr., die zweitstelligen mit 41 710 000 Milr. Die rückzahlbaren Zuschussleistungen der Regierung belaufen sich jetzt auf 4 869 189 Milr.

— **Piräus-Athen.** Die Gesellschaft der Peloponnesbahnen hat die Regierung in Kenntniss gesetzt, dass der ihr übertragene Bau der Linie Kyparissia-Meligala (Peloponnes) beendet ist und dass daher der Betrieb nach durchgeführter Uebernahme eröffnet werden könne. Desgleichen sind die Arbeiten auf der Eisenbahnlinie Mileä-Lechonia (Thessalien) in einer Weise vorgeschritten, dass man binnen Monatsfrist die Bahn vollständig fertiggestellt zu haben hofft. Auch die Vorarbeiten der das bei weitem grösste Interesse in Anspruch nehmenden Linie Piräus-Demerli-türkische Grenze wurden im Monat Juli d. J. energisch betrieben. Die Regierung übergab den neuen Konzessionären die vorhandenen Arbeiten sowie die beträchtlichen Baumaterialien, welche nach dem Zusammenbruch der ursprünglich mit dem Bau betraut gewesenen englischen Gesellschaft in den Besitz der griechischen Regierung übergegangen waren. Der Streckenbau wurde in drei Abschnitte eingetheilt, von denen der erste bis Badi (180 km) reicht, mit Abzweigung nach Chalcis (21,2 km), der zweite von Badi nach Lianokladi (42 km) mit Abzweigung nach Stylis (19,7 km) und der dritte von Lianokladi nach Demirly (82 km). Auf dem ersten Abschnitt hat auch der Streckenbau begonnen.

Fremde Welttheile.

— **Die Bagdadbahn in englischer Beleuchtung.** Wer die Auslassungen englischer Blätter über das deutsche Bagdadbahn-Projekt mit Aufmerksamkeit verfolgt hat, kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass unsere angelsächsischen Stammesvettern jenseits des Kanals die Erfolge, welche deutsches Kapital und deutsche Arbeit auf türkischem Boden errungen haben, nur mit recht gemischten Gefühlen betrachten. Auf der einen Seite wissen sie es offenbar als eine sehr willkommene Wendung zu schätzen, dass in denjenigen Gebieten, welche dem russischen Zugriffe am nächsten liegen, eine dritte, bisher unbetheiligte Macht sich mit ihren wirthschaftlichen Interessen heimisch macht und auf diese Weise gewissermaassen eine Isolirschicht zwischen die widerstreitenden Pole der russischen und englischen Bestrebungen einschaltet. Trotzdem aber vermögen sie ein lebhaftes inneres Missbehagen darüber nicht zu unterdrücken, dass jetzt einem anderen Volke ein wirthschaftlicher und politischer Erfolg zufallen soll, um den sie selbst jahrzehntelang mit heissem Bemühen geworben haben, und diese Empfindung verleiht den freundlichen und aufmunternden Worten, mit denen sie das deutsche Vorgehen begleiten, einen etwas säuerlichen Beigeschmack. In diesem Sinne ist auch eine Besprechung gehalten, welche die Londoner „National Review" vor kurzem über die erfolgte Konzessionirung der Bagdadbahn gebracht hat, und die als ein bezeichnendes Stimmungsbild der in England herrschenden Auffassung gelten kann. Der Verfasser D. G. Hogarth schildert zunächst in kurzen Zügen, wie die englische Politik sich seit 1835 bemüht habe, durch die Euphratländer eine Zuwegung vom Mittelmeere zum persischen Meerbusen zu bahnen. Zunächst habe man eine Schiffbarmachung des Euphratstromes bis zum Breitengrade von Aleppo angestrebt, später sei eine Eisenbahnlinie von der Orontesmündung nach Kuweit geplant worden, und dieses letztere Projekt habe namentlich in den sechziger Jahren im Vordergrunde des Interesses gestanden, weil man dadurch ein Gegengewicht gegen den mit französischem Gelde gebauten Suez-Kanal zu gewinnen hoffte. Seit der Zeit aber, wo England durch die Besetzung Aegyptens den entscheidenden Einfluss über jenen Kanal gewonnen habe, seien alle jene früheren Pläne an innerer Entkräftung hingestorben

Gewiss gebe es für die türkische Regierung viele und triftige Gründe, die ihr das deutsche, jetzt auch von Frankreich gestützte Unternehmen in wünschenswerthem Lichte erscheinen liessen. Der Sultan brauche um seine eigenen Herrschaftsrechte nicht weiter besorgt zu sein, wenn zwei unter sich im schärfsten Widerstreite stehende Völker ein gemeinsames Werk gründen, zumal da keines von ihnen mit nur annähernd gleichen Interessen im Osten betheiligt sei wie England und Russland. Welch gewaltigen Zuwachs die eigene militärische Machtstellung des Sultan aber durch einen solchen Bahnbau gewinnen werde, darüber könne er sich jetzt nicht mehr im Unklaren sein, seit die Bahnlinie Dedeagatsch-Saloniki 1897 im griechischen Kriege so vorzügliche Dienste geleistet habe. Namentlich aber hätten sich die Pläne wesentlich aussichtsvoller gestaltet, seitdem man

dem Widerspruch Russlands sowohl wie Frankreichs dadurch Rechnung getragen hat, dass man den Anschluss in Angora aufgab und dafür den in Konia wählte. Dadurch verliere die Bahn ihren strategischen Charakter als eine Bedrohung der armenischen Grenze; zugleich gewinne sie für die französischen Bahnlinien in Kleinasien einen hohen wirthschaftlichen Werth, und dass die Baustrecke dadurch um 450 km kürzer werde, sei ebenfalls ein sehr schätzbarer Vortheil. Da die an der Spitze des Unternehmens stehenden Banken, die Deutsche Bank in Berlin und die Ottomanische Bank in Konstantinopel Privatanstalten seien, so fielen damit diejenigen politischen Bedenken weg, welche seinerzeit für die von der englischen Regierung geförderten verfrühten Baupläne verhängnissvoll geworden wären. Gleichwohl gebe es noch eine heikle Frage, und das sei die Geldfrage. Die Deutsche Bank habe die Bahnen nach Angora und Konia auf Grund einer jährlichen Einnahmegewähr von 12500 Fr. für das Kilometer gebaut, wodurch die Baukosten mit rund 7 % verzinst werden. Für den weiteren Ausbau der Bahn bis Bagdad sage die Pforte ebenfalls 12000 Fr. für das Kilometer zu, welchem Betrage noch 4500 Fr. für Betriebskosten hinzugehen. Damit liessen sich die auf 200000 Fr. für das Kilometer veranschlagten Baukosten mit 6 % verzinsen. Aber um eine unanfechtbare Sicherheit für diese Ausgaben zu bieten, werde allerdings eine ausserordentlich hohe Kapitaldeckung aufzubringen sein, und hierbei werde es sich zugleich um zwei wichtige Vorfragen handeln. Einmal bedürfe es dann noch der Feststellung, ob das veranschlagte Kapital auch thatsächlich zur Vollendung des gewaltigen Werks ausreiche, bei dem hohe Gebirgsketten zu überwinden und breite Ströme zu überbrücken sind. Und zweitens werde es sich fragen, welche Reinerträge von der Betriebsführung zu gewärtigen seien. Gerade in dieser Beziehung glaubt der Verfasser nur sehr ungünstige Erfolge in Aussicht stellen zu können, denn auf der Strecke zwischen Aleppo und Mosul liege der gewählte — allerdings gerade und ebene — Weg abseits von den mehr bevölkerten Städten und Gegenden, und abwärts von Mosul werde der billigere Wasserverkehr in der Thalfahrt jeden Wettbewerb der Bahn ausschliessen. — Schliesslich rüstet sich der Verfasser mit dem ganzen Stolze Albions, indem er ausruft: „Was die strategische Bedeutung anlangt, so können wir in guter Ruhe alle Unkenrufe unbeachtet lassen, die uns eine Gefahr für Indien aus einem Bahnunternehmen prophezeien, das Truppentransporte bis zu einem 800 km weit binnenlands belegenen Punkte führen könnte, der nur durch einen mit kleinen Raddampfern befahrenen Fluss Verbindung mit der See hat. Im Güterverkehr wird sich der Wettbewerb des Unternehmens selbst in Friedenszeiten schwerlich jemals für den Suez-Kanal fühlbar machen. Was aber den Personenverkehr anlangt, so halten wir die von den deutschen Unternehmern in Aussicht genommenen Ergebnisse in gleichem Maasse für übertrieben, wie es die von den englischen Förderern einer Euphratbahn aufgestellten Einträglichkeits-Berechnungen seinerzeit gewesen sind." — Qui vivra, verra!

— **Die Verwendung flüssiger Lokomotivfeuerung hat in Japan,** wie wir einem Berichte unseres sehr geschätzten Mitarbeiters, des Eisenbahn-Bauinspektors Baltzer in Tokio im „Centralblatt der Bauverw." entnehmen, während der letzten Zeit zu günstigen Ergebnissen geführt. Dort sind in der Provinz Echigo erhebliche Erdölquellen von einheimischen Geschäftsleuten neuerdings mit zunehmendem Erfolge erschlossen worden, und die Verwendung dieses Erdöls auf den Staatsbahnstrecken in den Provinzen Echigo und Shinano empfahl sich um so mehr, da die Zuführung der Kohle von Kiuchiu und Hokkaido dieses Heizmittel dort zu einem sehr kostspieligen machte. Nach vorgängigen sorgfältigen Versuchen ist im Jahre 1900 zunächst eine Anzahl Lokomotiven der 73 km langen Bahnstrecke Nagano-Naoyetsu der Shinetsulinie für Oelfeuerung ausgerüstet worden und diese bewährt sich auf der in starken Steigungen liegenden Strecke, welche bis zu 670 m Meereshöhe aufsteigt, in günstigster Weise. Namentlich ist die Rauchentwickelung, welche bei der Eigenart der japanischen Kohle eine sehr starke war, bei der neuen Einrichtung eine sehr geringe. Nach diesen Erfahrungen und weiteren Versuchen, die man auf der Usuipassstrecke der Shinetsubahn gemacht hat, erschien die Einführung der flüssigen Lokomotivfeuerung auch hier als eine dringende Nothwendigkeit. Diese zwischen den Stationen Yokogawa und Karuizawa belegene 8 km lange Strecke wird mit besonderen Zahnradlokomotiven nach Abt'scher Bauart betrieben. In den Jahren 1898 bis 1900 hat sich nun sowohl der Personen- wie der Güterverkehr auf ihr in so reissend schnellem Maasse gesteigert, dass die bisherige Betriebsweise den erhöhten Anforderungen voraussichtlich schon bald nicht mehr wird genügen können. Alsdann wird es nothwendig sein, die bislang aus 7 bis 10 Wagen mit einer Schiebemaschine bestehenden Personenzüge auf 15 Wagen zu verstärken und in die Mitte dieses Zuges eine zweite Maschine einzustellen. Bei Kohlenheizung wäre dies aber wegen der unerträglichen Rauchplage, die in den zu durchfahrenden 26 Tunneln entstehen würde, nicht möglich. Die Einführung flüssiger Feuerung dürfte sich also hier als der einfachste Ausweg erweisen, und er wird um so lieber betreten werden, als sich dieses Heizmittel gegenüber der Kohlenfeuerung um rund 60 % billiger stellen soll.

— **Die „Bundes-Verkehrskommission"** (The interstate commerce commission) **in Nordamerika.** Bekanntlich ist in den Vereinigten Staaten im Jahre 1893 das sogenannte „Sicherheitsvorrichtungsgesetz" (Safety appliance act) in Kraft getreten,* durch welches die Bahnen zur Einführung von selbstthätigen Kuppelungen und durchgehenden Bremsen gezwungen werden. Zur vollen Durchführung gelangte es erst im August 1900. Doch sind nun schon seine günstigen Wirkungen auf die Sicherheit der Eisenbahnbediensteten zu erkennen. So berichtet die oben genannte Kommission, welche mit Hilfe von 6 oder mehr Inspektoren, die die Güterbahnhöfe besuchen und die Wagen prüfen, feststellt, wie gründlich die einzelnen Bahnen den Vorschriften des Sicherheitsgesetzes nachkommen.

Die „Railr. Gaz." hat schon unter dem 31. Januar d. J. eine Mittheilung über den letzten Jahresbericht der Kommission (Jahr endigend mit dem 30. Juni 1901) gebracht. Jetzt — nach dem Erscheinen des vollen Wortlauts des Berichts — lässt sie eine Nachlese folgen, die unsere Beachtung verdient.

Nach einer Uebersicht über 70 % der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, in welcher die Zahlen der beim An- und Abkuppeln der Wagen getödteten bezw. verletzten Bediensteten zu denen der überhaupt angestellten in Verhältniss gebracht sind, zeigt sich im Berichtsjahr eine Abnahme gegen das Vorjahr bei den Tödtungen um 35 %, bei den Verletzungen um 52 %. Dass dies zum sehr grossen Theile dem Sicherheitsgesetz von 1893 zu danken ist, „kann nicht ernstlich in Frage gestellt werden".

Durch die Arbeiten der sechs Inspektoren, die im Berichtsjahr (1. Juli 1900 bis 30. Juni 1901) 98600 Wagen prüften, hat auch die Zahl der schadhaft gefundenen Wagen gegen das Vorjahr um etwa 13 % abgenommen. Wenn sich im Einzelnen bei den Schäden an Kuppelungen eine Zunahme von 3,5 % zeigte, so wird dies neben der allmählich verschärften Prüfung noch dadurch erklärt, dass die Neuausrüstung der Wagen in den letzten drei Monaten vor dem gesetzlichen Endtermin (1. August 1900) an vielen Stellen „unter ungewöhnlichem Druck" vor sich ging. Dagegen verminderten sich die schadhaften Entkuppelungsvorrichtungen um 25 %. Was um so wichtiger ist, als diese Art rund 2/3 aller Schäden ausmacht und als sie besonders leicht Verletzungen von Bediensteten nach sich zieht.

Dass durch die selbstthätigen Kuppelungen und die durchgehenden Luftbremsen der Zug-, namentlich der Verschiebedienst beschleunigt wurde, dass dadurch die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe wuchs und dass früher für nöthig gehaltene Erweiterungsbauten unterbleiben oder eingeschränkt werden konnten, liess sich in vielen Fällen nachweisen. Es wird dem gegenüber doch noch als ein Mangel bezeichnet, der sich nach mehreren Richtungen fühlbar macht, dass die Luftbremsen noch nicht allgemein genug (auch bei Güterzügen) durchgeführt sind. Auch fehlt es noch vielfach auf den Bahnhöfen an Vorrichtungen, um die Luftbremsen prüfen zu können, wenn noch keine Maschine am Zuge steht.

Wie sich die gefundenen Schäden ihrer Zahl nach auf die einzelnen Arten vertheilen, geht beispielsweise aus einer Zusammenstellung für das Jahr 1900/01 hervor, von der wir einen Auszug folgen lassen. Es entfielen auf:

die Kuppelungen	9,80 %
Entkuppelungsvorrichtungen	66,37 „
sichtbare Theile der Luftbremsen	13,92 „
Handgriffe	8,98 „
Höhenlage der Zugstangen	0,33 „
Führer Eisen (?) (Carrier iron)	0,10 „
seitliche Trittstufen	0,50 „
zusammen	100,00 %

In einigen Zuschriften wird unter Anerkennung des Nutzens der neuen Vorrichtungen auf einzelne Mängel hingewiesen, die ihnen noch anhaften. Meistens beziehen sich die Bemerkungen auf ungenügende Stärke der selbstthätigen Kuppelungen. Sie bedürfen um so mehr der Verstärkung, weil mit den Wagen beim An- und Abkuppeln, wo sie das Leben und die Gesundheit der Bediensteten nicht mehr gefährden, weniger sorgfältig umgegangen wird als früher. Hier wird auch durch Dienstanweisung einzuwirken sein. Wie weit mit Erfolg, steht dahin.

Als Beweis der eingetretenen Erhöhung der Sicherheit führen wir schliesslich eine Angabe der „Brüderschaft der Eisenbahn-Zugleute" an. Nach deren Statistik für die drei besonders in Frage kommenden Jahre entfiel:

	1 Getödteter auf	1 dienstunfähig Gewordener auf
1899	115 Mitglieder	209 Mitglieder
1900	125 „	242 „
1901	186 „	493 „

Entwickelungsgeschichte der amerikanischen „North Western". Bei Gelegenheit der Vollendung des zweiten Gleises zwischen Chicago und dem Missouriflusse hat die „Chicago and North Western" eine Entwickelungsgeschichte ihrer Bahn herausgegeben. Danach gehen ihre Anfänge bis auf das Jahr 1836 zurück, wo in Illinois unter dem Namen „The Chicago and Galena Union" eine Bahngesellschaft begründet wurde, welche als erste Bahn die von Chicago westlich bis Galena, der damals wichtigsten Stadt im Westen, bauen wollte, zu der man aber offenbar allgemein wenig Vertrauen hatte. 1837 begann man von Chicago aus mit dem Bau, stellte aber die Arbeiten nach Erreichung des Des Raines River zunächst auf ein Jahr und bald darauf wieder auf folgende zehn Jahre ein. In der Zwischenzeit hatte sich die Bedeutung Chicagos so gehoben, dass die westlichen Gebiete Anschluss an die Stadt suchten, das Eisenbahnprojekt wurde wieder aufgenommen und die Bahn im Jahre 1848 in einer Länge von 32 Meilen (= 51,52 km) gebaut. Im selben Jahre brachte ein Schiff über die Seen aus dem Osten die erste Lokomotive, die den Namen „The Pioneer" erhielt und sich jetzt als Ausstellungsgegenstand im Field Columbian Museum in Chicago befindet. Das rollende Material der Bahn bestand aus dem „Pioneer", sechs Güter- und einem Personenwagen. Im Jahre 1850 erreichte die Bahn Elgin, 42 Meilen (= 67,62 km) westlich von Chicago, und in den Jahren 1852 und 1853 wurde sie bis Freeport gebaut. Bald darauf entschied man sich für eine mehr direktere Linie nach dem Mississippi, die von Turner Junction, jetzt West Chicago, ausging und im Jahre 1855 Fulson am Mississippi erreichte. Sie wurde dann allmählich bis zum Missouriflusse weitergeführt und traf in Council Bluffs mit der Union Pacific, welche damals über die „Grosse amerikanische Wüste" gebaut wurde, zusammen. Im Jahre 1867 genügte ein Personenzug täglich zur Bewältigung des Personenverkehrs. Man brauchte 28 Stunden, um die 489 Meilen (= 787,29 km) von Chicago nach Council Bluffs zurückzulegen. Als die Pacificbahnen fertig waren, dauerte die Reise von Chicago nach der Pacificküste damals $4\frac{1}{2}$ Tage oder 109 Stunden. Die Legung von doppeltem Gleise auf der North Western wurde 1856 begonnen und ist nun, wie oben erwähnt, jetzt bis zum Missouriflusse, in einer Entfernung von 489 Meilen (= 787,29 km) westlich von Chicago, fertiggestellt.

Allgemeines.

— **Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkästen der Lokomotiven.** Zu den Abhandlungen unter dieser Ueberschrift in Nr. 47 und 57 d. Ztg. theilt uns die Firma J. A. John in Erfurt, welche sich mit dem Bau von Heizöfen zur wirthschaftlichen Verwerthung des Kohlengrusses befasst, über diese unter Beifügung eines Prospektes näheres mit. Es handelt sich um die vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten dem königlichen Eisenbahn-Bauinspektor Teuscher zu Erfurt prämiirten Dauerbrandöfen für Lokomotiv-Rauchkammerlösche. Die Oefen sind als Dauerbrandöfen mit einem Füllschachte versehen, worunter sich ein Treppenrost besonderer Konstruktion mit Schüttel- und Abstellvorrichtung befindet. Die weitere Ausgestaltung der Oefen richtet sich je nach dem besonderen Verwendungszwecke. Sämmtliche Oefen sind ausschliesslich für reine Löschefeuerung eingerichtet. Anderes Brennmaterial ist unverwendbar, auch gemischtes Material (Lösche und Kohle) ist unzulässig und verdirbt, wenn dennoch angewendet, den Ofen.

Der Löscheabfall hinter dem Durchwurf eignet sich sehr gut zum Aufsaugen des Tropföls der Lokomotiven an Stelle von Sägespänen oder Sand und kann nachher in einem gewöhnlichen Ofen verbrannt werden. Die Oefen werden vorläufig in fünf Ausführungen geliefert werden und zwar für Lokomotivschuppen, Wartesäle, Wärterhäuschen, Oelkeller und zum Trocken von Sand. Von verschiedenen Betriebsinspektionen sind schon eingehende Versuche angestellt worden, grössere Anschaffungen sind bereits erfolgt und auch ausländische Bahnen und Grossindustrielle wenden dieser Sache ihre Aufmerksamkeit zu.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 32,415 km lange Strecke Deutsch=Eylau-Niedeck und die 17,600 km lange Strecke Schlochau-Zechlau der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, von welchen die erstgenannte am 1. September d. J. für den Gesammtverkehr und die andere am gleichen Tage für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden soll, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Aenderung der Schreibweise von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Schreibweise für die an der Strecke Lehrte-Stendal belegene Haltestelle Gross=Möhringen ist in Gross=Möringen abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 399 vom 18. August d. J. (das Datum ist auf dem Rundschreiben irrthümlich weggeblieben) an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz auf Abänderung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 21. August d. J.).

Nr. I 400 vom 18. August d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 21. August d. J.).

Nr. II 284 vom 18. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anbringung von Beklebetafeln an den Wagen zur Aufnahme von Uebergangszetteln (abgesandt am 21. August d. J.).

Nr. II 288 vom 17. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten und an die königliche Eisenbahndirektion zu Breslau, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 23. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Druckfehlerberichtigung.

In dem mit 1. September d. J. in Kraft tretenden Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 sind auf Seite 101 im Ausn.-Tarif Nr. 1 für Getreide etc. die Frachtsätze der Station Verciorova folgendermaassen richtig zu stellen:

Schönpriesen=Umschlag	von 234 ₰	auf 334 ₰
Laube u. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	„ 239 „	„ 339 „
Dresden=Elbkai	„ 275 „	„ 375 „

Wien, am 22. August 1902. (2182)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Wegen Beschädigung des Bahnkörpers war der Güterverkehr in der Strecke Hliboka-Hadikfalva vom 15. bis 18. August l. J. unterbrochen.

Wien, am 20. August 1902. (2183)

3. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. August 1902 ist der zweite Satz im ersten Absatze der Ziffer L V der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement vom 1. Januar 1894, das nach Maassgabe der Tarife auch für den Verkehr Basel, Schaffhausen und Singen bad. Bahnhof sowie Waldshut-Schweiz anzuwenden ist, durch nachstehende Bestimmung ersetzt worden:

„Der Werth muss im Frachtbriefe in der Spalte ‚Inhalt‘ angegeben werden. Derselbe bildet auch den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung."

Karlsruhe, den 20. August 1902. (2184)
Gr. Generaldirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. September d. J. werden die Stationen Brunsrode-Flechtorf, Dibbesdorf-Hondelage, Lehre (Braunschweig) und Wendhausen der braunschweigischen Landeseisenbahn mit der Befugniss zur unbeschränkten Güterabfertigung — ausschliesslich der Sprengstoffe — in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Mit diesem Tage erhalten die in den Nachträgen XX zum Heft 2 und XI zum Heft 3 des Gütertarifs für diese Stationen vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze Gültigkeit.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. August 1902. (2185)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Mittelsteine, Liebau, Seidenberg und Reichenberg.

Tarif vom 1. November 1897.

Die in dem vorbezeichneten Kohlenausnahmetarife und in den zugehörigen Nachträgen I—VI enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn treten mit dem 5. Oktober d. J. ausser Kraft.

Kattowitz, den 21. August 1902. (2186)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. September d. J. treten die Nachträge XXIV zum Heft 1 und XXII zum Heft 2 vom Theile II des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Sie enthalten u. a. Aufnahme der Stationen Kracks und Windelsbleiche des Eisenbahndirektionsbezirks Münster in die allgemeinen Tarifklassen, Aenderung des Waarenverzeichnisses der Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl), 16 für besondere Artikel im Verkehre mit den belgischen Seehäfen und 24 (Grubenholz), Aufnahme der Stationen Freden (Eisenb.-Direkt.-Bez. Cassel), Langelsheim (Eisenb.-Direkt.-Bezirk Magdeburg) und Salzungen (Eisenb.-Direkt.-Bezirk Erfurt) in den Ausnahmetarif 12 (Kalisalze), Aufnahme der Stationen Kamenz in Sachsen (Eisenb.-Direkt.-Bezirk Halle a/S.) und Bischofswerda, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt, Kamenz in Sachsen, sowie Radeberg der sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 23 (Hohlglaswaaren), schliesslich die Aenderung von Stationsnamen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 21. August 1902. (2187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Ziffer XXXVc der Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894, das nach Maassgabe der Tarife auch für den Verkehr Basel, Schaffhausen und Singen, bad. Bahn, sowie Waldshut-Schweiz Gültigkeit hat, ist auf 15. August 1902 wie folgt ergänzt worden:

1. Zwischen „Bautzener Sicherheitspulver" und „Dahmenit" wurde eingeschaltet:
   „Cheddite Nr. 41 und 60 (Gemenge von chlorsaurem Kali, Nitronaphtalin und einem fetten Oele (Ricinusöl) mit oder ohne Zusatz von Pikrinsäure)."
   „Cheddite Nr. 41 und 60 N (Gemenge von Natriumchlorat, Nitronaphtalin und einem fetten Oele (Ricinusöl) mit oder ohne Zusatz von Dinitrotoluol)."
   „Cheddite Nr. 60 bis (Gemenge von chlorsaurem Kali, Nitronaphtalin, einem fetten Oele (Ricinusöl) und Dinitrotoluol)."
2. Den Worten: „Sicherheitssprengstoffe Street Nr. 41 und 60" wurde beigefügt: „oder Cheddite Nr. 41 und 60".

Das alphabetische Verzeichniss der in der Anlage V benannten Güter wurde, wie folgt, ergänzt:

1. Unter litt. C ist nachgetragen:
   „Cheddite Nr. 41 und 60, Patronen hieraus . . . XXXVc
   Cheddite Nr. 41 N und 60 N, Patronen hieraus . . . XXXVc
   Cheddite Nr. 60 bis Patronen hieraus XXXVc
2. Unter litt. P. ist nachgetragen:
   „Patronen aus Cheddite Nr. 41 und 60 XXXVc
   Patronen aus Cheddite Nr. 41 N und 60 N . . . XXXVc
   Patronen aus Cheddite Nr. 60 bis XXXVc
3. Hinter den Worten „Patronen aus Streetschen Sicherheitssprengstoffen Nr. 41 und 60" wurde eingeschaltet: „oder aus Cheddite Nr. 41 und 60".

Karlsruhe, den 20. August 1902.
Gr. Generaldirektion. (2188)

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Au (Rheinpreussen) der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. mit Frachtsätzen für Roheisen in den Tarif (Heft 8, Theil II A) aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt die genannte Station Auskunft.

Strassburg, den 19. August 1902. (2189)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. September d. J. kommt der Nachtrag 1 zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung, welcher u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen unter II A und D, des Kilometerzeigers, der Stationsfrachtsätze, der Ausnahmetarife, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält. Soweit Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, werden dieselben erst ab 16. Oktober 1902 gültig. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 25. August 1902. (2190)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Für die Beförderung von chlorsaurem Kali in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg von Le Fayet-St. Gervais treten am 1. September 1902 direkte Ausnahmefrachtsätze ab Genf transit nach Heidenheim und Stuttgart Hauptbahnhof in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Güterstellen und das Tarifbüreau der k. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 19. August 1902. (2191)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-mährisch-österreichschlesischer Kohlentarif vom 1. Juni 1901.

Zu dem vorbezeichneten Kohlentarife tritt vom 15. September 1902 ab der Nachtrag I in Kraft, durch den ausser mehreren Versandgruben auch einige Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft neu in den Tarif aufgenommen werden. Der Nachtrag enthält ferner ermässigte Sätze für gewisse Sendungen nach Olmütz-Hodolein, theilweise ermässigte Sätze nach Lobenstein, Skrochowitz-Braunsdorf, ferner von Redensblickschacht der Florentinegrube, Georggrube, Imielin, sowie schliesslich Berichtigungen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 30 ₰ = 35 Hellern durch die betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Kattowitz, den 12. August 1902. (2192)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 werden die Stationen Bigge, Nuttlar, Steinhelle und Wilhelmshöhe des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel in den direkten Verkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 19. August 1902. (2193)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif VI, Gruppen-Wechseltarife IV/VI, V/VI, VI/VII und VI/VIII.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden für den Bereich der oben genannten Gütertarife im Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Osterode a/H.-Kreiensen für die Artikel: Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe, Holz und Wegebaumaterialien ermässigte Ausnahmesätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 18. August 1902. (2194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die unter B. 2 des Theils II des Verbands-Gütertarifs vom 1. August 1901 enthaltenen Bestimmungen über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10000 kg gelten vom 1. September 1902 ab auch für den Verkehr der Stationen der Eisenbahnen in

Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn, des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und der pfälzischen Eisenbahnen mit den Stationen Basel und Mannheim der badischen Staatseisenbahnen.

Strassburg, den 18. August 1902. (2195)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1902 werden im Verkehr zwischen Mannheim Industriehafen einerseits und Basel S. B. B. und Basel-St. Johann anderseits die Frachtsätze für Kleie mit jenen für die Station Mannheim Centralgüterbahnhof gleichgestellt.

Karlsruhe, den 20. August 1902. (2196)
Gr. Generaldirektion.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Die durch Nachtrag I neu aufgenommene Bestimmung unter Ziffer 5 zu Abschnitt F-a) auf Seite 38 des Tarifs wird mit Gültigkeit vom 1. September d. J. auch auf Kleie, wie im Spezialtarif III genannt, ausgedehnt.

München, den 20. August 1902. (2197)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Für Kleie, wie im Spezialtarif III genannt, im Verkehr zwischen Mannheim Industriehafen und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und luxemburger Wilhelmsbahn kommen vom 1. September 1902 ab die für Station Mannheim gültigen Frachtsätze zur Anwendung.

Strassburg, den 20. August 1902. (2198)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. September d. J. wird die Station Meuselwitz der sächsischen Staatseisenbahnen in den direkten Thierverkehr mit den Stationen Pasewalk und Prenzlau des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin einbezogen. Nähere Auskunft über die Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 25. August 1902. (2199)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Halle - bayerischer Güterverkehr.

Die Station Zschipkau der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn wird vom 16. September d. J. ab in den Gesammtverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung sind die um 21 km erhöhten Tarifentfernungen für Station Finsterwalde zu Grunde zu legen.

Magdeburg, den 22. August 1902. (2200)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 2.

Zum 1. September d. J. wird die Station Meisenthal der Reichseisenbahnen mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 19. August 1902. (2201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarifheft 2 für den niederländisch-deutsch-russischen Grenzverkehr vom 19. Dezember 1901 a./1. Januar 1902 n. Stils und Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im deutsch-Alexandrowoer und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 20. August a./1. September n. St. 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. September n. St. 1902 wird die Station Bautzen der sächsischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen für Eisenbahnfahrzeuge, Wagen für elektrische Bahnen auf Plattformen usw. in oben bezeichnete Tarife aufgenommen:

Von Bautzen nach	km	Frachtsätze für 100 kg in Mark: Stückgut, mindestens für 1 000 kg	Sendungen von 5 000 kg	Sendungen von 10 000 kg
Eydtkuhnen transit	795	1,37	1,18	0,98
Prostken transit	769	1,33	1,14	0,95
Illowo transit	584	1,01	0,86	0,72
Alexandrowo transit	448	0,77	0,66	0,55
Sosnowice W. W. u. We. E. transit	398	0,69	0,59	0,49

Die ausserdem noch zur Erhebung kommenden besonderen Abfertigungsgebühren sowie die Zuschläge für die russischen Strecken Landesgrenze-Alexandrowo bezw. Sosnowice sind bereits in den Tarifen enthalten.

Bromberg, den 15. August 1902. (2202)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für Blei der Pos. B-21, Bleiröhren, Bleikugeln, Bleischrot und Bleiplomben bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Kosten (k. k. St. B.) nach Reichenberg (A. T. E., S. St. B. u. S. N. D. V. B.) nachfolgende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung, und zwar:

Artikel	von	nach	Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Heller pro 100 kg		
Blei der Pos. B—21 .	Kosten (k. k. St. B.)	Reichenberg (A. T. E., S. St. B. u. S. N. D. V. B.)	173	127	—
Bleiröhren . . . . . Bleikugeln . . . . . Bleischrot			173	127	122
Bleiplomben			173	146	138

Prag, am 21. August 1902. (2203)
A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oberschlesisch-österreichisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifheft I.

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird die Station Trencsén transit der königlich ungarischen Staatsbahnen in die für den obenbezeichneten Verkehr geltenden Schnitt-Tariftabellen einbezogen. Der in Schnitt-Tafel II, Gruppe A, aufzunehmende Frachtsatz vom Schnittpunkte bis Trencsén trans. beträgt 670 Heller für 1 000 kg. Die Frachtsätze nach Trencsén trans. finden nur Anwendung auf Sendungen, die nach Stationen der Lokalbahn Nagy-Tapolcsány-Bossány-Trencsén bestimmt sind.

Kattowitz, den 20. August 1902. (2204)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November l. J. werden die für die Station Laufen der Jura-Simplonbahn nach den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften I A und I B sich ergebenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 (für Getreide usw.) theilweise um 2 bis 12 Cts. für 100 kg erhöht.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 21. August 1902. (2205)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Gruppentarif VI und Gruppen-Wechseltarife IV/VI, VI/VII und VI/VIII.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 tritt für den Uebergangsverkehr von der Kleinbahn Neheim-Hüsten-Sundern für Wegebaustoffe, wie im Ausnahmetarif 5 genannt, Steine des Spezialtarifs III, ausgenommen gebrannte Steine, und Kalk zu Düngezwecken von Neheim-Hüsten (Staatsbahnhof) nach den Stationen der obengenannten Tarifgruppen ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt auf Ansuchen das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 22. August 1902. (2206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Seehafen-Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen).

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Bromberg im Gruppentarif I, im Berlin-Stettin-nordostdeutschen (Gruppe I/III) und im ostdeutsch-nord-

westdeutschen Güterverkehr (Gruppe I, II/IV) als Versandstation für Schiffsbaueisen widerruflich einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Versand- und Empfangsstationen sowie das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Bromberg, den 20. August 1902. (2207)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wampersdorf der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn in den vorbezeichneten Kohlentarif und zwar in den Schnitttarif II, Gruppe A, Seite 26 des Tarifs mit dem Schnittsatze von 360 Hellern für 1 000 kg einbezogen.

Kattowitz, den 22. August 1902. (2208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ungar-schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterr.-ungar.-französischer Eisenbahnverband.

Die in Nr. 6 vom 18. Januar 1902 (unter Nr. 192 der Bekanntmachungen) verlautbarte Frachtermässigung für Transporte von Mehl etc. im Verkehre von Wien I K. E. B., Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) etc. nach schweizerischen Stationen sowie nach Stationen der französischen Ostbahn wird mit 7. September 1902 aufgehoben.

Wien, am 21. August 1902. (2209)
K. K. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Badische Lokaleisenbahnen A.-G.

Am 1. September l. J. tritt ein neuer Lokaltarif für die Albthalbahn in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Entfernungen für den Güterverkehr und theilweise Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Letztere sind gemäss I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 22. August 1902. (2210)
Die Direktion.

---

4. Personen- und Güterverkehr.

Staatsbahnpersonenverkehr.

Am 1. Oktober 1902 wird der auf der Hauptbahnstrecke Breslau-Posen zwischen Schebitz und Obernigk gelegene Haltepunkt Hennigsdorf für den Personenverkehr eröffnet. Gepäckabfertigung von und nach Hennigsdorf ist ausgeschlossen.

In Hennigsdorf sollen alle auf der Strecke verkehrenden Personenzüge halten.

Breslau, den 23. August 1902. (2211)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachdem die elektrische Kleinbahn Neuss-Obercassel-Düsseldorf in Betrieb genommen ist, liegt kein Bedürfniss mehr vor, die staatliche Nebenbahnstrecke Neuss-Obercassel ferner für die Personenbeförderung zu benutzen. Wir werden die Personenbeförderung auf dieser Strecke daher zum 1. Oktober d. J. einstellen.

Cöln, den 20. August 1902. (2212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-belgisch-deutsch-österreich.-ungar.-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischer Personenverkehr über Herbesthal-Cöln-Aschaffenburg, Theil II, Heft E.

Zum 1. November d. J. wird die direkte Abfertigung zwischen Piräus, Smyrna, Bairut, Jaffa und Alexandrien einerseits und Frankfurt a/M. und Brüssel andererseits aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 21. August 1902. (2213)
Königlich preussische und grossh. hess. Eisenbahndirektion, namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Offert-Ausschreibung.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von

zusammen circa 800 t Schmelz-Stück- und Würfelkoks für das Jahr 1903

im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, III. Stock, Thür Nr. 25, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind

a) für preussisch-niederschlesischen Koks franko loko Station Halbstadt der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft und
b) für preussisch-oberschlesischen, Ostrauer und Karwiner Koks sowohl franko loko der bezüglichen Abfertigungsstation, als auch franko loko Station Olmütz der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft

zu notiren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kouvert versiegelt, längstens bis zum 10. September 1902, 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzubringen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingungen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 15. November 1902 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im August 1902. (2214)
Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Zur Verdingung

der Lieferung der für den diesseitigen Geschäftsbereich erforderlichen

Schreib- und Zeichenmaterialien

ist Termin auf den 17. September d. J., Vorm. 10 Uhr bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können bei unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 35 ₰ in baarem Gelde (Briefmarken ausgeschlossen) von daher bezogen werden.

Angebote unter Anschluss von Proben sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Schreib- und Zeichenmaterialien“ zu versehen und bis zum 17. September d. J., Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion hier einzureichen. Daselbst werden auf Erfordern auch nähere Angaben über die Lieferung gemacht werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 21. August 1902. (2215)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Der Bedarf an Stabeisen, Winkeleisen und Bandeisen, sowie Eisenblech (zusammen etwa 81 000 kg) soll öffentlich ausverdungen werden.

Angebotbogen und Bedingungen sind von unserm Materialienbüreau hier, Karlstrasse 8, für 50 ₰ zu beziehen. Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 10. September, Vormittags 11 Uhr, dort eingehen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Oldenburg, den 22. August 1902. (2216)

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für 1903 für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz.

a) Hammerstiele;
b) Burgunderharz;
c) Lokomotiv-Chamottsteine und Filzringe;
d) klares, rothes und grünes Glas, Milchglas und Glasglocken;
e) Sohlleder, Rindblank und -Verdeckleder, Maschinenriemenleder und Treibriemen.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen und zwar: für a, b und c den 19., für d und e den 20. September 1902, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 7 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar für jede Gruppe von unserem Rechnungsbüreau B bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer Nr. 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 17. bezw. 18. Oktober 1902.

Kattowitz, den 20. August 1902. (2217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 68. 30. August 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Partikularismus im deutschen Eisenbahnrecht.

Vom Ministerialrath **Dr. jur. Oesterlen** in Stuttgart.

Wohl auf keinem anderen Gebiete ist das Bedürfniss der Rechtseinheit so dringend, wie beim Verkehrswesen. Daher wurden schon lange, bevor an die Schaffung eines einheitlichen deutschen Privatrechts gedacht werden konnte, im deutschen Handelsgesetzbuche und im Reichshaftpflichtgesetz die wichtigsten Theile des Eisenbahnrechts einheitlich geregelt. Die Erwartung war deshalb berechtigt, dass das Bürgerliche Gesetzbuch und seine Nebengesetze einen weiteren Ausbau des deutschen Eisenbahnrechts zur Folge haben werden. Diese Hoffnung ist jedoch nicht in Erfüllung gegangen, denn das Bürgerliche Gesetzbuch hat gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts der Landesgesetzgebung einen weiten Spielraum gelassen und man kann wohl sagen, dass die auf die Herstellung eines einheitlichen Verkehrsrechts gerichteten Bestrebungen durch das Bürgerliche Gesetzbuch keine Förderung erfahren haben. Diese Zurückhaltung der Gesetzgebung beruht auf verschiedenen Erwägungen: einzelne Materien erschienen wegen ihres Zusammenhanges mit dem öffentlichen Recht oder mit dem in der Hauptsache der Landesgesetzgebung überlassenen Nachbarrecht nicht geeignet zur Aufnahme in das Bürgerliche Gesetzbuch; bei anderen Fragen ergaben sich dadurch Schwierigkeiten, dass einzelne Landesregierungen an ihren erprobten Landesgesetzen festhalten zu sollen glaubten, während die anderen Einzelstaaten sich zur Annahme dieser ihnen bisher fremden Vorschriften nicht entschliesen konnten.

Seit dem Erscheinen des Bürgerlichen Gesetzbuches hat nichts davon verlautet, dass von Reichswegen die baldige Ausfüllung der noch vorhandenen Lücken des deutschen Eisenbahnrechts ins Auge gefasst ist, wohl aber sind in letzter Zeit einzelne Landesregierungen mit der Erlassung von Landesgesetzen vorgegangen, so Preussen mit einer Aenderung des Gesetzes vom 19. August 1895, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen[1]) und Württemberg mit einem Gesetz, betreffend die Haftung für Sachschaden beim Eisenbahnbetrieb[2]). Es ist daher wohl anzunehmen, dass auch die Landesregierungen zur Zeit nicht daran denken, eine weitere reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahnrechts in Anregung zu bringen. Die Einzelstaaten machen nur von ihrem Recht Gebrauch, wenn sie innerhalb der durch das Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch gezogenen Grenzen landesgesetzliche Vorschriften erlassen, es ist jedoch zu befürchten, dass einer späteren reichsgesetzlichen Regelung dieser Materien um so grössere Schwierigkeiten im Wege stehen werden, je mehr sich die Landesgesetzgebung in der Zwischenzeit mit diesen Gegenständen befasst hat, da auf Seiten der Landesregierungen wenig Neigung bestehen wird, nach vielleicht kurzer Zeit ihre Landesgesetze zu Gunsten eines Reichsgesetzes wieder fallen zu lassen.

Der Zweck der folgenden Ausführungen ist, das Bedürfniss einer weiteren Vereinheitlichung unseres Eisenbahnrechts im einzelnen nachzuweisen.

I. Art. 112 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch bestimmt:

„Unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften über die Behandlung der einem Eisenbahn- oder Kleinbahnunternehmen gewidmeten Grundstücke und sonstiger Vermögensgegenstände als Einheit (Bahneinheit), über die Veräusserung und Belastung einer solchen Bahneinheit oder ihrer Bestandtheile, insbesondere die Belastung im Falle der Ausstellung von Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber und die sich dabei ergebenden Rechtsverhältnisse sowie über die Liquidation zum Zwecke der Befriedigung der Gläubiger, denen ein Recht auf abgesonderte Befriedigung aus den Bestandtheilen der Bahneinheit zusteht."

Durch diese Vorschrift wurde die Weitergeltung des preussischen Gesetzes vom 19. August 1895 ermöglicht, welches

[1]) Gesetz vom 11. Juni 1902, „Eisenbahn-Verordnungsblatt" Nr. 38 S. 405.

[2]) Der Entwurf dieses bis jetzt noch nicht verabschiedeten Gesetzes ist abgedruckt in Nr. 47 S. 750 d. Ztg.

nunmehr durch das Gesetz vom 11. Juni 1902 dem Bürgerlichen Gesetzbuch und seinen Nebengesetzen angepasst worden ist. Die Kommission für die zweite Lesung des Entwurfes des Bürgerlichen Gesetzbuches, welche die erwähnte Vorschrift in den Entwurf des Einführungsgesetzes aufnahm, hat nicht verkannt, dass sich Schwierigkeiten ergeben können, wenn diese Rechtsmaterie der Landesgesetzgebung überlassen wird, insbesondere bei Bahnen, welche sich über das Gebiet eines einzelnen Bundesstaates hinaus erstrecken.[3]) Trotzdem wurde von einer reichsgesetzlichen Regelung des Gegenstandes abgesehen, aber wohl nur in der Erwägung, dass sich dieser umfangreiche Stoff nicht zur Aufnahme in das Bürgerliche Gesetzbuch oder eines seiner Nebengesetze eigne, sondern später in einem Spezialgesetz behandelt werden sollte.

Der Mangel eines Reichsgesetzes, betreffend die Bahneinheiten, macht sich hauptsächlich fühlbar bei den zahlreichen Privatbahnen, welche eine Landesgrenze überschreiten. Ein Landesgesetz hat selbstverständlich nur für die innerhalb des betreffenden Landes gelegene Theilstrecke Geltung. Demgemäss bestimmt § 55 des preussischen Gesetzes vom 11. Juni 1902:

„Bei Bahnen, welche nur zum Theil im Gebiet des preussischen Staates liegen, finden die Vorschriften dieses Gesetzes, sofern nicht durch Staatsvertrag ein anderes bestimmt ist, auf die im preussischen Gebiet befindlichen Bestandtheile Anwendung."

Wenn in dem Nachbarstaate überhaupt kein Gesetz über Bahneinheit besteht oder die Vorschriften desselben wesentliche Abweichungen von dem preussischen Gesetze enthalten, so wird der Abschluss eines Staatsvertrages, auf Grund dessen die in den beiden Staatsgebieten gelegenen Strecken zusammen eine Bahneinheit bilden, nicht möglich sein. Aber auch, wenn die beiderseitigen Gesetze einen solchen Vertrag zulassen, werden mit dem Abschluss desselben stets erhebliche Weiterungen verbunden sein. Kommt ein Staatsvertrag nicht zustande, so bilden die in den einzelnen Staaten gelegenen Strecken je für sich eine Bahneinheit, vorausgesetzt, dass in beiden betheiligten Staaten ein Gesetz über die Bahneinheit besteht. Diese rechtliche Trennung einer in wirthschaftlicher Hinsicht einheitlichen Bahn muss nothwendig erhebliche Missstände zur Folge haben; z. B. ist für die Frage, ob die nach § 4 des preussischen Gesetzes zu der Bahneinheit gehörigen beweglichen Sachen, Kassenbestände usw. zu der einen oder anderen Bahneinheit gehören, der zufällige Umstand ausschlaggebend, ob sich die Sache in dem einen oder anderen Staatsgebiete befindet. Bei den Betriebsmitteln sind sogar Rechtskollisionen denkbar, wenn in beiden Staaten die dem § 4 Abs. 1 Ziff. 3 des preussischen Gesetzes entsprechende Vorschrift besteht, dass das Betriebsmaterial auch nach der Entfernung von den Bahngrundstücken als Theil der Bahneinheit gilt, so lange es mit Zeichen versehen ist, welche nach den Verkehrsgebräuchen die Annahme rechtfertigen, dass es dem Eigenthümer der Bahn gehöre, und so lange es dem Bahnbetrieb nicht dauernd entzogen ist. Die Bestellung einer Hypothek an dem Bahneigenthum und die Zwangsvollstreckung gegen eine Bahn sind erheblich erschwert, wenn diese zwei Bahneinheiten bildet, und ganz unmöglich, wenn auch nur in einem der Staaten kein Gesetz über die Bahneinheit besteht. Die unmittelbare Folge dieses Missstandes ist, dass die Gesellschaft, welcher die Bahn gehört, ihren Kredit nicht genügend auszunützen vermag und hierdurch unter Umständen gehindert wird, die zu einem ordnungsmässigen Betriebe oder zu einer Erweiterung der Bahn erforderlichen Mittel zu beschaffen. Die Rechtsungleichheit kann somit unter Umständen den Untergang eines an sich entwickelungsfähigen Bahnunternehmens zur Folge haben.

Im Bisherigen wurde nur der Fall ins Auge gefasst, dass sich eine Bahn über verschiedene Staatsgebiete erstreckt. Aber auch abgesehen von diesem Falle werden die deutschen Privatbahnunternehmungen durch das Fehlen eines Reichsgesetzes in ihrer Entwickelung gehemmt. Die grösseren Gesellschaften dieser Art bauen und betreiben Bahnen in den verschiedensten Staatsgebieten. Zur Aufbringung der erforderlichen Mittel sind sie genöthigt, Anlehen gegen Schuldverschreibungen auf den Inhaber aufzunehmen, und die Möglichkeit, diese Schuldverschreibungen zu einem annehmbaren Kurse abzusetzen, hängt wesentlich davon ab, dass den Gläubigern eine Gesammthypothek an den der Gesellschaft gehörigen Bahnen bestellt wird, was nur möglich ist, wenn für alle Bahnen ein einheitliches Hypothekenrecht gilt.

Rechtliche Schwierigkeiten würden einem Reichsgesetz über die Bahneinheit kaum im Wege stehen, nachdem nunmehr sämmtliche in Betracht kommenden Rechtsgebiete, Hypothekenrecht, Grundbuchwesen, Schuldverschreibungen auf den Inhaber und Zwangsvollstreckung ins unbewegliche Vermögen reichsgesetzlich geregelt sind. Insbesondere würde wohl auch der Umstand, dass bis jetzt nur in Preussen, Baden und Oldenburg Gesetze über Kleinbahnen bestehen, kein unüberwindliches Hinderniss bilden, da ja auch das preussische Gesetz über die Bahneinheit gleichmässig auf eigentliche Eisenbahnen und Kleinbahnen Anwendung findet.[4])

In einem Reichsgesetze könnten sämmtliche Schwierigkeiten ohne weiteres gehoben werden durch eine dem § 10 Abs. 2 des preussischen Gesetzes vom 11. Juni d. J. entsprechende Vorschrift, dass die Eintragung der Bahn ohne Rücksicht auf die etwaige Ueberschreitung einer Landesgrenze in dem Bahngrundbuch des Amtsgerichts erfolgt, in dessen Bezirk die Hauptverwaltung des Bahnunternehmens ihren Sitz hat.

II. Art. 105 des Einführungsgesetzes überlässt der Landesgesetzgebung die Aufstellung von Vorschriften, nach welchen „der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden in weiterem Umfange als nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs verantwortlich ist."

Man hätte glauben sollen, dass sich ohne allzu grosse Schwierigkeiten wenigstens für die Eisenbahnen einheitliche Vorschriften hätten ermöglichen lassen, sei es im Bürgerlichen Gesetzbuch selbst, sei es in Art. 42 des Einführungsgesetzes, durch welchen das Haftpflichtgesetz dem neuen Rechte angepasst worden ist. Die Kommission für die zweite Lesung ging davon aus, dass die Reichsgesetzgebung nicht nur für die Eisenbahnen, sondern auch für die anderen unter Art. 105 fallenden Unternehmungen einheitliche Normen erlassen werde, sie selbst sah jedoch von der Aufnahme solcher Vorschriften ab, weil „diese andern Unternehmungen, z. B. elektrische Kraftübertragungen, oftmals zunächst nur von lokaler Bedeutung seien", und sich deshalb die gesetzliche Regelung der einschlägigen Verhältnisse durch die Landesgesetzgebung empfehle.[5]) Die Richtigkeit dieser Erwägung kann nicht anerkannt werden, denn es ist schlechterdings nicht einzusehen, weshalb sich nicht für Automobile, elektrische Kraftübertragungen und ähnliche Unternehmungen schon jetzt reichsgesetzliche Vorschriften hätten aufstellen lassen. Jedenfalls aber hätte sich die Kommission hierdurch nicht abhalten lassen sollen, wenigstens für die Eisenbahnen einheitliche Bestimmungen zu erlassen, für welche diese Erwägung in keiner Weise zutrifft. Die nothwendige Folge war eine ausserordentliche Rechtszersplitterung, welche in schroffem Widerspruch steht zu der sonst so weit entwickelten einheitlichen Haftpflicht der deutschen Eisenbahnen. Es ist ganz unverständlich, weshalb bei Beschädigung von Sachen durch den Eisenbahnbetrieb, welche der Eisenbahn nicht zum Transport übergeben sind,

---

[3]) Protokolle der Kommission, Bd. VI S. 553.

[4]) An ein Reichsgesetz über die Kleinbahnen kann wohl nie gedacht werden, weil die Regelung des Kleinbahnwesens in engstem Zusammenhang steht mit der in den einzelnen Staaten völlig verschiedenen Organisation der Verwaltungsbehörden.

[5]) Protokolle II S. 605.

die mannigfaltigsten Landesgesetze gelten sollen, während die Haftung für Transportgegenstände und für die Verletzung von Personen schon längst reichsgesetzlich geregelt ist, und auch sonst seit dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs in ganz Deutschland einheitliche Grundsätze für die Haftung bei Beschädigung von Sachen und Verletzung von Personen gelten.

Der Rechtszustand ist zur Zeit folgender:

In Preussen ist auf Grund des Vorbehalts in Art. 105 des Einführungsgesetzes der § 25 des Gesetzes vom 5. November 1838 in Kraft geblieben, welcher bestimmt, dass die Eisenbahn den Schaden zu ersetzen hat, welcher an fremden Sachen entsteht, falls sie nicht nachzuweisen vermag, dass der Schaden entweder durch eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Eigenthümlicherweise findet diese Vorschrift auf Kleinbahnen keine Anwendung, obwohl gerade bei diesen die Gefahr solcher Beschädigungen wegen des Fehlens von Abschrankungen und regelmässiger Bahnbewachung besonders gross ist und sich nebenbahnähnliche Kleinbahnen in ihrem Betriebe häufig von wirklichen Nebenbahnen nicht unterscheiden.

In Bayern und Hessen gilt der Grundsatz, dass, wenn öffentliche Strassen oder Plätze zu dem Betriebe einer Eisenbahn benutzt werden, der Unternehmer für den Schaden verantwortlich ist, der bei dem Betriebe infolge des öffentlichen Gebrauchs der Strassen oder Plätze an einer fremden Sache entsteht, sofern nicht der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Inhabers der Sache verursacht ist.[6]

Keine Sonderbestimmungen bestehen in Sachsen, Baden, Hamburg und bisher auch in Württemberg. In diesen Staaten finden somit nur die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs §§ 31, 89 und 831 Anwendung, wonach die Eisenbahn für ein Verschulden ihrer Vertreter unbeschränkt, für das Verschulden anderer Angestellten aber nur dann haftet, wenn sie nicht nachzuweisen vermag, dass sie bei der Auswahl und Beaufsichtigung der Angestellten und bei der Beschaffung der für den Betrieb erforderlichen Geräthschaften die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Ohne eine Verschuldung auf Seiten der Eisenbahn besteht keinerlei Haftung.

Nach dem oben erwähnten württembergischen Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die Haftung der Eisenbahn für Sachschaden, haftet die Eisenbahn, sofern nicht der Schaden durch höhere Gewalt oder durch ein Verschulden des Besitzers verursacht ist. Die Haftung ist eine weitere als in Preussen, Bayern und Hessen, insofern das Gesetz auch auf Kleinbahnen, insbesondere auf die Strassenbahnen, und nicht nur bei Benutzung öffentlicher Strassen und Plätze Anwendung finden soll. Dagegen enthält der Entwurf die den anderen Gesetzen unbekannte Einschränkung, dass die Eisenbahn im allgemeinen blos den Sachwerth zu ersetzen hat, den vollen Schaden aber nur, falls der Beschädigte ein Verschulden des Unternehmers oder seiner Angestellten nachzuweisen vermag. Diese Vorschrift beruht auf der Erwägung, dass die Eisenbahn auch bei Beschädigung von Transportgegenständen für den Ersatz des vollen Schadens nur haftet, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt ist, und eine weitergehende Haftung bei Gegenständen, welche der Eisenbahn nicht zur Beförderung anvertraut sind, nicht gerechtfertigt erscheint.[7]

Am leichtesten haben es mit der Festsetzung einer strengen Haftpflicht der Eisenbahn die kleinen Staaten genommen, welche keine eigenen Staatsbahnen besitzen, indem sie den Eisenbahnunternehmer analog den Vorschriften des Haftpflichtgesetzes ohne jede Einschränkung haftbar machen für den Sachschaden, der bei dem Betriebe entsteht, sofern nicht der Schaden durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Beschädigten (bezw. des Besitzers und Besitzgehilfen) verursacht ist.[8]

Diese Rechtsungleichheit führt zu eigenthümlichen Folgen:

Wenn z. B. ein Schiff auf dem deutschen Rhein durch Lokomotivfunken in Brand gesetzt wird, so haftet die Eisenbahn, ohne dass es darauf ankommt, welchem Staate sie angehört, wenn der Brand auf preussischem Gebiete entstanden ist, vorausgesetzt, dass die Funken nicht von der Lokomotive einer Kleinbahn herrühren, dagegen ist eine Haftung ausgeschlossen, wenn der Brand auf bayerischem, badischem oder hessischem Staatsgebiete ausbricht, falls nicht etwa eine Verschuldung der betreffenden Verwaltung, z. B. mangelhafte Beschaffenheit der Funkenfänger, nachgewiesen werden kann. Unter Umständen kann die Entscheidung der Frage, auf welchem Gebiete der Schaden verursacht worden ist und welches Recht demgemäss zur Anwendung zu kommen hat, die grössten Schwierigkeiten bereiten, z. B. bei einem Waldbrand, der sich über eine Landesgrenze erstreckt.

Noch grösser wird die Zersplitterung des Rechts werden, wenn im Laufe der Zeit einzelne Staaten Vorschriften über die Haftpflicht der anderen unter Art. 105 des Einführungsgesetzes fallenden Betriebe erlassen, z. B. für die Automobile, was nicht ausbleiben kann, wenn sich die Reichsgesetzgebung nicht bald mit dieser Aufgabe befasst. Die Ungleichheit in der Gesetzgebung wird sich hier noch mehr fühlbar machen, weil sich bei diesen Unternehmungen die Zuständigkeit der Landesgesetzgebung auch auf die Haftung für Tödtung und Verletzung von Menschen bezieht, welche für die Eisenbahn durch das Haftpflichtgesetz geregelt ist. Vorausgesetzt, dass in den einzelnen Staaten für die Haftung der Automobilbesitzer dieselben Grundsätze gelten würden, wie für die Haftung der Eisenbahn wegen Sachschadens, würde z. B. ein Franzose, welcher auf dem Automobil eine Reise durch Süddeutschland nach Wien macht, wenn auf deutschem Gebiet durch sein Fahrzeug ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt würde, nach folgenden verschiedenen Grundsätzen haften: In Baden wäre eine Haftung ausgeschlossen, wenn er nachweisen kann, dass er bei der Auswahl und Beaufsichtigung seines Heizers die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat; in Württemberg würde er nach den Bestimmungen des oben erwähnten Gesetzentwurfes unbeschränkt haften, falls er nicht eigene Verschuldung des Beschädigten oder höhere Gewalt nachzuweisen vermag, jedoch hätte er bei Beschädigung einer Sache nur den Sachwerth zu ersetzen, wenn der Beschädigte nicht beweisen kann, dass der Schaden vorsätzlich oder schuldhaft verursacht wurde; in Bayern würde er bei einem Unfall auf öffentlicher Strasse unbeschränkt haften und hätte nur den Gegenbeweis der eigenen Verschuldung oder der höheren Gewalt, dagegen würde er nur in der beschränkten Weise, wie in Baden haften, wenn sich der Unfall etwa in dem Hofe eines Gasthauses ereignen würde. Der Franzose, welcher praktische Erfahrungen mit diesen mannigfaltigen Grundsätzen gemacht hat, wird das Reichsgebiet wohl mit sonderbaren Begriffen von deutscher Einheit und deutschem Recht verlassen.

Die landesgesetzliche Regelung der Haftung der Eisenbahn für Sachschaden hat übrigens auch abgesehen von der Rechtsungleichheit vielfache Schwierigkeiten zur Folge, weil jede landesgesetzliche Vorschrift nichtig ist, welche sich nicht innerhalb der durch das Einführungsgesetz gezogenen Grenzen hält. Es ist z. B. zweifelhaft, ob und inwieweit § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches auf die landesgesetzlichen Bestimmungen

[6] Bayerisches Ausführungsgesetz zum B. G.-B. Art. 58, hessisches A.-G. zum B. G.-B. Art. 74.

[7] Folgerichtigerweise hätte in dem Entwurfe die verschärfte Haftung auf den Fall des Vorsatzes und der groben Fahrlässigkeit beschränkt werden sollen.

[8] Ausführungsgesetze von Anhalt Art. 29, Braunschweig § 28, Lübeck §§ 60 und 62, Reuss ältere Linie § 67, Reuss jüngere Linie § 49, Sachsen-Altenburg § 37, Sachsen-Koburg-Gotha Art. 17 § 1, Sachsen-Meiningen Art. 12 § 1, Sachsen-Weimar-Eisenach § 90.

anwendbar ist, ferner ist unklar das Verhältniss dieser Vorschriften zu §§ 833 und 834 des Bürgerlichen Gesetzbuches.[9])

Von einer Erörterung der Frage, von welchen Gesichtspunkten ein künftiges Reichsgesetz auszugehen hat, wenn einerseits eine unbillige Belastung der Eisenbahn vermieden, andererseits die Gefahren des Eisenbahnbetriebes für den Strassenverkehr und die an die Bahn angrenzenden Grundstücke berücksichtigt werden sollen, kann hier füglich abgesehen werden, da diese Frage erst praktische Bedeutung gewinnen wird, wenn einmal von Seiten des Reichs der gesetzlichen Regelung dieser wichtigen Materie näher getreten wird.

(Schluss folgt.)

[9]) Wenn z. B. ein Pferd scheut, eine geschlossene Schranke sprengt und durch die Bahn überfahren wird, so ist unter Umständen die Eisenbahn auf Grund des Landesgesetzes dem Eigenthümer des Thieres gegenüber ersatzpflichtig. Andererseits hat aber der Eigenthümer des Pferdes nach § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuches, welcher durch Landesgesetz nicht ausgeschlossen werden kann, der Eisenbahn den durch das Scheuen des Thieres an den Schranken und am Zug entstandenen Schaden zu ersetzen; es tritt somit der eigenthümliche Fall ein, dass zwei durch ein und dasselbe Ereigniss geschädigte Personen sich gegenseitig ihren Schaden zu ersetzen haben.

Wagen mit erhöhter Tragfähigkeit.

Die „Köln. Ztg.“, die bisher die Forderung der Herstellung von Wagen mit 20, 30 und mehr Tonnen Tragfähigkeit nach amerikanischem Muster stets lebhaft vertreten hatte, brachte in ihrer Nr. 635 vom 15. d. Mts. eine Einsendung aus Fachkreisen, in der die bekannten Erfolge der Amerikaner, die sie auf dem angegebenen Wege erzielt haben, zugegeben, die preussische Staatsbahnverwaltung aber gegen den Vorwurf, dass sie sich dieser wirthschaftlichen Neuerung dauernd verschliesse, in Schutz genommen wird. Es werde bei diesen Vorwürfen übersehen, so heisst es dort, „dass sich amerikanische Eisenbahnverhältnisse nicht ohne weiteres auf deutsche übertragen lassen und dass es vor allem des einmüthigen Zusammenwirkens der Eisenbahnverwaltung und der Grossindustrie bedarf, um derartige eingreifende Umwälzungen praktisch durchführbar zu machen.“ Es wird dann weiter ausgeführt, dass unsere Sicherheitsvorschriften den Bau von höchstens 40 t fassenden Wagen zulassen würden und dass nach einem Bericht der Ruhrorter Handelskammer die Mehrzahl der grossindustriellen Werke, die überhaupt zu der Frage Stellung genommen haben, sich für Wagen mit nicht über 30 t Ladegewicht und Seitenentladung ausgesprochen hätten. Im übrigen beweise dieser Bericht, dass die rheinisch-westfälische Grossindustrie der Sache bisher nicht dasjenige Interesse und die Einmüthigkeit entgegengebracht habe, welche die preussische Eisenbahnverwaltung ermuthigen könnten, jetzt schon zu Versuchen in grösserem Umfange überzugehen. Die Einsendung geht dann des näheren auf die preussischen Landtagsverhandlungen vom Jahre 1901 ein, bei denen Minister v. Thielen auf eine Interpellation des Abg. Macco erwidert hatte, dass für gewisse Transporte, die sich in Regelmässigkeit und Dichtigkeit der Aufeinanderfolge zwischen zwei Punkten bewegen, das System der schwereren Trichterwagen wohl seine Berechtigung habe, vorausgesetzt, dass Verlader und Empfänger willens seien, sich ihre Einrichtungen so umzugestalten, dass sie diese schweren Wagen brauchen könnten. Diese Willigkeit bestehe indessen seines Wissens noch gar nicht. Dann heisst es weiter:

„Der Einwand des damaligen Ministers war durchaus zutreffend, da bei uns im Gegensatz zu Amerika nicht alle grossen Werke auf mechanische Entladung eingerichtet sind. Es kann jedoch nicht schwer fallen, auch jetzt schon die erforderlichen Verkehrsbeziehungen in genügender Zahl nachzuweisen. Es gibt eine grosse Anzahl auf Entleerung von Trichterwagen eingerichteter westfälischer Eisenwerke, die täglich bedeutende Erzzüge aus Lothringen, Luxemburg oder dem Siegerland beziehen. Ebenso grosse Kokszüge verkehren regelmässig zwischen dem Ruhrgebiet und den oben genannten Bezirken. Es bedürfte daher nur der Verständigung einiger lothringischen Erzgruben mit westfälischen Kokswerken, um für einen Versuchszug mit Wagen hoher Tragkraft und Schnellentladevorrichtung die erforderlichen Vorbedingungen zu schaffen.

Einem auf Grund solcher Verständigung ausgesprochenen Wunsche dürfte sich die preussische Eisenbahnverwaltung um so weniger verschliessen, als auch sie ein Interesse daran hat, durch Einstellung von Wagen hoher Tragkraft mit Schnellentladevorrichtung in geschlossenen Zügen, die Rangirkilometer zu beschränken, den Wagenumlauf zu beschleunigen, die Zuglängen relativ zu verringern und somit die Bahnhofgleise zu entlasten. Dass auch bei uns jetzt schon ein Bedürfniss für Wagen grosser Tragkraft vorhanden ist, beweist u. a. der Umstand, dass eine Rundfrage der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen an mehrere grössere lothringische Eisenwerke wegen probeweiser Einstellung solcher Wagen von sämmtlichen Werken unbedingt zustimmend beantwortet wurde, und es ist daher nur der dankenswerthen Anregung dieser — in letzter Instanz übrigens vom preussischen Minister abhängigen — Behörde und dem verständigen Zugreifen der lothringischen Grossindustrie zuzuschreiben, dass in allernächster Zeit in den Reichslanden Versuche mit Schnellentladewagen höherer Tragkraft in grösserem Umfange stattfinden werden. Damit derartige Versuche auch in Preussen recht bald zustande kommen können, ist ferner erforderlich, dass einflussreiche Körperschaften wie die rheinisch-westfälischen Kohlen- und Kokssyndikate dieser Frage ihre wirksame Unterstützung nicht versagen und vorübergehende Opfer nicht scheuen, um die Ausfuhrfähigkeit der deutschen Grossindustrie und somit auch der Kohlenverbraucher mit allen Kräften zu heben. Wenn auch augenblicklich der Güterverkehr darniederliegt und es den Anschein hat, als bliebe der Weltbedarf hinter der Welterzeugung zurück, so wird dennoch über kurz oder lang wieder eine Aufwärtsbewegung entstehen und sich das ewige Schauspiel einer bis dahin nicht für möglich gehaltenen Steigerung des Verkehrs wiederholen. Dann wird sich zeigen, ob unsere Eisenbahnen, selbst wenn sie durch Kanäle entlastet werden, noch imstande sein werden, mit den bisherigen Mitteln die stetig wachsenden Massentransporte zu bewältigen.“

Gegenüber diesen, wie wir meinen, durchaus sachgemässen und verständnissvollen Ausführungen wird nun in der „Köln. Ztg.“ „von geschätzter Seite“, die zu errathen nicht schwierig sein dürfte, geschrieben:

„Wenn die Staatsbahnverwaltung der Industrie zumuthet, die Wagen von grösserer Tragkraft anzunehmen, welche in fast allen Fällen Veränderungen der bestehenden Be- und Entladungseinrichtungen, Gleisanlagen usw. und damit die Aufwendung grosser Auslagen erfordern, ohne irgend eine Gegenleistung, lediglich damit die Staatsbahnverwaltung grössere Einnahmen erziele, dann darf sie sich nicht wundern, wenn die Industrie solches ablehnt. Ist die Staatsbahnverwaltung dagegen bereit, den Vortheil, den sie aus der Verwendung von Wagen mit höherer Tragkraft erhofft, mit der Industrie zu theilen, dann wird diese zweifellos auch einmüthig bereit sein, ihrerseits die Aufwendungen zu machen, um die Einführung solcher Wagen zu ermöglichen. Von der Einführung billigerer Frachtsätze für Wagen von grösserer Tragfähigkeit ist aber bis jetzt noch nicht die Rede gewesen.“

Wir glauben unseren Lesern von diesem interessanten Meinungsaustausch Kenntniss geben zu sollen und möchten hierzu, ohne über die Ansichten der preussischen Staatsverwaltung in dieser Frage unterrichtet zu sein, nur bemerken, dass es sich doch zunächst nicht um Vortheile für die Staats-

eisenbahnverwaltung, sondern um erhebliche Aufwendungen handelt, die mit der Beschaffung von Wagen mit hoher Tragfähigkeit verbunden sind. Diese können doch verständigerweise erst erfolgen, nachdem man sich überzeugt hat, dass für sie Verwendung da ist. Diese Ueberzeugung fehlte bis jetzt mit vollem Recht. Ist ihre Verwendung in grösserem Umfange bei der Grossindustrie nur dann möglich, wenn auch sie erhebliche Aufwendungen für Vergrösserung und Erweiterung ihrer Anlagen macht, so liegt der Fall vor, dass im Verhandlungswege ein Interessenausgleich geschaffen werden muss. Gewiss kann ein solcher auch dazu führen, dass sich die Eisenbahnverwaltungen (denn die Frage berührt alle deutschen Eisenbahnen gemeinschaftlich) entschliessen, bei Transporten, die die regelmässige Verwendung von Wagen mit erhöhter Tragfähigkeit gestatten, einen ermässigten Frachtsatz zu gewähren, wie ein solcher beispielsweise schon jetzt für Kohlen zur Seeausfuhr und Verwendung auf Seeschiffen in Mengen von mindestens 45 t besteht. Auch für die Anwendung des billigen sogenannten Rohstofftarifes ist die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit der gestellten Wagen, also auch derer mit 15 t Tragfähigkeit Voraussetzung, eine Tarifvorschrift, die bekanntlich zu lebhaften Beschwerden der Versender, denen diese Ausnutzung unbequem war, Anlass gegeben hat.

Erste Bedingung für Beschaffungen nach amerikanischem Muster muss sonach die Gewissheit sein, dass solche Wagen Verwendung finden können und werden.

Dass übrigens die preussische Staatsbahnverwaltung der Frage fortgesetzte Aufmerksamkeit widmet, geht aus der weiter unten mitgetheilten Nachricht hervor, dass der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten den Ausschuss für Güterwagen beauftragt hat, ihm einen abgeänderten Entwurf für Kohlenwagen von 20 t Ladegewicht aus gepressten Stahlblechen vorzulegen.

v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verhandlungen des bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Ausschusses für Güterwagen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat auf Grund dieser Verhandlungen eine Reihe von Entscheidungen getroffen, aus denen hervorzuheben ist, dass der Minister der Vorlage des abgeänderten Entwurfs für Kohlenwagen von 20 t Ladegewicht aus gepressten Stahlblechen thunlichst bald entgegensehen will. Hierbei soll geprüft werden, ob die neuerdings für Tender von 15 cbm Wasserinhalt eingeführten verstärkten Achsen Verwendung finden können. Von der Beschaffung vierachsiger Plattformwagen mit Untergestellen aus Pressblechen soll zunächst Abstand genommen werden.

— **Ausnahmetarif für Eisen zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern.** Nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist die angeordnete, von uns in Nr. 66 S. 1001 d. Ztg. mitgetheilte Aenderung und Ergänzung des Waarenverzeichnisses des oben bezeichneten Ausnahmetarifs mit Gültigkeit vom 1. September d. J. auch im Verkehr von Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (Ausnahmetarif 9c des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen und E 2 des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes) durchzuführen.

— **Eisenbahnunfall bei Schandelah.** Am 25. d. Mts. Morgens entgleiste der Schnellzug Nr. 9 Köln-Berlin nach Durchfahrt durch die Station Schandelah (10 km von Braunschweig). Bei der Entgleisung wurde, wie wir der „Nordd. Allg. Ztg.“ entnehmen, die erste Zugmaschine, deren Kuppelung gerissen war, auf die linke Seite des Bahndammes geschleudert; der Packwagen fuhr auf sie auf. Die eine Wand des Wagens wurde herausgerissen und der Inhalt des Wagens in den angrenzenden Garten geschleudert. Die zweite Maschine entgleiste rechts vom Bahndamme und wühlte sich so schräg in den Sand, dass es ein Wunder ist, dass nicht auch diese Maschine umgestürzt ist. Von den folgenden drei holländischen D-Wagen fuhren zwei bis zur Länge des ersten Abtheils ineinander, während die Tender der beiden Maschinen in der Mitte des Trümmerhaufens lagen. Die drei dort befindlichen Gleise sind völlig zerstört und der Bahnkörper aufgewühlt. Ein ausserordentlicher Glücksfall ist es, dass bei diesem Unfall nicht der Verlust von Menschenleben zu beklagen ist. Von den Zuginsassen, die mit Hilfe der Anwohner aus den Fenstern der ineinandergefahrenen Wagen gehoben wurden, hat niemand ernstlichen Schaden erlitten. Der Packmeister, der aus dem auf die Maschine hinaufgefahrenen Gepäckwagen herausgeschleudert wurde, hat eine Fussverstauchung erlitten; auch der ebenfalls im Packwagen befindlich gewesene Zugführer ist mit leichteren Verletzungen davongekommen. Ein Lokomotivführer, den man unter den Trümmern hervorgezogen hat, hat Verletzungen am Kopfe und an den Händen und ausserdem eine Verbrühung der Beine erlitten. Von Braunschweig aus ging ein Hilfszug mit Personal und zwei Aerzten ab. Die noch auf dem Gleis gebliebenen Wagen wurden zurückgeholt und der Verkehr nach Magdeburg und Berlin einstweilen über Jerxheim geleitet. Die Aufräumungsarbeiten dürften voraussichtlich noch vier Tage in Anspruch nehmen. — In dem einen Schlafwagen des Zuges befand sich, wie berichtet wird, Professor Joachim, der von Köln kam. Er wurde am Kopfe ungefährlich verletzt. — Ursache des Unfalls soll ein Radreifenbruch sein.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 96 593 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 099 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 94 077 und auf den Arbeitstag 15 679 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 420 und im ganzen 2 516 Doppelwagen oder 2,7 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 20 251 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 30 sowie von anderen Gütern 16 Doppelwagen.

— **Unfall bei Weissenburg a. Sand.** Am 22. d. M. ist der früh 8 Uhr von München über Nürnberg nach Berlin fahrende D-Zug in der Station Weissenburg am Sand (bayerische Staatsbahnen) auf einen dort stehenden Güterzug aufgestossen. Nur der Umsicht und der Unerschrockenheit des Lokomotivführers Schubert ist es, wie die „Nordd. Allg. Ztg.“ berichtet, zu danken, dass der Unfall verhältnissmässig so glimpflich abgelaufen ist. Ein Montör, der an der Weiche, die vom Hauptgleise zu einem Ueberholungsgleise führte, arbeitete, hatte, so heisst es, beim Herannahen des D-Zuges nicht mehr die Zeit, den Wechsel richtig zu stellen; so musste denn der D-Zug auf das Ueberholungsgleis, auf dem ein Güterzug stand, kommen. Schubert sah für seinen Zug das Signal „Durchfahrt frei“, bald bemerkte er aber den Montör, der ihm auffallende Zeichen machte; er wurde sich klar, dass irgend eine Gefahr drohe. Er setzte daher die Nothbremse in Wirksamkeit, gab Gegendampf und that alles, was nur möglich war, um ein Unglück zu verhüten. Die Geschwindigkeit des Zuges brachte er auf einer Strecke von 220 m von 70 auf 18 km herunter! Trotzdem war der Zusammenstoss der beiden Züge ein so heftiger, dass von dem Güterzug sechs Wagen zerstört wurden. Es waren meist Wagen mit Bretterladungen. Von dem D-Zuge wurden an der Maschine die Laternen und die Puffer abgebrochen, ein Wagen zerstört und neun Wagen unbrauchbar. Im Speisewagen wurde viel Geschirr zertrümmert. Zum grossen Glück ging kein Menschenleben verloren. Eine Dame und ein Herr erlitten im Gesichte leichte Verletzungen und die Bedienungsfrau des D-Zuges erlitt einen doppelten Rippenbruch. Sie wurde in das städtische Krankenhaus gebracht.

— **Anordnungen, betreffend die Fürsorge für ausreichende Leistungsfähigkeit der Eisenbahn und für geordnete Abwickelung des Dienstes bei stärkerem Verkehr, namentlich im Herbst.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat ihre äusseren Stellen mit einer eingehenden Anweisung für Besorgung des Dienstes bei stärkerem Verkehr versehen. Im allgemeinen Theil ist gesagt, alle Stellen, Beamte, Unterbeamte

und Arbeiter haben im Auge zu behalten, dass der gesammte Dienst auch zu den Zeiten stärksten Verkehres möglichst sicher und anstandslos bewältigt werden müsse. Hiernach haben sie ihren Dienst und die Geschäftsbesorgung schon in gewöhnlichen Zeiten einzurichten. Dies beziehe sich namentlich auf die Vornahme von Bauarbeiten, die Unterhaltung aller Betriebsmittel, die Benutzung und Bereithaltung aller Stationseinrichtungen, die Heranbildung und die Bereithaltung von Personal sowie auf die Unterlassung von allen Beförderungen für die Eisenbahnverwaltung in starken Verkehrszeiten, wenn und soweit diese Beförderungen zu anderer Zeit, früher oder später, ausgeführt werden können. Im einzelnen werden Bestimmungen getroffen über die Verminderung und Einschränkung dienstlicher Beförderungen im Herbst (Mitte September bis Mitte November), über die Vorsorge im Stations- und Abfertigungsdienst sowie für die Heranbildung und Bereithaltung von Aushilfspersonal, die Wiederherstellung beschädigter Wagen, den Zug- und Güterabfertigungsdienst (geeignete Vorkehrungen, den alljährlich eintretenden Zugverspätungen vorzubeugen, Aufrechterhaltung eines geordneten Laufes der Güter-, insbesondere der Stückgüterzüge, rasche Abfertigung der Stückgüterzüge, schnelle Abfuhr der Stückgüter durch die Güterbeförderer, rasche Anmeldung der Wagenladungsgüter, strenge Einhaltung der Be- und Entladefristen usw.). Die Bestimmungen über Wagenverwendung, Hopfentransport, Weinversand, Rübentransport, Kohlenverkehr, Leitung und Besorgung des Wagendienstes, Rücksendung von Wagendecken und sonstiger Lademittel, die Wagenverwendung bei Eintritt schwächeren Verkehres, die Wiederherstellung beschädigter Wagen nach dem Herbstverkehr werden in Erinnerung gebracht.

Verein deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen. Die achte Hauptversammlung dieses Vereins findet vom 3.—6. September in Düsseldorf statt. Die Tagesordnung ist u. a. folgende: Donnerstag, 4. September: Unsere Erfahrungen über die Wirkungen des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 und unser Verhältniss zu den Aufsichtsbehörden, namentlich zu den Staatseisenbahnverwaltungen, und Vorschläge, wie die aufgetretenen Mängel zu beseitigen sind, betrachtet vom Standpunkt der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Berichterstatter: Direktor Dräger-Berlin. Die Bestrebungen zur Erweiterung der gesetzlichen Haftpflicht bei Strassenbahnen. Die Unfälle des Jahres 1901. Berichterstatter: Generalsekretär Vellguth-Hamburg. — Freitag, 5. September: Bericht über den Stand der Maassnahmen gegen den Ring der Feuerversicherungsgesellschaften. Berichterstatter: Generaldirektor Röhl-Hamburg. Ueber die neueste Rechtsprechung auf dem Gebiete des Kleinbahnrechts. Berichterstatter: Regierungsrath z. D. Dr. Eger-Berlin.

— **Verein deutscher Bahnärzte.** Die fünfte Hauptversammlung dieses Vereins findet am 18. und 19. September d. J. in München statt.

— **Sommerfest des Eisenbahnvereins Osnabrück.** Das am 17. d. Mts. auf dem Schützenhof veranstaltete Fest gestaltete sich sehr grossartig und gab Zeugniss von dem Geist, der die Mitglieder beseelt. Der Verein zählt rund 2500 Mitglieder. Von 3 Uhr ab fluthete zum Schützenhof ein ununterbrochener Menschenstrom und allmählich sammelten sich, die Kinder eingerechnet, etwa 8000 Personen. Garten und Saal des Schützenhofes waren bis auf den letzten Platz gefüllt. Das Wetter war günstig. Der Nachmittag verging unter Konzert und Kinderbelustigung. Luftballons in den verschiedensten Karrikaturen wurden aufgelassen, was für Klein und Gross zu den drolligsten und amüsantesten Scenen Anlass gab. Nach Beendigung des Konzerts erfolgte die Vertheilung von bunten Lämpchen an die Kinder zur Polonaise. Nachdem die Fackeln angezündet waren, bot der Garten mit den umhereilenden Lichtchen einen reizenden Anblick. Unter Vorantritt von Musikern wurde die Polonaise um den Fischteich und das Rondel am Waldrand ausgeführt. Hier wurde Halt gemacht und durch den Vorsitzenden, Eisenbahndirektor Claasen, das Kaiserhoch ausgebracht. Nach Absingung der Kaiserhymne wurde ein Feuerwerk abgebrannt. Dieses, wie die Ballons, boten reizvolle Wirkungen. Bei bengalischer Beleuchtung sang die ganze Versammlung: „Deutschland, Deutschland über Alles“. Ein Ball, der zahlreiche Betheiligung fand, machte den Beschluss des in allen seinen Theilen aufs beste verlaufenen Festes.

— **Oberingeniör Karl Jolas †.** Am 21. d. Mts. starb in Ludwigshafen a/Rh. nach längerem Leiden der Oberingeniör der pfälzischen Eisenbahnen Karl Jolas, ein durch seine hervorragenden Kenntnisse und durch treueste Pflichterfüllung ausgezeichneter Beamte, dessen Verlust nicht allein von der Bahnverwaltung, sondern auch von seinen Kollegen und Freunden auf das tiefste beklagt wird. Wir entnehmen der „Deutschen Bauzeitung“ folgenden Nachruf: Am 16. September 1846 zu Ludwigshafen a/Rh. als eines der ersten Bürgerkinder der damals im Entstehen begriffenen Stadt geboren, machte er seine technischen Studien auf dem Polytechnikum in München. Am 1. August 1868 trat er in den Dienst der pfälzischen Eisenbahnen als Ingeniör ein, nachdem er schon während der Herbstferien 1866 und 1867 beim Bau der Rheinbrücke Ludwigshafen-Mannheim verwendet war. Zunächst wurde Jolas bei der Planung und dem Bau der Bahnlinie Dürkheim-Monsheim beschäftigt, von wo er am 1. Dezember 1872 in das Hochbaubüro der Direktion in Ludwigshafen einberufen wurde. Seine Thätigkeit daselbst dauerte bis zum 1. April 1880, an welchem Tage er als Bezirksingeniör in Ludwigshafen zum Bahnbetrieb versetzt wurde. Am 16. Mai 1884 wurde er wieder in die Direktion einberufen, wo er als Hilfsarbeiter beim ingeniörtechnischen Referate seine umfassenden theoretischen und praktischen Kenntnisse zu verwerthen Gelegenheit hatte. In dieser Stellung verblieb er bis zu seinem so früh erfolgten Tode.

Nicht allein die Bahnverwaltung beklagt aufs schmerzlichste das Hinscheiden des so verdienstvollen Ingeniörs, sondern auch die pfälzische Kreisgesellschaft des bayerischen Architekten- und Ingeniörvereins verliert in dem Verstorbenen seinen langjährigen ersten Vorsitzenden, unter welchem das Vereinsleben in so hoher Blüthe stand. Auch seine Vaterstadt Ludwigshafen, in welcher Jolas als Stadtrath und Mitglied des Bauausschusses längere Zeit hindurch seine technischen Kenntnisse zum Nutzen derselben zu verwerthen Gelegenheit hatte, blickt trauernd auf den Dahingeschiedenen.

Oesterreich.

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen.** Der Eisenbahnminister hat in den letzten Wochen die Neubaustrecken, in deren Zuge die grossen in Ausführung begriffenen Alpentunnel liegen, bereist, um sich persönlich von dem Stande der Arbeiten zu überzeugen. Der Minister nahm wiederholt Anlass, seine Anerkennung über die getroffenen baulichen Maassnahmen auszusprechen. Die Leitung des Baues der neuen Alpenbahnen obliegt bekanntlich der dem Eisenbahnminister unterstehenden Eisenbahnbaudirektion in Wien.

— **Die Verstaatlichung der Bahnstrecken der Staatseisenbahngesellschaft.** Die vor einiger Zeit von der österreichischen Regierung mit der Verwaltung der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft eingeleiteten Verhandlungen wegen Verstaatlichung der Linien dieser Gesellschaft ruhen augenblicklich und dürften erst im nächsten Monat fortgesetzt werden. Die „Neue Freie Presse“ schreibt über diese Verhandlungen:

„Aus einer Rede des Eisenbahnministers ging hervor, dass die Regierung der Staatsbahngesellschaft eine Rente bieten wolle, welche auf Grund des im Jahre 1901 erzielten Erträgnisses berechnet war. Ausserdem erklärte sich die Regierung bereit, die Obligationen der böhmischen Kommerzialbahnen zur Selbstzahlung zu übernehmen. Die Staatsbahngesellschaft hat diese Grundlage der Ermittelung abgelehnt und beansprucht ihrerseits die Einlösung auf Grund des bekannten siebenjährigen Durchschnittes. Die bisherigen Verhandlungen scheinen zu dem Ergebniss geführt zu haben, dass beide Theile ziemlich genau festgestellt haben, bis zu welcher Grenze sie zu gehen sich allenfalls entschliessen könnten; diese Grenzen sollen, ausgedrückt in der Rente der Aktien, noch um 3—4 Fr. auseinanderliegen. Die Regierung soll ursprünglich neben der Einlösung der österreichischen Linien auch den Ankauf des Kohlenwerkes von Kladno, welches den grössten Theil des Bedarfes der Staatsbahngesellschaft an Brennstoffen deckt, ins Auge gefasst haben; später soll aber diese Absicht angesichts der ungünstigen Lage des Kohlenmarktes, welche selbst den Absatz der staatlichen Julius-Schächte im Brüxer Gebiet minder einträglich gestaltete, wieder aufgegeben worden sein. Auch die Frage der Uebernahme des Pensionsfonds ergab Schwierigkeiten.

Von grösserer Tragweite war die von der Vertretung der Staatsbahngesellschaft gemachte Anregung, mit der Einlösung auch die Verstaatlichung der beiden Nordwestbahnlinien zu verknüpfen. Die abgesonderte Einlösung der Linien der Staatsbahngesellschaft müsste naturgemäss der Nordwestbahn mannigfache Nachtheile bringen, namentlich dann, wenn der Staat auch die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn ankauft und damit den gesammten Verkehr nach Böhmen in die Hand bekommt; die Lage der Nordwestbahn müsste, wenn der Verwaltungsgerichtshof (in der Frage des Baues des zweiten Gleises) zu ihren Ungunsten entscheidet und sie das zweite Gleis ohne Erhöhung der Garantie bauen muss, eine schwierige werden, zumal die Steuerfreiheit der Elbethalbahn heuer erlischt und mit dem nächsten Jahre die Steuerpflicht beginnt, welche einen nam-

haften Theil der Gewinnes aufzehren und beide Netze belasten muss. Diese Umstände, welche der bisherigen Einheit in der obersten Leitung, sowie der Gemeinsamkeit der finanziellen Interessen entsprangen, haben die Vertretung der Staatsbahngesellschaft dazu veranlasst, dem Wunsche Ausdruck zu geben, dass auch die gleichzeitige Einlösung der Nordwestbahn in den Kreis der Verhandlungen einbezogen werden möge. Die Vertreter der Regierung scheinen sich bisher ablehnend verhalten und auf die durch die ausstehende Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes ungeklärte Lage verwiesen zu haben. Es unterliegt aber keinem Zweifel, dass auch die finanziellen Grundlagen für die Verstaatlichung der Nordwestbahn geprüft und von den beiderseitigen Organen eingehend durchgerechnet wurden.

In den bevorstehenden Besprechungen wird vor allem eine Verständigung über den Kaufpreis der Strecken der Staatsbahngesellschaft angestrebt werden; bei beiderseitigem guten Willen ist es wahrscheinlich, dass eine Einigung durch gegenseitige Zugeständnisse erzielt werden wird und dass sich beide Theile mit der Einlösungsrente irgendwo in der Mitte finden werden. Weit grössere Schwierigkeiten müsste die Verbindung der Staatsbahnfrage mit der Einlösung der Nordwestbahn bieten. Der ursprüngliche Plan, den der Eisenbahnminister im Abgeordnetenhause entwickelte, ging ja gerade dahin, durch die vorausgehende und abgesonderte Einlösung der Linien der Staatsbahngesellschaft eine Lage zu schaffen, durch welche die Nordwestbahn dem Staate nach einiger Zeit von selbst zu einem billigen Preise und gleichsam als reife Frucht in den Schoss fallen würde. Soll diese Absicht aufgegeben werden, so müssten hierfür gewichtige Vortheile anderer Art sprechen, welche die Erwerbung der Nordwestbahn der Wirthschaft des Staates im gegenwärtigen Zeitpunkte bereiten könnte. Erwägungen dieser Art sind allerdings bei der jetzigen Verstaatlichung nicht die allein entscheidenden. Es darf ja nicht vergessen werden, dass der Plan, der Eisenbahnverstaatlichung im jetzigen Augenblicke näherzutreten, zum nicht geringen Theile ein Ausfluss jener Bestrebungen war, welche die Zurückstellung der politischen Streitfragen durch die Ausgestaltung der wirthschaftlichen Gesetzgebung zum Ziele hatten. Die Eisenbahnverstaatlichung ist ein weiteres Glied in der Kette, die im vorigen Jahre mit den Eisenbahnen, Wasserstrassen und Flussregelungen begann. In letzter Linie wird es darauf ankommen, in welcher Weise die Regierung sich mit den politischen Parteien über das legislative Programm der nächsten Parlamentssession verständigt, und welche Rolle in demselben die Einlösung der Privatbahnen einnimmt. An Berührungen dieser Art hat es in der letzten Zeit nicht gefehlt; die Frage, ob und in welchem Maasse es gelingt, die maassgebenden Parteien des Hauses für den Ankauf der Bahnen zu gewinnen, wird namentlich bei der Entschliessung über die Ausdehnung der Verstaatlichung eine wichtige Rolle spielen."

— **Ermässigung der Tarife bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn.** Diese Gesellschaft hat bekanntlich die beim Verwaltungsgerichtshofe überreichte Beschwerde gegen die ihr von der Regierung unter Berufung auf die Bestimmungen der Konzession der Gesellschaft aufgetragene Tarifermässigung zurückgezogen und auf Grund eines mit der Regierung getroffenen Abkommens sich bereit erklärt, ihre Gütertarife auf das Ausmaass des bei den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifes herabzusetzen. Die von der Verwaltung der Ostrau-Friedlander Bahn auf dieser Grundlage erstellten und der Regierung vorgelegten Tarife haben die Genehmigung der letzteren bereits erhalten und werden mit dem 1. September d. J. in Wirksamkeit treten.

— **Lokalbahn Weizelsdorf-Ferlach-Unter-Loibl.** Infolge des Baues der Karawankenbahn hat sich die Nothwendigkeit ergeben, eine Zweiglinie von Weizelsdorf über Ferlach nach Unter-Loibl zu errichten. Um diese im wirthschaftlichen Interesse gelegene Bauführung zu erleichtern, hat der Kärntner Landtag in einer vor kurzem abgehaltenen Sitzung beschlossen, einen Beitrag von 400 000 Kr. zu leisten, und zwar 200 000 Kr. in Stammaktien der Gailthalbahn und der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel und den Rest von 200 000 Kr. in baar. Er knüpfte jedoch die Beitragsleistung an die Bedingung, dass die vom Eisenbahnministerium zugesicherte Inbetriebsetzung der Hauptbahn Klagenfurt-Weizelsdorf längstens bis zum Sommer 1904 erfolge. Auch die Interessenten werden Beiträge leisten.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen vereinnahmten die Staatsbahnen im Juli d. J. aus dem Personenverkehre 7 936 500 Kronen, aus dem Güterverkehre 14 258 900 Kr., sonach im ganzen 22 195 400 Kr. Wird die ausgewiesene Gesammteinnahme des Monats Juli d. J. jener des Vergleichsmonats im Vorjahre gegenüber gestellt, so ergibt sich für den Berichtsmonat aus dem Personenverkehre eine Mehreinnahme von 169 206 Kr. (+ 112 000 Reisende), dagegen aus dem Gütertransporte eine Mindereinnahme von 38 585 Kr. (+ 58 100 t). Die Einnahme aus der Personenbeförderung blieb wohl hinsichtlich des Nahverkehres im Berichtsmonat gegenüber jener des Monats Juli 1901 infolge der Witterungsverhältnisse zurück, dagegen brachten der gesteigerte Verkehr auf grössere Entfernungen, namentlich nach den Bade- und Kurorten, höhere Einnahmen, wodurch das Gesammtergebniss aus dem Personenverkehre sich ziemlich günstig gestaltete. Vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. beträgt die Einnahme der Staatsbahnen aus dem Personenverkehre 37 355 500 (+ 1 125 932) Kr., aus dem Güterverkehre 96 537 000 (+ 3 211 687) Kr.; es ergibt sich daher im ganzen eine Mehreinnahme von 4 337 619 Kr.

Uebrige europäische Länder.

— **Die nördlichste Eisenbahnbrücke der Welt** liegt, wie wir dem „Hamb. Korr." entnehmen, im Zuge der demnächst zu eröffnenden Ofotenbahn, über deren Bedeutung wir zuletzt in Nr. 28 S. 460 d. Ztg. berichteten. Bei dem Bau dieser Brücke hat die deutsche Ingeniörwissenschaft wieder einen Triumph gefeiert. Die „Brückenbauanstalt Gustavsburg, Zweiganstalt der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg" hat im Auftrage der norwegischen Regierung hier die nördlichste Eisenbahnbrücke der Welt gebaut. Die Brücke ist etwa 200 m lang. Sie überschreitet in einer Höhe von etwa 40 m über dem Wasserspiegel den Norddalselv im wildzerklüfteten Nordthal, etwa 10 km vom Ende des mehrere Meilen tief in das Hochgebirgsland einschneidenden Rombakufjord und liegt etwa 35 km — Eisenbahnlänge — von dem eisfreien, vorzüglich geschützten neuen Ausfuhrhafen Narvik entfernt.

Die Brücke steht jetzt beinahe fertig da und ist in ihrer Art ein sehenswerthes Kunstwerk. Die leitenden Ingeniöre hofften in der letzten Augustwoche im hohen Norden auf 68° 28' nördlicher Breite nach deutscher Art das Richtfest zu feiern, um dann Anfang September die Heimreise nach glücklich vollbrachtem Werke anzutreten. Das gesammte Bauwerk wird dann in der kurzen Zeit von 4 Monaten vollständig betriebsfähig dastehen; das ist 1 Monat früher, als von der norwegischen Staatsbahn vorausgesehen.

Der Aufenthalt der deutschen Ingeniöre war bei diesem Bau allerdings kein angenehmer. Vom Verkehr waren sie fast ganz ausgeschlossen; einsam haben sie auf weiter Flur gelebt, wo fast nichts als Felsen zu erblicken ist und immer noch der Schnee liegt. Temperaturen über 10—12° C. haben sie nur dreimal gehabt.

In Narvik wird sich vom 1. November an sicherlich eine grosse Ausfuhr entwickeln; die grosse Bergwerks-Aktiengesellschaft Luossavaara-Kiruavaara hat Vorkehrungen nach amerikanischem Muster getroffen, um täglich ein Seeschiff der Hamburg-Amerikalinie mit 4000 t Eisenerz abzufertigen, welches Material hauptsächlich nach den Rheinhäfen für deutsche Hüttenwerke und nach England gehen soll.

— **Zu Gunsten der Staffeltarife und der Vereinheitlichung der Tarife** hat sich in sehr bemerkenswerther Weise die Handelskammer zu B o r d e a u x, also an einem Seehandelsplatze ersten Ranges, in einem Schreiben an den Präsidenten der Gesellschaft für die Vertheidigung und Entwickelung des Handels und der Industrie zu Bordeaux ausgesprochen. Dieser hatte die Handelskammer aufgefordert, gegen die von den französischen Eisenbahngesellschaften eingeführten kombinirten Staffeltarife für verschiedene Waaren Stellung zu nehmen. Die Handelskammer erklärt sich nun hierzu ausser Stande. „Diese Tarife beabsichtigen", so heisst es in dem Schreiben, „durch Einheitssätze, die sich mit der Entfernung ermässigen, die Beförderung von Waaren aus den verschiedenen Gegenden Frankreichs zu begünstigen, wenn aus irgend einem Grunde, sei es dem der grösseren Sicherheit, der grösseren Schnelligkeit oder aus anderen Erwägungen ein Interesse obwaltet, den weniger sichern, langsameren und ungewisseren Seeweg zu vermeiden."

„Ohne Zweifel können in gewissen Anwendungsfällen diese zwischen den verschiedenen Netzen vereinbarten Tarife die Interessen der Häfen ungünstig beeinflussen, die besonderen Interessen einzelner Schifffahrtsgesellschaften schädigen. Aber in ihrer Gesammtwirkung verschaffen sie den allgemeinen Interessen der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels so bemerkenswerthe Vortheile, dass sie im allgemeinen die erwähnten möglichen Nachtheile mehr als ausgleichen."

„Die (vom Adressaten) empfohlene Lösung, nämlich die einheitliche Gestaltung aller Eisenbahntarife auf der Grundlage eines fallenden kilometrischen Einheitssatzes, jedoch beschränkt auf das einzelne Eisenbahnnetz jeder Gesellschaft für sich, ohne Einvernehmen mit den übrigen verschiedenen Netzen, würde die Vortheile beseitigen, welche gerade mit der einheitlichen Gestaltung der Tarife auf a l l e n Netzen (also mit der sogen. Durchrechnung! die Schriftl.) verbunden sind."

„Die Handelskammer kann das zwischen den Gesellschaften erzielte Einverständniss über eine einheitliche Bedienung des Verkehres mit denselben Erleichterungen und Sätzen, als ob nur ein einziges Eisenbahnnetz in ganz Frankreich bestände, nur freudig begrüssen, denn die zu diesem Zwecke zwischen den Gesellschaften getroffenen Vereinbarungen sichern dem Verkehre dieselben Vortheile, als ob die Gesellschaften verstaatlicht wären, aber ohne die Gefahren, die mit einer Verstaatlichung verbunden sein würden."

„Wir machen übrigens darauf aufmerksam, dass die angegriffenen Tarife auf die Transporte von einem Hafen zum anderen in direktem Wettbewerb mit der Küstenschifffahrt nicht anwendbar sind, sondern nur auf den Güterverkehr entweder von oder nach solchen Plätzen, welche nicht direkt durch die Schifffahrt bedient werden. Infolge dessen kann der Grundsatz, nach welchem für den Verkehr von Hafen zu Hafen der Schifffahrt ein tarifarischer Vorsprung zugestanden wird, hier keine Anwendung finden."

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** In Fortsetzung seiner ausgedehnten Artikelreihe über den „rachat" (Rückkauf) in dem schon länger die Verstaatlichung eifrig betreibenden weitverbreiteten Pariser Blatt „Matin" geht der frühere Berichterstatter der Abgeordnetenkammer über das Eisenbahnbudget, der radikale Abg. Bourrat, nach den finanziellen auf die günstigen wirthschaftlichen und tarifmässigen Erfolge der Schaffung eines Staatsbahnnetzes ein. Er stellt fest, dass der Staatsbetrieb dem Personenverkehr grössere Vortheile biete als der Privatbetrieb der grossen Gesellschaften. Bald nach Schaffung des Staatsbahnnetzes wurden, vom 1. April 1880 ab, auf demselben Rückfahrkarten von und nach allen Stationen ausgegeben, mit einer Ermässigung von 25 % auf das Doppelte der einfachen Fahrkarten in den Verbindungen mit Paris und von 40 % in den Verbindungen zwischen allen anderen Bahnhöfen des Netzes. 1889 haben die Ostbahn, Südbahn, Orléansbahn und Westbahn die Vertheilung von Rückfahrkarten von und nach allen Stationen nachgeahmt, während diese vorher auf bestimmte Verbindungen beschränkt waren; laut dem Anerkenntniss der Verwaltungen selbst, das in den Berichten an die Generalversammlungen niedergelegt ist, haben die Preisermässigungen ein merkliches Steigen der Einnahmen ergeben. Heute noch gewährt das französische Staatsbahnnetz den Reisenden den grossen Vorzug, dass Rückfahrkarten auf eine Entfernung unter 60 km drei Tage Gültigkeit haben (gegen 45 Tage für alle Rückfahrkarten auf den deutschen Staatsbahnen!), während auf gewissen französischen Privatnetzen diese Frist nur zwei Tage oder sogar nur einen Tag beträgt. Gerade solche kurze Entfernungen interessiren aber am meisten die ärmere Bevölkerungsklasse. Betreffs der Gütertarife erscheint der Vergleich schwieriger. Bourrat führt im einzelnen aus, wie die Tarife im „Minimum" auf den Staatsbahnen niedriger sind, und wie die Staatsbahnverwaltung die nützliche Beförderung von Lebensmittelsendungen von 10 bis 40 kg eingeführt hat, er muss aber zugeben, dass im Durchschnitt die Beförderungskosten für 1 t Waaren auf den französischen Staatsbahnen grösser sind als bei den Privatbahnen. Indess verweist er darauf, wie er schon in der Kammer geklagt habe, dass die Gesellschaften geheime, schwer beweisbare Tarifvergünstigungen u. dergl. gewährten. Weiter seien die Beförderungsfristen auf den Privatbahnen, wo für Spezialtarife beim Uebergang von einem Netz auf das andere eine Ergänzungsfrist von fünf Tagen hinzutritt, unmässig lange, zumal 97 % aller Sendungen unter die Spezialtarife fallen. Er habe auf der Kammertribüne nachgewiesen, dass für eine bestimmte Strecke von 233 km eine Frist von 30 Tagen besteht, die Waare also nur etwa 7,5 km im Tage zurückzulegen habe; da sei man vor Erfindung der Eisenbahnen besser gefahren. Auf den Staatsbahnen sei die Beförderung eine viel schnellere und pünktlichere, und durch Verminderung der Frachtkosten haben die Staatsbahnen andere Netze theilweise zur Nachahmung genöthigt und somit durch Verkehrssteigerung dem Erwerbsleben in weiteren Kreisen grosse Dienste geleistet. Und dabei müsse berücksichtigt werden, dass das kleine französische Staatsbahnnetz in einer verhältnissmässig verkehrsarmen, mehr ländlichen Gegend liege, dass es z. B. keine Kohlen wie die Nordbahn zu billigem Satz zu befördern habe. Bourrat beruft sich auf das Zeugniss der Handelskammer von La Rochelle, welche die Interessen eines ausschliesslich vom Staatsbahnnetz versorgten Gebietes vertritt, und die vor zwei Jahren erklärte: „Das gegenwärtige Staatsbahnnetz, so wie es im Jahre 1878 durch den Rückkauf kleiner bankerotter oder ertragloser Gesellschaften, und dann durch die Konventionen von 1883 geschaffen wurde, ohne direkte Ausmündung nach Paris, eingezwängt im Norden und Osten durch Privatgesellschaften, denen es tributpflichtig ist und nur als Zufluss dient, ist nicht in der Lage, einen ernstlichen Vergleich zwischen den Ergebnissen seines Betriebes und denen der Privatgesellschaften zuzulassen. Trotz dieser ausserordentlich ungünstigen Lage hat das Staatsbahnnetz Nutzen aus den Linien zu ziehen gewusst, deren Betrieb ihm nur desshalb anvertraut war, weil diese Linien nicht leben konnten. Durch die Vereinheitlichung der Tarife für Eil- und Frachtgut, durch die Erniedrigung der Beförderungskosten, durch die Beschleunigung der Transporte aller Art, hat das Staatsbahnnetz den Verkehr und die Lebensfähigkeit der Erzeugungsgebiete im Südwesten, welche es bedient, entwickelt. Infolge davon sind seine Einnahmen von 25 000 000 Fr. im Jahre 1885 auf 46 000 000 Fr. im Jahre 1898 gestiegen." Auch aus alledem zieht wieder Bourrat den Schluss: nur die Verstaatlichung bringt Abhilfe von Missständen und Heil; sie ist dringend nothwendig.

— **Die schweizerischen Bundesbahnen und die französische Sprache.** In Zurückweisung einer aus dem Publikum von der „N. Zürcher Ztg." gebrachten Mittheilung hat das Finanzdepartement der Bundesbahnen dem genannten Blatt geschrieben, die Behauptung sei unrichtig, das Finanzdepartement habe in einem Schreiben an eine Bank erklärt, dass es „nur in französischer Sprache korrespondire und dementsprechend auch nur französische Antworten wünsche". Ein solches Schreiben sei nirgend wohin ergangen.

— **Schweizerische Sommerfahrpläne.** Die Früherlegung des Zeitpunktes für den Beginn des Sommerfahrplanes in der Schweiz scheint sich bewährt zu haben. Das schweizerische Eisenbahndepartement und die schweizerischen Bahnverwaltungen haben sich dahin verständigt, dass die Winterfahrpläne für 1902/03 nur bis 30. April dauern und somit die Sommerfahrpläne auch für 1903 schon am 1. Mai in Kraft treten sollen. Früher war das bekanntlich erst am 1. Juni der Fall.

— **Winterbetrieb der Brünigbahn.** Das schweizerische Eisenbahndepartement hat beschlossen, die Jura-Simplonbahn aufzufordern, während des kommenden Winters den Betrieb über den Brünig versuchsweise aufrecht zu erhalten.

— **Der Durchschlag des Jamantunnels** an der Bahn Montreux-Berner Oberland, der am 26. Juli d. J. erfolgte, wurde am 9. d. Mts. durch ein Bankett in Les Avants, an dem auch die Regierungsvertreter der betheiligten Kantone theilnahmen, gefeiert. Regierungsrath Gobat sagte in seiner Festrede: Die Schweiz hat viele grosse Boulevards, auf denen Spaziergänger von nah und fern in dichten Mengen auf und ab gehen; zwei der schönsten sind gewiss der „Boulevard du Léman" und der „Boulevard de la Jungfrau". Aus diesen beiden an sich schon herrlichen ein Einziges zu schaffen, das alle anderen überstrahlen soll, das sei das Ziel derjenigen, die den Plan der Bahn Montreux-Berner Oberland ins Leben gerufen haben. Redner machte einen hübschen Vergleich mit dem Vierwaldstädter See, indem er den Genfer See nunmehr „lac des cinque cantons" (See der fünf Kantone) nannte, weil nach Erstellung dieser Bahn auch die Kantone Freiburg und Bern eigentlich am See lägen.

— **Die Umzeichnung des Rollmaterials der schweizerischen Bundesbahnen.** Nach jetzt erfolgter Genehmigung der betreffenden Vorlagen durch das Eisenbahndepartement wird die neue Bezeichnung und Nummerirung vorgenommen. Auf den Personen- und Gepäckwagen wird das Schweizerwappen angebracht, darüber S. B. B. (schweizerische Bundesbahnen), darunter C. F. F. (chemins de fer fédéraux). Die Bezeichnung des Kreises wird in den vier oberen Kastenecken angebracht. Die Güterwagen erhalten die Aufschrift: S. B. B. / C. F. F.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf einzelnen Strecken der englischen Nordostbahn.** Wie „Engineering" meldet, ist es jetzt eine fest beschlossene Sache, dass für den Personenverkehr auf der im Eigenthum der Nordostbahngesellschaft stehenden Strecke von New-Castle nach Tynemouth der elektrische Betrieb eingeführt werden soll. Die in dieser Weise umzugestaltenden Strecken haben eine Gesammtlänge von rund 60 km. Die Hauptlinie geht von der Hauptstation zu New-Castle aus, von wo sie in östlicher Richtung auf dem Nordufer des Tyneflusses bis zu dessen Mündung führt. Von hier wendet sie sich nördlich bis zu der an der Nordsee belegenen Station Whitleybay und geht von dort erst in östlichem, dann südlichem Verlaufe über Gosforth nach New-Castle zurück. Von Gosforth aus wird auch die dort nach Nordwesten abzweigende Linie nach Ponteland elektrischen Betrieb erhalten, und ausserdem wird die Querbahn von Heaton nach Barton in gleicher Weise ausgerüstet werden. Eine andere Zweiglinie biegt etwa 1,5 km östlich von New-Castle südlich ab und führt über St. Peters und St. Anthonys hart am Flussufer entlang, bis sie sich bei Wallsend dem südlichen Arme der Hauptbahn wieder anschliesst. Die Gesammtkosten der neuen Einrichtung veranschlagt man auf 4 000 000 ℳ. Die Nordostbahngesellschaft gilt für eine der unternehmendsten Körperschaften und ist von jeher dafür be-

kannt gewesen, dass sie allen Verbesserungen und Neuerungen im Interesse des Publikums bereitwillig Eingang bei sich gewährt. Jeder Zug wird aus zwei Kraftwagen und einem Anhängewagen bestehen und mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 35 km in der Stunde gefahren werden.

Die hier fraglichen Bahnlinien liegen in einer industriereichen, überaus dicht bevölkerten Gegend, und die amerikanische „Railr. Gazette", welche dem von der Nordostbahn gefassten Beschlusse einen besonderen Aufsatz widmet, glaubt diesen Beschluss darauf zurückführen zu müssen, dass sich den grossen Eisenbahnen der Wettbewerb schnellfahrender Trambahnen immer mehr fühlbar macht. Gleichwohl spricht sie sich inbetreff des zu erhoffenden wirthschaftlichen Erfolges sehr zurückhaltend aus und äussert Zweifel darüber, ob die hohen Auslagen durch einen entsprechenden Zuwachs an Rente werden verzinst werden. Dagegen begrüsst „Engineering" das thatkräftige Vorgehen der Nordostbahn als ein Ereigniss von hoher volkswirthschaftlicher Bedeutung. „Es ist das erste Mal", sagt das einflussreiche Blatt, „dass eine grosse Eisenbahngesellschaft in England die Frage des elektrischen Betriebes praktisch in Angriff genommen hat. Alle anderen Bahnen werden diesen Versuch mit grösster Aufmerksamkeit beobachten und sich dessen Ergebnisse in weitestem Maasse zur Richtschnur dienen lassen. Fallen diese günstig aus, so wird eine beträchtliche Zahl ähnlicher Projekte in allernächster Zukunft in Angriff genommen werden. Gestalten sich die Erfolge aber unbefriedigend, so wäre das für die aufstrebende elektrische Industrie ein ernstlicher Schaden, denn die konservative Partei in den Eisenbahnverwaltuugen würde von diesem Beispiel gegen alle und jede Einführung von elektrischen Einrichtungen in ausgiebigem Maasse Gebrauch machen. Das Vorgehen der Nordostbahn ist daher von weit grösserer Tragweite, als der äussere Umfang der geplanten Neuerung erkennen lässt, und es ist mithin im Interesse der gesammten Industrie auf das ernstlichste zu wünschen, dass alle Betheiligten ihr Bestes thun, um den Versuch zu einem günstigen Erfolge zu führen." Wir bemerken hierzu noch, dass es sich zunächst nur um die Einführung des elektrischen Betriebes auf einer Seitenstrecke handelt, die ähnlich der Berliner Stadt- und Ringbahn eine in sich zurücklaufende Linie bildet und daher eine selbständige Betriebsweise gestattet.

Fremde Welttheile.

— **Vom Bau der Eisenbahn Orenburg-Taschkent** lässt sich die „Deutsche St. Petersburger Zeitung" aus Orenburg mittheilen, dass auf der Nordhälfte der Bahn die Arbeit schnell von statten geht. Anfang Juli waren bereits von Orenburg aus 162 Werst (= 172,8 km) Schienen gelegt und die Telegraphenleitung hergestellt. Auf der Südhälfte stellen sich grössere Schwierigkeiten dem Vorstrecken des Gleises entgegen. Dieser vom Publikum und den Bauunternehmern sehnlichst erwartete Zeitpunkt wird auf der Südhälfte erst zum Herbst eintreten, da in der von vielen Bewässerungsanlagen durchschnittenen Umgebung Taschkents eine Menge Brücken, Abzugsrohre und Siphons zu bauen sind. Die Herstellung von 75 solcher Bauten sind allein auf der Taschkent zunächst gelegenen Bauabtheilung von 25 Werst Länge erforderlich. Weiter in der Steppe werden die Bauarbeiten durch Wassermangel gehemmt. Das Wasser wird oft 15—20 Werst weit hergeholt und kostet 1,50 R. (= 3,24 ℳ) für die Tonne. Selbst die Heuschrecken erwiesen sich als Hemmniss; sie stürzten über die Cementtröge her und verdarben die fertige Cementmischung. Auch die Hitze (50° R. in der Sonne) wurde den eingewanderten russischen Arbeitern lästig und zwang manche, die Arbeit aufzugeben. Das Schlimmste von den mancherlei Hindernissen und Erschwernissen, die sich dem Bau der wichtigen Eisenbahn entgegenstellen, scheint uns die ausserordentlich hohe Temperatur zu sein. Der Wassermangel lässt sich noch, wenn auch unter erheblichen Opfern an Geld, heben, aber bei einer Temperatur von 50° R. schwere körperliche Arbeit zu leisten, das ist allerdings eine Aufgabe, die sehr schwer zu lösen sein muss.

— **Arbeitszeit der Lokomotivführer in Amerika.** Ein Zusammenstoss zu Norwich, N. Dakota, wo am 22. Juni d. J. ein einfahrender Zug auf einen dort haltenden auffuhr, gibt der „Railr. Gaz." Veranlassung zu einer nachdrücklichen Mahnung im Interesse der Arbeitszeit der Lokomotivführer. Der schuldige Beamte hatte bei seiner Vernehmung folgende Angaben gemacht, die wir hier in wörtlicher Uebersetzung wiedergeben, weil sie uns für amerikanische Eisenbahnverhältnisse bezeichnend erscheinen: „Ich war vollständig wach bis etwa 1,5 km vor dem Punkte, wo wir auf den anderen Zug auffuhren. Ich sah diesen deutlich vor uns und sperrte den Dampf soweit ab, dass wir nur noch mit 16 km Geschwindigkeit fuhren. Wie der Zusammenstoss dann eingetreten ist, darüber fehlt mir jede Erinnerung. Ich kam mit meiner Maschine von Souris und war 23 Stunden ununterbrochen in Thätigkeit gewesen. Das ist keine übermässig lange Zeit (!) — wahrlich, ich habe schon viel länger im Dienst sein müssen. Wie es gekommen ist, dass ich in Schlaf gerieth, kann ich nicht sagen; jedoch kann ich höchstens 40 bis 50 Sekunden geschlafen haben. Als ich erwachte, fuhren wir bereits auf den letzten Wagen des anderen Zuges auf." Das amerikanische Blatt weist darauf hin, dass in England die Beamten des Handelsamtes regelmässig mit einer Rüge gegen die betreffende Bahnverwaltung einzuschreiten pflegten, wenn es sich zeigte, dass ein Beamter länger als 12 Stunden im Dienst gehalten worden sei. Auch in Amerika stelle die mit der Untersuchung der Eisenbahnunfälle betraute bundesstaatliche Verkehrskommission (Interstate Commerce-Commission) jedesmal fest, ob ein schuldiger Beamter länger als 15 Stunden ohne die nöthige Unterbrechung im Dienst gewesen sei und ob er vor seinem Dienstantritt 7 Stunden Ruhe gehabt habe. Gleichwohl fehle der Gesetzgebung die wirksamste Handhabe zum Eingreifen, so lange die Beamten selbst — vielleicht aus Gewinnsucht — es sich, wie dieser Lokomotivführer, ruhig gefallen liessen, wenn sie 23 Stunden ununterbrochen Dienst thun müssen, und hierin nichts ungehöriges finden. Unter solchen Umständen aber sei es in erster Linie Pflicht der leitenden Betriebsbeamten, einer derartigen Ueberbürdung im Dienste entgegen zu arbeiten, auch wenn dadurch Mehrkosten für ihre Verwaltungen entständen.

Wir fügen hinzu, dass nach den für die preussisch-hessischen Staatsbahnen geltenden Bestimmungen bekanntlich beim Lokomotivpersonal die tägliche Dienstdauer im normalen Durchschnitt nicht mehr als 10 Stunden betragen soll. Die einzelne Dienstschicht darf 16 Stunden nicht überschreiten und es dürfen Dienstschichten bis zu dieser Dauer nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 25. August d. J. ist der an der Nebenbahn Biberach-Ochsenhausen zwischen den Stationen Warthausen und Barabein liegende Haltepunkt Herrlishöfen für den Personenverkehr eröffnet worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die für den Gesammtverkehr eingerichtete, an der Zweiglinie Bastaji-Koncanica-Zdenci der im Betriebe der k. k. priv. Südbahngesellschaft stehenden Barcs-Pakracer Lokalbahn gelegene Station Supljalipa dient vom 1. September d. J. an als Haltestelle dem Personen- und Gepäckverkehr (bei Einhebung der Gebühren im Nachzahlungswege), ferner als Verladestelle zur Verladung und Entladung von Wagenladungsgütern, mit Ausnahme von lebenden Thieren, Fahrzeugen und explosiven Gütern. Die Ein- und Ausladung der Wagenladungsgüter haben die Parteien selbst zu besorgen.

Schliessung von Stationen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Versecz-Kubiner Lokalbahn gelegene Station Kubin Dunapart wird am 30. September d. J. geschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Szigetvár-Kaposvárer Lokalbahn gelegenen Station Szent=László ist in „Szeliczszentlászló" abgeändert worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Münster in Westf.-Gronau M. E. liegende Haltestelle Metelen erhält vom 1. Oktober d. J. an die Bezeichnung „Metelen Land" zur Unterscheidung von der Station Metelen Ort, die an der voraussichtlich gleichfalls am 1. Oktober zur Eröffnung kommenden Bahnstrecke der westfälischen Landeseisenbahn Borken in Westf.-Burgsteinfurt gelegen ist.

Münster, den 25. August 1902. (2218)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf der an der Strecke Leipzig-Zeitz gelegenen Haltestelle Reuden a. Elster können von jetzt ab Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden. (2219)

Halle a. Saale, den 23. August 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Wegen Beschädigung des Bahndammes infolge Hochwasser war der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Skawce-Trzebinia vom 21. bis 24. August l. J. eingestellt.

Wien, am 25. August 1902. (2220)

4. Güterverkehr.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr vom 1. November 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 gelangt der Nachtrag IV zu obenbezeichnetem Tarif zur Einführung.

München, den 27. August 1902. (2221)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II).

Vom 1. September d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab werden die Stationen Thommendorf, Wehrau-Klitschdorf, Prinzdorf und Lorenzdorf der Strecke Siegersdorf - Lorenzdorf (Direktionsbezirk Breslau) in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 25. August 1902. (2222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Vom 1. September d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen der Neubaustrecke Wildpark-Nauen des Direktionsbezirks Berlin in den oben bezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 23. August 1902. (2223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein Deckblatt in Kraft, durch welches die auf Seite 6/7 des Theils II A befindlichen Bestimmungen aufgehoben und ersetzt werden.

Das Blatt kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 26. August 1902. (2224)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 1. September d. J. tritt zum Theil II A, Heft 7, der Nachtrag IV, enthaltend Frachtsätze für Roheisen im Verkehr mit den Stationen Brachbach, Creuzthal, Eiserfeld, Geisweid, Niederschelden, Siegen und Weidenau, in Kraft.

Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 26. August 1902. (2225)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. gelangen für die Beförderung von frischen Fischen bei Aufgabe als Eilstückgut von Brassó nach München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 26. August 1902. (2226)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. September d. J. tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster — der Nachtrag I in Kraft, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen neue, über die Neubaustrecke Wustermark - Nauen ermittelte Tarifkilometer, Ausnahmefrachtsätze für Stein- und Siedesalz von Ronnenberg nach den Seehafenstationen und eine Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Seehafenausnahmetarifs E 2 für Eisen und Stahl zur Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern enthält.

Die Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze treten erst am 15. Oktober d. J. in Kraft.

Ferner treten die in dem Gruppentarif IV vom 1. August 1902 für die Stationen des Direktionsbezirks Altona und der Kreis Oldenburger Eisenbahn vorgesehenen, über die neue Güterbahn Hamburg L. B. - Wandsbek berechneten erhöhten Tarifkilometer am 15. Oktober d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 28. August 1902. (2227)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.
Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Soweit hierdurch Frachterhöhungen oder Beschränkungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis 15. November l. J. in Kraft.

München, den 27. August 1902. (2228)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Der vorbezeichnete Ausnahmetarif wird mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab auch auf den Empfang der Station Oschersleben der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn ausgedehnt. Nähere Auskunft gibt das Auskunftsbüreau in Berlin, Alexanderplatz.

Berlin, den 27. August 1902. (2229)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 tritt für den Berlin - Stettin - mitteldeutschen Güterverkehr der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Bornim=Grube, Bredow, Heinrichsdorf i. Pm., Meschenbach, Paslitz, Priort, Satzkorn sowie für Gross=Twülpstedt, Neindorf, Rothenkamp und Velpke (letztere erst gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Oebisfelde-Schandelah);
2. Entfernungsabkürzungen infolge der Eröffnung der Neubaustrecke Nauen-Wildpark;
3. Aufnahme der Station Ludwigsfelde in den Ausnahmetarif 5 c für Kies;
4. Aenderung der Frachtsätze der Station Sonneberg (Thür.) bei den Ausnahmetarifen 9, E, E 1 und E 2;
5. einige theils mit Erhöhungen verbundene Entfernungsänderungen.

Zur Aufhebung gelangen mit dem 15. Oktober 1902 in den Ausnahmetarif E 2 die Frachtsätze nach den Stationen Grabow a. O., Kratzwiek, Pommerensdorf, Stettin=Westend, Torney, Vulkan=

Bredow, Zabelsdorf und Züllichow sowie im Ausnahmetarif J die Frachtsätze ab Blankenstein (Saale).

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 26. August 1902. (2230)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag VII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife.

Die durch Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen für Giessereiroheisen sowie für Eisen und Stahl in den Ausnahmetarifen 8 a und E im Verkehr mit einigen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. eintretenden Frachterhöhungen erhalten erst vom 15. Oktober d. J. ab Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann. (2231)

Frankfurt a/M., den 25. August 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Theil II, Heft A. Anhang.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 27 für die Beförderung von Zinkerzen und unreinem Bleiglanz — Nachtrag XI — wie folgt geändert:

Nach	von Antwerpen (Bassins, Entrepôt et Sud Quais, transit (Station der belgischen Staatsbahn und der ehemaligen Grossen belgischen Centralbahn) Frachtsätze für 1 000 kg in Francs	
	10 t	50 t
Call	7,72	6,97
Mechernich	7,45	6,70
Münsterbusch	5,77	5,02
Stolberg	5,69	4,94
Stolberg-Hammer	5,80	5,05

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 25. August 1902. (2232)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 1. September d. J. ab werden die Station Lübben als Empfangsstation und die Stationen Essen-Segeroth und Leichlingen als Versandstationen in den Ausnahmetarif 9 bezw. 9 S aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 21. August 1901. (2233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Seehafenausnahmetarif E 2.

Im Verkehr der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie im Verkehr mit Lübeck innerhalb des rheinisch-niederdeutschen Verbandes erhält das Waarenverzeichniss der Klasse II mit Gültigkeit vom 1. September d. J. bei a (Eisen und Stahl, zum Spezialtarif II gehörig) folgenden Zusatz: ferner folgende Gegenstände des Spezialtarifs I: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert: verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile, Drahtgeflechte; Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Nägel; Ketten; Wagenachsen und Zubehörtheile (Buchsen, Lünsen, Ringe und Splinte); Kochheerdplatten und Springfedern.

Als neue Position folgt unter f: g) Roheisen, zum Spezialtarif III gehörig. Infolgedessen ist in der folgenden Zeile der Buchstabe f (a bis f) zu ändern in g.

Berlin, den 26. August 1902. (2234)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VI. Gruppentarife IV/VI und V/VI.

„Gebrannte Steine" werden vom 15. Oktober d. J. ab im Uebergangsverkehr von der Grifte-Gudensberger Kleinbahn nicht mehr zu den ermässigten Frachtsätzen des vom 15. Juni d. J. gültigen Uebergangstarifs abgefertigt.

Von obigem Zeitpunkt ab werden der Frachtberechnung für gebrannte Steine im Uebergang von der genannten Kleinbahn die ungekürzten Frachtsätze der Uebergangsstation Grifte zu Grunde gelegt.

Cassel, den 22. August 1902. (2235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher, rheinisch-westfälisch-bayerischer und rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Die Tarifbestimmung wegen Erhebung eines Frachtzuschlages zu Gunsten der Crefelder Eisenbahn für Wagenladungen im Verkehr mit Stationen dieser Bahn wird mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wie folgt ergänzt:

Bei Verwendung nur eines Paares Schemelwagen wird nur ein Zuschlag von 1 ℳ — 1,25 Fr. — erhoben, sofern das Gesammtgewicht der auf das Paar Schemelwagen vertheilten Ladung 15 t nicht übersteigt.

Cöln, den 24. August 1902. (2236)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach den sächsischen Staatsbahnen.

Die im Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr und in den hierzu gehörigen Nachträgen I und II in Abtheilung II enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Ebersbach trans. und Warnsdorf trans., welche sonst erst nachträglich bei nachgewiesener Verfrachtung einer Jahresmenge von $2\frac{1}{2}$ Millionen Kilogramm gewährt werden, kommen vom 1. September bis 31. Dezember d. J. für nach Stationen der böhmischen Nordbahn bestimmte Sendungen schon bei Aufgabe derselben zur Anwendung.

Breslau, den 26. August 1902. (2237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Mit Wirksamkeit vom 1. September d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Getreide usw. von sämmtlichen Umschlagsplätzen nach Langenargen Bhf. mit jenen für Friedrichshafen gleichgestellt.

Vom gleichen Zeitpunkt an wird die Station Sennfeld in den Ausnahmetarif 17 für Petroleum und Naphta aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 26. August 1902, (2238)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Tarifheft 1 für den bayerisch-sächsischen Güterverkehr tritt am 1. September d. J. der Nachtrag VIII in Kraft. Er enthält insbesondere Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife und ist bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen. Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. Oktober d. J. Gültigkeit.

Dresden, am 27. August 1902. (2239)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag II zum norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr. 2 in Kraft. Dieser von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittelung der betheiligten Stationen käuflich zu erhaltende Nachtrag enthält an Neuerungen im wesentlichen Entfernungen für die an der Strecke Chemnitz-Wechselburg gelegenen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie anderweite, vom Tage der Inbetriebnahme der Güterbahn Hamburg-Wandsbek (1. Oktober 1902) gültige Entfernungen für die Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn. Soweit mit diesen Entfernungsänderungen Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung verbunden sind, bleibt diese bis mit 14. Oktober 1902 in Wirksamkeit

Dresden, am 27. August 1902. (2240)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Frachtermässigung für den Transport von gusseisernen Röhren.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 bis auf Widerruf, vorläufig jedoch längstens bis 31. Dezember 1902, gelangt für die Beförderung von gusseisernen Röhren der Pos. E 5 von Königshof nach Buchs bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen der ermässigte Frachtsatz von 207 Hellern für 100 kg im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Der Ausgleich erfolgt gegen Beibringung der auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate und der die Ausfuhr nach der Schweiz nachweisenden schweizerischen Zollquittungen, welche Dokumente spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer der k. k. Staatsbahndirektion Prag vorzulegen sind.

Wien, am 25. August 1902. (2241)
K. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

(Ermässigung diverser Frachtsätze betreffend.)

Mit Gültigkeit vom 15. September 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege wer-

den in jenen Stationsverbindungen des ab 1. Januar 1899 gültigen Tarifes, Theil II, für die Beförderung von Gütern im „österreichischen Grenzverkehre“, welche auch im Tarif, Theil II des schlesisch-sächsischen Verbandes“, gültig vom 1. August 1902 enthalten sind“, die Frachtsätze des letztgenannten Tarifes angewendet, sofern dieselben billiger sind, als die im vorgenannten Tarife für den österreichischen Grenzverkehr enthaltenen Frachtsätze.

Es betrifft dies den Verkehr zwischen den Stationen Dzieditz, Halbstadt, Heinersdorf, Jägerndorf, Liebau, Mittelsteine, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Seidenberg, Troppau und Ziegenhals einerseits und den Stationen Bodenbach, Ebersbach (Georgswalde-Ebersbach), Eger, Franzensbad, Johanngeorgenstadt, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert andererseits.

Die Durchführung dieser Maassnahmen erfolgt im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf den Reklamanten, als Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe, welche Dokumente innerhalb drei Monaten, vom Aufgabedatum der Sendung an gerechnet, vorzulegen sind.

Wien, am 23. August 1902. (2242)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft, auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Hohlglaswaaren aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Ungar.-Brod . . .	194 ₰	155 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Ungar.-Brod . . .	189 ₰	150 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Ungar.-Brod . . .	234 ₰	184 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, den 23. August 1902. (2243)

Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife, Theil I vom 1. März 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 (für Frachterhöhungen vom 1. November 1902) tritt der Nachtrag V zu dem in rubro bezeichneten Tarife in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

A. Abänderung des Vorwortes;
B. Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen;
C. Abänderung bezw. Ergänzung der Güterklassifikation und des alphabetischen Güterverzeichnisses.

Exemplare des vorbezeichneten Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen um den Preis von 60 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 25. August 1902. (2244)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. September d. J. wird eingeführt: zu dem deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Theil I vom 1. Januar 1900, ein Nachtrag III und zu dem Personen- und Gepäcktarife der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II vom 1. Januar 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, ein Nachtrag V. Für die königlich sächsischen Staatseisenbahnen sind die beiden Tarifnachträge in einer Ausgabe vereinigt; sie liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 ₰ für das Stück bezogen werden. Die darin mit enthaltenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, wonach die Umschreibung von einfachen und Rückfahrkarten, für die eine Ermässigung nach § 11 unter IV A (für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften) oder V (zu milden Zwecken) gewährt ist, auch bei Zulösung von Fahrkarten zum vollen Preise nicht stattfindet und auf Stationen, die nur mit Privatpersonen oder mit weiblichen Eisenbahnbediensteten besetzt sind oder auf denen der Zugführer die Fahrkarten verkauft, keine Umschreibung von Fahrkarten beansprucht werden kann, treten erst am 15. Oktober d. J. in Geltung.

Dresden, am 27. August 1902. (2245)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

---

6. Verdingungen.

Es soll die Lieferung und Aufstellung der Eisen- und Holzkonstruktion

1. für die Ueberdachung des Bahnsteiges I,
2. für die Ueberdachung des Bahnsteiges IV

auf dem Hauptbahnhofe Essen (Ruhr), umfassend:

zu 1:

24,571 t Flusseisen,
711,4 lfd. Meter Holzsparren,
627,4 qm Dachschalung,
627,4 „ Dachpappe,
47,6 cbm Kiesbeton-Fundamente;

zu 2:

35,0 t Flusseisen,
21,6 „ Gusseisen,
30,45 cbm Kiesbeton-Fundamente

zusammen oder getrennt vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Verdingungstermin am 9. September d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzusenden. (2246)

Essen (Ruhr), den 25. August 1902.

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir verdingen die Lieferung von:

3 400 t Nusskohlen,
200 „ Anthrazitnusskohlen,
2 000 „ Schmiedekohlen,
700 „ Nusskoks.

Angebote, mit Aufschrift „Nusskohlen“ versehen, sind längstens bis Sonnabend, den 6. September l. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und Angebotsbogen zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist bis 27. September d. J.

Karlsruhe, den 26. August 1902. (2247)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Zur Verdingung

der Lieferung der für den diesseitigen Geschäftsbereich erforderlichen Schreib- und Zeichenmaterialien

ist Termin auf den 17. September d. J., Vorm. 10 Uhr bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können bei unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 35 ₰ in baarem Gelde (Briefmarken ausgeschlossen) von daher bezogen werden.

Angebote unter Anschluss von Proben sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Schreib- und Zeichenmaterialien“ zu versehen und bis zum 17. September d. J., Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion hier einzureichen. Daselbst werden auf Erfordern auch nähere Angaben über die Lieferung gemacht werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 21. August 1902. (2248)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Der Verkauf von 10 Stück ausgesonderten Lokomotiven, davon 4 in Eberswalde, 1 in Greifswald und 5 in Stargard i/Pom., findet am 23. September 1902, Vormittags 11 Uhr, statt. Angebote hierauf sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf ausgesonderter Lokomotiven“ an das Rechnungsbüreau, Stettin, Lindenstrasse Nr. 18, Zimmer 92, bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotsbogen und Bedingungen eingesehen bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 75 ₰ in baar bezogen werden. Briefmarken sind ausgeschlossen. Zuschlagsfrist bis zum 14. Oktober 1902.

Stettin, den 23. August 1902. (2249)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 69. 3. September 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Partikularismus im deutschen Eisenbahnrecht.

(Schluss aus Nr. 68.)

III. Art. 123 des Einführungsgesetzes lautet: „Unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, welche das Recht des Nothweges zum Zwecke der Verbindung eines Grundstückes mit einer Wasserstrasse oder einer Eisenbahn gewähren.“

Die Entstehungsgeschichte dieser Bestimmung ist eigenthümlich. Die Aufnahme der Vorschrift in das Einführungsgesetz wurde bei der Berathung des zweiten Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs beantragt.[1] Dem Antragsteller wurde entgegengehalten, dass es sachgemässer wäre, eine Aenderung der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Nothweg in Betracht zu ziehen, dass übrigens der von dem Antrage bezweckte Erfolg am einfachsten durch entsprechende Aenderung der Landesgesetze über die Enteignung erreicht würde. Hierauf wurde der Antrag zurückgezogen, die Vorschrift ist jedoch in dem dem Reichstag vorgelegten Entwurf enthalten, sie wurde somit im Bundesrath in den Entwurf des Einführungsgesetzes aufgenommen. Die amtlichen Motive enthalten keinerlei Begründung[2]) und im Reichstage wurde die Bestimmung ohne Debatte angenommen. Von dem Vorbehalte des Art. 123 ist übrigens in keinem Ausführungsgesetze eines der grösseren Einzelstaaten Gebrauch gemacht worden.

Der Art. 123 bezweckt, die Herstellung eines Verbindungsweges zwischen einem Grundstück und einer benachbarten, aber nicht unmittelbar angrenzenden Eisenbahn zu erleichtern, indem die Eigenthümer der dazwischen liegenden Grundstücke durch Landesgesetz verpflichtet werden können, gegen Gewährung einer Rente bezw. Ersatz des Werthes das zur Herstellung der Verbindung erforderliche Areal abzutreten. Selbstverständlich steht nichts im Wege, dass auf der Verbindungsstrecke ein Gleisstrang eingelegt wird; die Vorschrift ist daher geeignet, die Erbauung von Industriegleisen wesentlich zu fördern, da solche Anlagen bekanntlich häufig dadurch erschwert oder verhindert werden, dass die Eigenthümer der zwischenliegenden Grundstücke übertriebene Forderungen stellen. Die Enteignungsgesetze können in derartigen Fällen in der Regel keine Hilfe gewähren, weil die Enteignungsbefugniss wohl nach allen deutschen Enteignungsgesetzen nur für öffentliche Zwecke ertheilt werden kann.[3] Es ist daher nicht zutreffend, wenn bei der Berathung in der Kommission die Vorschrift für überflüssig erklärt und eine entsprechende Aenderung der Landesgesetze über die Enteignung für angängig erachtet wurde, denn es ist mit dem Wesen der Enteignung nicht vereinbar, dass ein Enteignungsverfahren eingeleitet wird, in einem Falle, in welchem keinerlei öffentliches Interesse vorliegt.

Da die wichtigeren Ausführungsgesetze weder von der in Art. 123 der Landesgesetzgebung ertheilten Befugniss Gebrauch gemacht, noch das Enteignungsrecht auf derartige Fälle ausgedehnt haben, so ist bis jetzt der Zweck des Art. 123 nicht erreicht worden. Das einfachste wäre, wenn anlässlich einer künftigen Revision des Bürgerlichen Gesetzbuchs, welche nach den mit anderen Reichsgesetzen gemachten Erfahrungen wohl nicht allzu lange ausbleiben wird, der Art. 123 aufgehoben und in § 917 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bestimmt würde, dass die Vorschriften über den Nothweg auch auf die Verbindung eines Grundstückes mit einer Wasserstrasse oder einer Eisenbahn Anwendung finden.

Einer solchen reichsgesetzlichen Vorschrift wird nicht im Wege stehen, dass in einzelnen Fällen auch die Einleitung eines Enteignungsverfahrens möglich sein kann, denn es kommt auch sonst vor, dass ein Berechtigter die Wahl zwischen mehreren Rechtsbehelfen hat. Das Enteignungsverfahren wird vorzuziehen

1) Protokolle, Band VI, S. 553.

2) Verhandlungen des Reichstags 1895—97, Anlageband I, S. 844.

3) Ein solcher öffentlicher Zweck liegt z. B. vor, wenn eine Gemeinde einen Theil ihrer Markung zu einem Industrieviertel bestimmt und durch eine Gleisanlage mit der Bahnstation verbinden will, oder wenn die Privatgleise gleichzeitig von dem Bahnunternehmer, etwa zur Hinterstellung von Wagen, benutzt werden sollen.

sein, wenn es sich um die Erwerbung grösserer und verschiedenen Eigenthümern gehöriger Grundstücke handelt, während sich die Anwendung der Vorschriften über den Nothweg empfiehlt bei kleinen Grundabtretungen, insbesondere, wenn in einem etwaigen Streitfalle das Amtsgericht sachlich zuständig ist, da auf diesem Wege eine rasche, mit geringen Kosten verbundene Erledigung möglich ist.

IV. Das Bürgerliche Gesetzbuch enthält keine Bestimmung über die wichtige Frage, welche Rechte einem Grundeigenthümer zustehen, der in der Benutzung seines Grundstückes durch übermässige Zuführung von Rauch und Russ oder durch Erschütterungen und den Lärm einer Eisenbahn beeinträchtigt wird. Die allgemeinen Grundsätze des Bürgerlichen Gesetzbuchs führen zu keinem befriedigenden Ergebniss.

§ 906 bestimmt, dass sich der Eigenthümer eines Grundstückes Beeinträchtigungen der erwähnten Art gefallen lassen muss, insoweit die Einwirkung die Benutzung seines Grundstückes nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt, oder durch eine Benutzung des anderen Grundstückes herbeigeführt wird, die nach den örtlichen Verhältnissen bei Grundstücken dieser Lage gewöhnlich ist.

Nach § 907 kann der Grundeigenthümer verlangen, dass auf den Nachbargrundstücken nicht Anlagen hergestellt oder gehalten werden, von denen mit Sicherheit vorauszusetzen ist, dass ihr Bestand oder ihre Benutzung eine unzulässige Einwirkung auf sein Grundstück zur Folge hat. Ferner kann er nach Errichtung der Anlage gemäss § 1004 die Beseitigung der Störung verlangen und, wenn weitere Beeinträchtigungen zu befürchten sind, auf Unterlassung klagen.

In der Rechtsprechung einzelner Länder, insbesondere in Preussen, wird angenommen, dass ein Anspruch auf Einstellung des Betriebes gegenüber den Eisenbahnen aus öffentlich rechtlichen Gründen ausgeschlossen ist, und das Reichsgericht hat in derartigen Fällen auf Grund des preussischen Rechts wiederholt ausgesprochen, dass dem geschädigten Grundeigenthümer nur ein Anspruch auf Schadenersatz nach den Grundsätzen des Enteignungsgesetzes zustehe, und zwar ohne dass es der Durchführung eines Enteignungsverfahrens bedarf.[4])

Es ist jedoch immerhin zweifelhaft, ob sich dieser Grundsatz aus den einzelnen Enteignungsgesetzen ableiten lässt, und um diese Zweifel im Wege der Landesgesetzgebung auszuschliessen, bestimmt Art. 125 des Einführungsgesetzes, dass durch Landesgesetz die Vorschrift des § 26 der Gewerbeordnung auf Eisenbahn-, Dampfschifffahrts- und ähnliche Verkehrsunternehmungen erstreckt werden kann.[5])

Diese Lösung kann weder in formeller noch in materieller Hinsicht als glücklich bezeichnet werden. Vor allem ist bedauerlich, dass auch hier von der Aufnahme einer Vorschrift in das Bürgerliche Gesetzbuch selbst abgesehen wurde, obwohl zwingende Gründe kaum im Wege gestanden haben dürften, und bei der Berathung des Art. 125 ausdrücklich anerkannt wurde, dass es sehr zweifelhaft sei, ob den Unternehmern schon durch die nach Art. 109 des Einführungsgesetzes aufrecht erhaltenen Enteignungsgesetze ein genügender Schutz zu Theil werde.[6])

Während eine einfache Bestimmung, etwa in einem besonderen Absatz des § 1004 des Bürgerlichen Gesetzbuches, des Inhalts, dass gegen ein Eisenbahnunternehmen wegen unzulässiger Beeinträchtigung des Nachbargrundstücks nur ein Anspruch auf Schadenersatz bestehe, jedermann klar gewesen wäre, ist die Vorschrift des Einführungsgesetzes einem Nichtjuristen ganz unverständlich und auch ein Jurist braucht, um sich Klarheit über den Gegenstand zu verschaffen, nicht weniger als drei Gesetze, nämlich die Gewerbeordnung, das Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch und das Ausführungsgesetz seines Landes.

Sodann ist die Rechtslage, welche durch die Anwendung des § 26 der Gewerbeordnung geschaffen wird, für alle Betheiligten unbefriedigend. Z. B. greift diese Vorschrift nur Platz gegenüber bereits errichteten Anlagen,[7]) eine Klage aus § 907 des Bürgerlichen Gesetzbuches wird daher durch diese Bestimmung nicht ohne weiteres ausgeschlossen. Ferner gewährt § 26 dem Eigenthümer des Nachbargrundstücks in erster Linie nur einen Anspruch auf Anbringung von Schutzeinrichtungen und erst, wenn solche nicht möglich oder mit einem gehörigen Betrieb nicht vereinbar sind, einen Anspruch auf Schadloshaltung. Damit ist aber weder den Interessen der Eisenbahn noch denjenigen des angrenzenden Eigenthümers gedient. Der Eisenbahnunternehmer hat zu befürchten, dass sich die Gerichte in die rein technische Frage, ob und welche Schutzeinrichtungen möglich sind, einmischen, und der Grundeigenthümer, welcher sofort auf Schadenersatz klagt, hat Klageabweisung zu gewärtigen, wenn das Gericht zu der Anschauung gelangt, dass die Beeinträchtigung im konkreten Fall durch Schutzeinrichtungen abgewendet werden kann.[8])

Das Resultat ist, dass in den Staaten, welche von dem Vorbehalte des Art. 125 des Einführungsgesetzes keinen Gebrauch gemacht haben, Unklarheit über diese wichtige Frage besteht, und in den Staaten, in welchen § 26 der Gewerbeordnung Anwendung findet, den Eisenbahnen kein genügender Schutz zu Theil wird. Die einzige Abhilfe ist auch hier nur auf dem Wege der Reichsgesetzgebung möglich.

V. Zum Schluss mag noch auf eine Vorschrift des Einführungsgesetzes hingewiesen werden, welche sich zwar nicht direkt und ausschliesslich auf die Eisenbahnen bezieht, aber doch geeignet ist, gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens unliebsame Zustände zu schaffen. Es ist dies der Art. 86, welcher der Landesgesetzgebung die Erlassung von Vorschriften gestattet, wonach der Erwerb von Rechten im Werthe von mehr als 5 000 ℳ durch juristische Personen beschränkt oder von staatlicher Genehmigung abhängig gemacht werden kann. Die Vorschrift bezweckt zunächst die Aufrechterhaltung der landesgesetzlichen Beschränkungen des Erwerbes durch die sogen. „todte Hand“, und die meisten Landesgesetze haben von dem Vorbehalte nur in der Weise Gebrauch gemacht, dass Stiftungen und andere juristische Personen zur Annahme von Geschenken im Werthe von mehr als 5 000 ℳ der staatlichen Genehmigung bedürfen.[9]) In einzelnen Ausführungsgesetzen ist jedoch die Vorschrift so gefasst, dass sie auf sämmtliche einem anderen Bundesstaate angehörigen juristischen Personen einschliesslich derjenigen des öffentlichen Rechts und auch auf die entgeltliche Erwerbung von Grundeigenthum durch diese Personen Anwendung findet.[10])

Ob politische Erwägungen solche Vorschriften gegenüber den einem anderen deutschen Staate angehörigen juristischen Personen und insbesondere gegenüber diesen Staaten selbst geboten erscheinen lassen, ist hier nicht zu untersuchen. Jedenfalls sollten aber derartige Bestimmungen gegenüber Eisenbahnunternehmungen, welche ihren Sitz in einem angrenzenden deutschen Staate haben, ohne Unterschied zwischen Staats- und

---

[4]) Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Bd. VII S. 267, XVII S. 104.

[5]) Von diesem Vorbehalt wurde Gebrauch gemacht in den Ausführungsgesetzen von Bayern Art. 80, Sachsen § 28, Württemberg Art. 218, Hessen Art. 92, Sachsen-Weimar § 118.

[6]) Protokolle, Bd. III S. 379, Anlageband I zu den Reichstagsverhandlungen 1895/97 S. 844.

[7]) Schicker, Kommentar zur Gewerbeordnung (4. Auflage), Bd. I S. 90.

[8]) Näheres hierüber ist ausgeführt in dem Aufsatze des Verfassers in Eger's Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen, Bd. XVI S. 354 ff.

[9]) Protokolle VI S. 400—407, 612—616, bayer. A.-G. Art. 7—10, württemb. A.-G. Art. 140, bad. A.-G. Art. 8, hessisches A.-G. Art. 12—14.

[10]) Es kommen hier insbesondere in Betracht Art. 6 und 7 des preussischen Ausführungsgesetzes. Nach Art. 7 bedürfen in Preussen juristische Personen, die in einem anderen Bundesstaate ihren Sitz haben, zum Erwerb von Grundstücken im Werth von mehr als 5 000 ℳ der Genehmigung des Königs oder der durch königliche Verordnung bestimmten Behörde.

Privatbahnen, keine Anwendung finden. Es ist ja wohl selbstverständlich, dass einer Eisenbahnverwaltung, welche auf Grund eines Staatsvertrages berechtigt ist, ihre Linien auf fremdes Staatsgebiet auszudehnen, die Genehmigung zum Erwerb von Liegenschaften niemals versagt werden wird[11]), um so leichter wird aber auf Gesetzesbestimmungen verzichtet werden können, welche nur die Bedeutung von Formvorschriften haben, aber doch geeignet sind, uns jederzeit an die noch bestehende Rechtszersplitterung zu erinnern und das Gefühl der Zusammengehörigkeit der deutschen Bahnen zu beeinträchtigen. Diesen Bedenken könnte Rechnung getragen werden durch einen Zusatz zu Art. 86 des Einführungsgesetzes, dass auf Grund dieser Vorschrift das Recht der deutschen Eisenbahnen, in den Staatsgebieten, welche ihre Linien berühren, Grundeigenthum zu erwerben, nicht beschränkt werden darf.

Im vorstehenden sind nur die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Materien berührt, welche im Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch behandelt sind. Damit sind jedoch die Lücken des deutschen Eisenbahnrechts keineswegs vollzählig aufgeführt. Bedauerlich ist es z. B., dass es bis jetzt nicht gelungen ist, das bahnpolizeiliche Strafverfahren einheitlich zu regeln.

Obwohl die letzten Jahre einen Fortschritt auf dem Wege zur Einheit des deutschen Eisenbahnrechts nicht gebracht haben, so wird doch die Hoffnung berechtigt sein, dass die noch vorhandenen Lücken in nicht allzuferner Zukunft ausgefüllt werden.

[11]) Bezüglich des zum eigentlichen Bahnbau erforderlichen Areals wird sich das Recht zur Grunderwerbung schon aus den Staatsverträgen ableiten lassen, dagegen nicht auch bezüglich des sonst für Eisenbahnzwecke nothwendigen Grund und Bodens, z. B. des Areals für Verwaltungsgebäude, Werkstätten, Dienstwohnungen.

Die städtischen Schnellverkehrsbahnen (Rapid Transit Railways) von Newyork.

Es dürfte auf der Hand liegen, dass gerade für Newyork die Frage des städtischen Schnellverkehrs von hervorragender Bedeutung ist. Denn das tägliche Hin- und Herfluthen der Bevölkerung aus den weit entlegenen Wohnvierteln nach den am Hafen zusammengedrängten Geschäftsvierteln wird erschwert durch die langgestreckte Gestalt der den Kern der Geschäftsstadt bildenden Manhattaninsel, deren südliche Spitze das Endziel aller städtischen Verkehrsmittel ist. Es ist daher schon verhältnissmässig früh in den Newyorker Hochbahnen (Elevated Railroads) ein Versuch zur Lösung dieser Frage gemacht worden. Doch befriedigte er nicht. Nebenher gingen andere Erwägungen, und es hat lange gewährt, bis diese in der jetzt im Bau begriffenen Unterpflaster-„Rapid-Transit"-Bahn greifbare Gestalt annahmen und bis die zur Pflege des städtischen Schnellverkehrs eingesetzte Behörde sich entschloss, ihren Wirkungskreis über die bisherige City von Newyork auszudehnen. Am 15. Mai d. J. fasste die Kommission den Beschluss, Entwürfe für ein ausgedehntes Netz von Schnellverkehrslinien aufstellen zu lassen, welches alle Ortschaften (boroughs) von Gross-Newyork (Greater Newyork) umfassen soll.

Wir kommen auf diesen Wendepunkt der Newyorker Eisenbahnpolitik noch zurück, möchten aber zuvor auf eine noch nicht zum Abschluss gebrachte Artikelreihe der „Engineer. News" aufmerksam machen, welche in der Nr. 5 des laufenden Jahrganges beginnend, eine ausführliche Geschichte der Entwickelung der Newyorker Schnellverkehrsfrage und eine bauliche Beschreibung der jetzt in der Ausführung begriffenen „Newyork rapid transit railway" (Newyorker Schnellbahn) enthält. Wir entnehmen dieser Quelle folgende geschichtlichen Angaben.

Die Untergrundbahnentwürfe beginnen schon 1866, wo Serrell eine dreistöckige Bahnanlage vorschlug. Bald danach tauchte die „Beach Pneumatic Underground Railway Company" auf, um eine pneumatische Bahn unter die Broadwaystrasse zu legen. Ein 61 m langes Stück einer solchen Bahn wurde 1870 für Ausstellungszwecke in Betrieb gesetzt. Dann noch ein Untergrundbahnentwurf von Vanderbilt.

Damals kamen die Hochbahnen dazwischen, deren bekanntlich mehrere seit 1871 ins Leben traten. Sie wurden am 20. Mai 1879 sämmtlich von der Manhattan Railway Company gepachtet, auf Grund der „Rapid transit act" von 1875. Sie beförderten im Jahre 1890: 190 000 000 Reisende, während den Oberflächenbahnen 218 000 000 zufielen. Die Strassenoberflächen waren also noch sehr stark belastet. Auch schien sich in der Oeffentlichkeit eine Abneigung gegen die Hochbahnen geltend zu machen. Man wendete sich daher wieder den Untergrundbahnen zu und schuf die „Rapid transit Railway", deren Anfänge bis in das Jahr 1890 zurückgreifen.

Nun nahm sich auch die Gesetzgebung der Sache an. Im Januar 1891 kam im Staate Newyork ein Gesetz zustande „über Schnellbahnen in Städten mit über 1 000 000 Einwohnern". Danach ernennt der Bürgermeister ein „Board of rapid transit railroad commissioners" (Schnellbahnkommission), bestehend aus fünf Mitgliedern. Diese sollen prüfen, ob eine Schnellbahn nöthig ist. Zutreffendenfalls haben sie die Entwürfe aufzustellen, die Zustimmung der Grundeigenthümer herbeizuführen und endlich das Recht zum Bau und Betrieb der vorgeschlagenen Bahn öffentlich zu versteigern. In Newyork waren schon am 23. Dezember 1890 die fünf Kommissionsmitglieder ernannt worden. Diese prüften die verschiedenen Entwürfe, die ihnen vorgelegt wurden, und nahmen eine Linienführung an, die im grossen und ganzen für die Ausführung beibehalten ist. Es sind zwei von Norden her durch die Manhattaninsel gleichlaufend mit ihrer Längsrichtung gehende Linien, die den Centralpark umschliessen und sich bei Union-Square vereinigen. Von da geht die Verlängerung als eine Linie bis zur „Battery", der äussersten Südwestspitze der Insel, weiter, dort mit einer Gleisschleife endigend. Die Fahrgeschwindigkeit sollte nicht unter 64 km in der Stunde betragen. Am 28. Oktober 1891 stimmte das „board of aldermen" (die Stadtverordneten-Versammlung) der City von Newyork dem Entwurf bei, desgleichen die übrigen städtischen Behörden. Aber die Grundeigenthümer widersprachen der Linienführung unter Broadway und Madison avenue. Die Kommission holte die Entscheidung des „Supreme Court" im Anfange von 1892 ein, welcher durch drei Spezialkommissare die Nothwendigkeit des Baues prüfen liess. Das Gutachten (17. Juni 1892) fiel für die Westlinie bejahend, für einen Theil der Ostlinie verneinend aus und wurde vom „Supr. Court" (obersten Gerichtshof) bestätigt.

Nun konnte die Schnellbahnkommission ihre Arbeiten wieder aufnehmen. Neue Schwierigkeiten ergaben sich aber bei der Versteigerung der Gerechtsame (franchise) zum Bau und zum Betriebe der Bahn, welche am 29. Dezember 1892 erfolglos verlief. Da scheint man den Fehlschlag der Verwaltung zur Last gelegt zu haben. Man wechselte im Frühjahr 1893 das Ingeniörpersonal der Schnellbahnkommission einschliesslich des Oberingeniörs. Gleichzeitig verhandelte man — allerdings erfolglos — mit der Manhattan-Bahngesellschaft wegen Erweiterung des Hochbahnnetzes. Man griff sogar noch tiefer in die amtlichen Einrichtungen ein. Denn durch Bemühungen der Newyorker Handelskammer wurde im Mai 1894 ein verbessertes Schnellbahngesetz (Rapid transit act) zustande gebracht, welches eine ganz neue Kommission vorsah. So kam die Schnellbahnkommission von 1891 und ihr Werk zu einem ruhmlosen Ende.

Das neue Schnellbahngesetz ernennt 1. die Kommissare (mit dem Recht der Zuwahl!) und bestimmt 2. dass über die Art der Konstruktion und Ausführung der Bahn durch Volksabstimmung (at a regular city election) entschieden werden soll.

Die neuen Kommissare traten am 28. Juni 1894 zusammen und wählten Orr zum Präsidenten und Barclay Parsons zum Oberingeniör. Am 17. Juli 1894 nahm die Kommission die Entwürfe von 1891 im allgemeinen als Grundlage der weiteren Bearbeitung an und sandte B. Parsons auf eine Studienreise nach Europa. Bei den folgenden Novemberwahlen stimmten die Bürger von Newyork für den Bau der Bahn auf Kosten der City.

Verschiedene Vorschläge zu Entwurfänderungen wurden sodann gemacht, welche u. a. thunlichste Entlastung des Broadway bezweckten. Zur Prüfung der Vorschläge wurde ein „Board" von fünf Experten ernannt, welche am 29. Januar 1895 sich gutachtlich äusserten. Die Schnellbahnkommission lehnte jedoch am 13. Februar 1895 die Vorschläge ab und beschloss, die Linie von 1891 beizubehalten.

Nun folgt eine „That“ der Staatsgesetzgebung. Unter dem 3. Mai 1895 wurde die Schnellbahnkommission durch Gesetz ermächtigt, 21 000 000 *M.* für den Ankauf des Kellerraumes (vault space) längs Broadway aufzuwenden. Auch genehmigte am 21. Mai 1895 der Gemeinderath (Common council) formell den Entwurf. Dennoch sollte es damals noch nicht zum Bau kommen. Vielmehr sprach sich auffallender Weise der wegen der Verhandlungen mit den Grundeigenthümern angerufene oberste Gerichtshof am 22. Mai 1896 gegen den Entwurf aus, und zwar — „wegen der hohen Kosten, welche die Gemeinde nicht übernehmen könne“.

Man war wieder soweit zurück gekommen, dass man seine Zuflucht zur Manhattan- (Hoch-) Bahn nehmen zu müssen glaubte. Die Schnellbahnkommission hatte am 6. August 1896 einen Antrag auf Erweiterung der genannten Bahn abzulehnen. Gleichzeitig beschloss sie aber: ihr Oberingeniör solle einen Entwurf für die Schnellbahn vorlegen, nicht theurer als 126 000 000 *M.* vom Südende her viergleisig bis zur Gabelung bei der Grand Central-Station, sodann Ost- und Westzweig zweigleisig. Wenn möglich drittes Gleis für den Expressdienst. Tunnel bis zum Manhattanthal. Ausdehnung des Netzes soll später leicht möglich sein.

Am 5. November 1896 legte Oberingeniör B. Parsons einen entsprechenden Entwurf vor (nach der Lageskizze auf S. 106 d. „Eng. News“). Dieser Entwurf schien mehr Glück zu haben als seine Vorgänger. Er fand sogar vor dem „obersten Gerichtshof“ Gnade. Dennoch war das Ende der Verzögerungen noch nicht gekommen. Nochmals Versuch (durch Mayor van Wyck), die Manhattan- (Hoch-) Bahn zu einer Erweiterung ihres Netzes zu zwingen. Verhandlungen wegen der durch den etwaigen Unternehmer der Schnellbahn zu leistenden Kaution. Endlich kam der spanische Krieg dazwischen.

Danach wandte man sich am 15. Dezember 1898 an die gesetzgebende Körperschaft des Staates (the state legislature) wegen Uebernahme der Kosten durch die Stadt. Eine entsprechende „bill“ wurde am 22. Februar 1899 eingebracht. Daneben lief ein Versuch der Metropolitan Street Railway Co., den Bau der Schnellbahn zu bekommen gegen eine „ewige Konzession“ (perpetual franchise). Der Antrag wurde am 17. April 1899 zurückgezogen. Auch schob die Gesetzgebung der Wiederholung solcher Anträge einen Riegel vor, indem sie — auf Einspruch des Governor Roosevelt — der Schnellbahnkommission die Ermächtigung zur Ertheilung einer „ewigen Konzession“ ein für allemal versagte.

Jetzt aber ging man der Sache auf den Grund und räumte das letzte und — man kann wohl sagen — wesentlichste Hinderniss hinweg, welches dem Bau noch entgegen stand. Es war wiederholt behauptet worden, die Stadtgemeinde sei zu arm, um die Schnellbahn zu bauen. Da erhöhten die Stadtbehörden die städtischen Steuern (tax assessments) soviel wie nöthig, um dem Geldmangel abzuhelfen. Jetzt konnte die Schnellbahnkommission den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der entworfenen Schnellbahn öffentlich ausschreiben. Es geschah im November 1899 mit Frist zum 15. Januar 1900. Dass die Freude über diesen Erfolg bei den Betheiligten gross war, versteht gewiss jeder Fachgenosse, der ähnliche Kämpfe durchgemacht hat. Wir können die Stimmung nicht besser kennzeichnen, als indem wir den betreffenden Satz unserer Quelle in wörtlicher Uebersetzung folgen lassen: „Endlich nach mehr als zehn Jahren des Planens und Mühens, der Verhandlungen und des Streites, der abwechselnden Hoffnung und Enttäuschung hatte die Stadt Newyork den Punkt erreicht, den Bau und Betrieb der Schnellbahn ausschreiben zu können.“

Am 15. Januar 1900 gingen zwei Angebote ein, deren billigstes von John B. Mc. Donald mit 147 000 000 *M.* am 16. Januar 1900 angenommen wurde. Am 19. Februar 1900 bildete sich eine Aktiengesellschaft „Rapid transit subway Co.“, welcher Mc. Donald wenige Tage später seinen Vertrag übertrug. Inzwischen war die städtische Finanzverwaltung durch Gesetz zur Ausgabe der zum Bahnbau nöthigen Schuldscheine ermächtigt worden, deren Höhe von der zuständigen städtischen Behörde auf 153 300 000 *M.* festgesetzt wurde.

Von den Bedingungen des Vertrages mit Mc. Donald wollen wir nur die auf den Betrieb und die Verwaltung bezüglichen hier kurz erwähnen, die bautechnischen aber einer späteren Besprechung des ganzen Bahnbaues vorbehalten. Der zweite Theil des Vertrages handelt von der Pachtung (lease). Der Unternehmer wird 50 Jahre die Bahn ausstatten, unterhalten und betreiben. Während der 50 Jahre zahlt er 1. die Zinsen der für den Bau aufgenommenen Anleihen, 2. eine jährliche Amortisationsquote von 1 % der Anleihen (oder höchstens 1 %, mit gewisser Beziehung auf die Reineinnahmen des Unternehmens). Hinsichtlich des Betriebes bestimmt der Vertrag: Der Unternehmer soll Lokalzüge fahren mit 22,5 km/Std. Reisegeschwindigkeit und Schnellzüge mit 48 km/Std. Die Lokalzüge in nicht grösseren Zeitabständen als 15 Minuten. Fahrgeld 20 ₰ (5 Cts.). Nur ein theurerer Wagen in jedem Zuge. Nur ein Wagen für Raucher.

„Eng. News“ nehmen an, dass die Schuldscheine nach 45 Jahren abgezahlt sein werden, und äussern sich zu dem Vertrage, wie folgt: „Wenn der Vertrag nach 50 Jahren abläuft, so ist die Stadt bereit, das rollende Material und die andere Ausrüstung vom Unternehmer zu kaufen zu einem durch Abschätzung festzusetzenden Preise. Nach diesem Plan wird die Stadt in 50 Jahren Eigenthümerin einer Schnellbahn, ohne dass ihr baare Auslagen erwüchsen, und sie übernimmt keine finanzielle Last, ausser dass sie die Schuldscheine deckt, wenn der Unternehmer Bankerott macht und die Zinsen der Scheine nicht bezahlen kann. Der Unternehmer kann sich so Geld verschaffen zu einem niedrigeren Satze, als wenn er seinen eigenen Kredit benutzte, um Schuldscheine und Aktien auszugeben. Er spart die Kosten der Finanzirung des Entwurfes. Und ferner: er führt den Betrieb nicht unter einer Genehmigung (franchise), die durch die Gesetzgebung geändert werden kann, sondern unter einem endgültigen Vertrag, der nicht gebrochen werden kann durch irgend welche Gesetze, die gegeben werden mögen.“

Auf Grund dieses Vertrages wird jetzt die Newyorker Unterpflasterschnellbahn (Newyork Rapid Transit Railway) gebaut, deren Ausführung wir, wie angedeutet, eine besondere technische Besprechung demnächst zu widmen gedenken. Heute fügen wir nur noch einige Worte über die eingangs erwähnte neueste Erweiterung der Thätigkeit der Newyorker Schnellbahnkommission hinzu. Aus der Mittheilung („Eng. News“ S. 412), welche die genannte Behörde von ihrem Präsidenten Alexander E. Orr unter dem 9. Mai 1902 erhielt, ist die Begründung des Antrages auf Erweiterung der Thätigkeit hervorzuheben. Sie beruht im wesentlichen auf zwei Punkten. Einmal darauf, dass die jetzt im Bau begriffene Unterpflasterschnellbahn auf der Manhattaninsel nicht dem gegenwärtigen Verkehrsbedürfniss entspricht, vielmehr durch Einschränkung des ursprünglichen Entwurfes den verfügbaren Geldmitteln angepasst wurde. Sodann aber darauf, dass die bestehenden Bahnen, welche in den Vororten endigen, mit Entwürfen für Einführung ihrer Linien in Manhattan drängen.

Da liegt offenbar die Gefahr nahe, dass — abgesehen von Geldvergeudung — für die Allgemeinheit unzweckmässige Lösungen geschaffen werden, wenn nicht nach einem einheitlichen Plane vorgegangen wird. So kann man wohl auch mit Herrn Orr sich der Hoffnung hingeben, dass die städtischen Behörden ihre Mitwirkung nicht versagen werden, wenn es sich darum handelt, das Netz der Schnellbahnentwürfe über das ganze Gebiet der Stadt Newyork „in allen seinen fünf Gemeinden (boroughs)“ auszudehnen.

Zu erwähnen bleibt schliesslich noch, dass die bestehende Newyorker Schnellbahn-Baugesellschaft (Rapid Transit Subway Construction Co — Präsident August Belmont) der „Kommission“ die Unterstützung durch ihren Kredit angeboten hat, um bald zum Bau der wichtigsten jetzt zu entwerfenden Linien übergehen zu können. Als solche würden die nördliche Verlängerung der Ostlinie der im Bau begriffenen Unterpflaster-Schnellbahn sowie deren südöstliche Ausdehnung nach Brooklyn (Verbindung mit der Long-Islandbahn; vergl. Nr. 58 d. Ztg.) zunächst in Frage kommen.

In einem Leitartikel vom 5. Juni d. J. (Nr. 23, S. 458) begrüssen „Eng. News“ den Beschluss der Schnellbahnkommission vom 15. Mai d. J., indem sie seine Wichtigkeit und die davon zu erwartenden Vortheile hervorheben und erörtern. Dem Vorgehen der genannten Behörde wird sogar eine politische Bedeutung beigemessen. Denn während die Stiftungsurkunde von Gross-Newyork (the Greater New York charter) vom 1. Januar 1898 die Einzelgemeinden rechtlich geeint hat, kann die thatsächliche Einigung nur durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen den Theilen der jetzigen Stadt Newyork herbeigeführt werden.

Als Einzelunternehmungen, welche nun dem allgemeinen Plan sich einfügen müssen, werden u. a. angeführt die Gleiseanschlüsse der verschiedenen East-Riverbrücken, ferner der Betrieb des Pennsylvania-Bahntunnels von Newjersey nach Long-Island und in Verbindung mit der Newyork Central & Hudson River Bahn die Aenderung der Betriebskraft (Beseitigung des Dampfbetriebes) im Park Avenuetunnel. Die Einführung des elektrischen Betriebes in diesem Tunnel bis zum 1. Mai 1905 hat die gesetzgebende Körperschaft von Newyork (the N. Y. Legislature) in ihrer letzten Tagung der genannten Bahngesellschaft aufgegeben. Die Schnellbahnkommission „ladet“ nun in ihrem Beschluss vom 15. Mai 1902 die Newyork Central & Hudson River Bahn „herzlich ein“ (cordially invites), die nöthige Genehmigung der Tunneländerungen für den elektrischen Betrieb zu beantragen.

Für wichtiger noch als diese Anschlüsse und Verbesserungen bestehender, fremder Bahnen halten „Eng. News“ die wünschenswerthen Erweiterungen der der Schnellbahnkommission unmittelbar unterstehenden, im Bau begriffenen Manhattan-Untergrundbahn, deren bedeutsamste wir schon oben erwähnt haben.

Im Auge zu behalten ist immer, dass es sich zunächst nur um die Aufstellung einheitlicher Entwürfe handelt. Ob und in welcher Reihenfolge die einzelnen zur Ausführung kommen, wird von Erwägungen über ihre Wichtigkeit abhängen, sodann aber selbstredend auch von der Frage, ob die erforderlichen Geldmittel beschafft werden können. In letzterer Beziehung rathen „Eng. News“ davon ab, die bereits angebotene Hilfe einer Privatgesellschaft anzunehmen. Die Stadtgemeinde möge sich vielmehr auf den eigenen Kredit verlassen. Wenn nöthig, sollte man von dem 1899 beschlossenen Bau der 3. East-River-brücke Abstand nehmen, deren Nutzen sehr fraglich sei.*) Für die 105 000 000 *M*, welche jene Brücke kosten sollte, liessen sich zweifellos die nothwendigsten Erweiterungen des Untergrund-Schnellbahnnetzes herstellen. H—e.

*) Vergl. auch den Leitartikel „Eng. News“ Nr. 21 S. 415, welchem eine die verschiedenen East-Riverbrücken- und -Tunnelentwürfe enthaltende Kartenskizze beigegeben ist.

Ertrag der ungarischen Vizinalbahnen im Jahre 1900.

Im Laufe des Jahres 1900 wurden nur zwei neue Vizinalbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar die Szatmár-Erdöder (27,7 km, theilweise auf elektrischen Betrieb eingerichtet) und die Szigetvár-Kaposvárer (52,5 km). Mit Einrechnung dieser zwei Bahnen erhöhte sich die Anzahl der ungarischen Vizinalbahnen im Jahre 1900 auf 131 mit der durchschnittlichen Betriebslänge von 8 592,48 km. Von den erwähnten 131 Vizinalbahnen bleiben jedoch die den königlich ungarischen Staatseisenbahnen gehörenden, d. i. die Félegyháza-Csongráder, die Garam-Ipolythaler, die Morvathaler, die Perjamos-Varjaser und die Rétszilas-Szegzárder im nachfolgenden ausser Betracht, weil deren Kapital und deren Betriebsüberschüsse im Kapital und Ueberschusse der Eigenthumsbahnen enthalten und nicht besonders nachgewiesen sind. Ebenso fällt die dem Bergfiskus gehörende Piski-Vajdahunyader Vizinalbahn ausser Berücksichtigung, weil der Ueberschuss dieser den königlich ungarischen Staatseisenbahnen überlassenen Bahn in deren Ueberschusse mit nachgewiesen wird.

Somit beschäftigen wir uns in folgender Erörterung nur mit 125 (im Vorjahre 123) Vizinalbahnen, welche nach ihrer Betriebführung in zwei Hauptgruppen fallen, und zwar: A. selbständige Vizinalbahnen (1 104 km); B. im Betriebe fremder Eisenbahnen verwaltete Vizinalbahnen (7 185 km).

Letztere Hauptgruppe theilt sich sodann noch in folgende Gruppen:

a) im Betriebe von Privatbahnen befindliche Vizinalbahnen (638 km),
b) für Rechnung der königlich ungarischen Staatsbahnen betriebene Vizinalbahnen (183 km),
c) durch die königlich ungarischen Staatseisenbahnen auf Grund des Normalvertrages verwaltete Vizinalbahnen (6 233,5 km) und
d) durch die königlich ungarischen Staatseisenbahnen auf Rechnung der Eigenthümerin betriebene Vizinalbahnen (13 km).

In die Hauptgruppe A gehören 14 Vizinalbahnen, von denen nur die Térrét-Kovásznaer im Privatbesitze ist, während die anderen gesellschaftliche Eisenbahnen sind, d. h. das Eigenthum von Aktiengesellschaften bilden, die lediglich zum Bau und zur Betriebführung der betreffenden Vizinalbahn gegründet wurden.

In die Gruppe a) der Hauptgruppe B fallen 18 Vizinalbahnen, von denen sich mehrere im Betriebe anderer Bahnen befinden. Von den in diese Gruppe fallenden Vizinalbahnen gehört die Csorbaseebahn der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, die Nagylomnicz-Tátralomniczer dem Forstärar, und die Bahn Borossebes-Menyháza ist im Privatbesitz; die übrigen Vizinalbahnen sind gesellschaftliche Eisenbahnen.

In der Gruppe b) der Hauptgruppe B befinden sich 4 Bahnen.

In die Gruppe c) der Hauptgruppe B gehören nicht weniger als 87 Vizinalbahnen. Von diesen gehört eine der Stadt Szentes, eine andere der Stadt Túrkeve, eine dritte dem Komitate Csongrád und eine vierte dem Forstärar; die anderen sind sämmtlich gesellschaftliche Vizinalbahnen.

In die Gruppe d) der Hauptgruppe B fallen schliesslich die folgenden gesellschaftlichen Eisenbahnen: 124. Nagykikinda-Nagybecskereker und 125. die Szatmár-Nagybányaer.

Der Betriebsüberschuss der angeführten 125 Vizinalbahnen betrug im Jahre 1900 in Kronen:

	bei sämmtlichen Vizinalbahnen	bei den gesellschaftlichen Vizinalbahnen
A. Selbständige Vizinalbahnen	3 494 642	3 479 519
B. Im Betriebe fremder Bahnen befindliche:		
a) im Betriebe von Privatbahnen	1 465 663	1 457 492
Uebertrag	4 960 305	4 937 011
b) auf Rechnung der ungar. Staatsbahnen verwaltete	677 513	460 488
c) durch die ungar. Staatsbahnen auf Grund des sogenannten Normalvertrags betriebene	10 568 172	{ 151 091 { 10 330 461
d) durch die ungar. Staatsbahnen auf Rechnung der Eigenthümerin betriebene Vizinalbahnen	301 316	301 316
zusammen	16 507 306	{ 151 091 { 16 029 276

Die bei der Gruppe c) in der Rubrik „bei den gesellschaftlichen Vizinalbahnen“ angesetzte Betrag von 151 091 Kr. bezieht sich auf die Pusztatenyö-Kunszentmártoner und die Ujszász-Jászapátier Vizinalbahnen, welche keine Prioritätsaktien begeben haben.

Die gesellschaftlichen Eisenbahnen haben nämlich das zum Bau und zur Ausrüstung der Eisenbahn erforderliche Kapital im Wege der Begebung von Stammaktien und Prioritätsaktien aufgebracht, und nur wenige Bahnen, z. B. die Budapester Lokalbahnen und die Budapest-Budafoker elektrische Vizinalbahn, haben nur einheitliche Aktien in Umlauf gesetzt bezw. nachträglich auch Prioritätsobligationen abgesetzt. Da die Stammaktien ihrer Natur nach Dividenden nur dann geniessen, wenn nach Deckung des Prioritätsdienstes dies möglich wird, so erhellt, dass die Ermittelung des Ertrages nach dem Nennwerth des Kapitals bei den Vizinalbahnen gar keine Bedeutung hat. Wir fassen daher, — wie dies auch in den sehr werthvollen statistischen Veröffentlichungen des ungarischen Handelsministeriums geschieht — die Erträgnisse, d. h. die Prozentsätze, welche sich aufs Kapital beziehen, lediglich in ihrer Beziehung zum wirklichen Kapitalaufwand ins Auge, wobei wir aber auch der Verzinsung der Prioritätsaktien die entsprechende Würdigung zukommen lassen.

Das zum Bau und zur Ausrüstung thatsächlich verwendete Kapital betrug im Jahre 1900 in Kronen:

	bei sämmtlichen Vizinalbahnen	bei den gesellschaftlichen Vizinalbahnen
Bei der Hauptgruppe A	80 696 829	80 478 829
„ „ „ B, Gruppe a)	55 798 176	54 430 496
„ „ „ „ „ b)	12 374 302	9 200 000
„ „ „ „ „ c)	428 796 056	424 670 856
„ „ „ „ „ d)	6 270 000	6 270 000
zusammen	483 935 363	475 050 181

Somit stellt sich der Ertrag wie folgt:

	bei allen Vizinalbahnen	bei den gesellschaftlichen Vizinalbahnen
Hauptgruppe A	4,3305 %	4,322 %
„ B, Gruppe a)	2,627 „	2,678 „
„ „ „ b)	5,475 „	5,005 „
„ „ „ c)	2,465 „	2,468 „
„ „ „ d)	4,806 „	4,806 „
im Durchschnitt	2,827 %	2,814 %

Im Jahre 1899 stehen folgende Ergebnisse entgegen:

Hauptgruppe A	3,165 %	3,165 %
„ B, Gruppe a)	2,80 „	2,85 „
„ „ „ b)	5,40 „	5,01 „
„ „ „ c)	2,534 „	2,54 „
„ „ „ d)	4,28 „	4,28 „
im Durchschnitt	2,75 %	2,74 %

Wir sehen also, dass das nach dem wirklichen Kapital berechnete Erträgniss im Jahre 1900 sich gegenüber jenem des Vorjahres im Ganzen günstiger gestaltete.

Das begebene Prioritäts-Aktienkapital betrug:

bei der Hauptgruppe A	65 064 500	Kr.
" " " B. Gruppe a) . .	40 323 600	"
" " " " " b) . .	7 140 000	"
" " " " " c) . .	355 827 400	"
" " " " " d) . .	4 048 400	"
zusammen	472 703 900	Kr.

(Hier sind bei jenen Bahnen, welche nur einheitliche Aktien haben, die diesen entsprechenden Beträge angesetzt und auch die Prioritätsobligationen berücksichtigt.)

Der Ertrag auf Grund des Prioritäts-Aktienkapitals ergibt sich also in folgenden Ziffern:

	im Jahre 1900	im Jahre 1899
bei der Hauptpruppe A	5,35 %	4,14 %
" " " B. Grappe a) .	3,614 "	3,39 "
" " " " " b) .	6,189 "	6,19 "
" " " " " c) .	2,903 "	2,91 "
" " " " " d) .	7,443 "	6,62 "
im Durchschnitt	3,391 %	3,24 %

Die letztangeführten Angaben, welche im Jahre 1900 im allgemeinen günstiger sind, als im Vorjahre, bestimmen die Höhe der Dividenden der Aktien, indem, wenn die Prozentzahl grösser ist als die statutenmässig festgesetzte Dividende der Prioritätsaktien, auch die Stammaktien auf Dividende Anspruch erheben können, im entgegengesetzten Falle aber die Besitzer der Prioritätsaktien in ihren Ansprüchen gekürzt werden müssen. (Die Prioritätsobligationen müssen natürlich ihre Zinsen vorweg bekommen.)

Auf die Ertragszahlen der einzelnen Vizinalbahnen übergehend — deren Einzelheiten wir mangels an Raum nicht vorführen wollen —, theilen wir noch kurz folgendes mit:

Von den gesellschaftlichen Vizinalbahnen zahlte auf die Prioritätsaktien im Jahre 1900 die grösste Dividende: die Petrozsény-Livazsény-Lupenyer mit 19 % (im Vorjahre 16 %); es folgen sodann: mit 7,7 % die Marosvásarhely-Szászrégener (6,9 %); mit 7 % die Debreczen-Hajdunánáser (6,7 %); mit 6 % die vereinigte Arader und Csanáder (6 %) und die Köszeg-Szombathelyer (6 %); mit 5,5 % die Keszthely-Balatonszentgyörgyer 5,5 %); mit 5 % die elektrische Budapest-Szentlörinczer (5,5 %), die Ungthalbahn (5 %), die Barcs-Pakráczer (5 %), die Göllniczthalbahn (5 %), die Poprádthaler (6 %), die Csáktornya-Zágráber (5 %), die Brassó-Háromszéker (5 %), die Kaschau-Tornaer (5 %), die Nyiregyháza-Mátészalkaer (5 %), die Pozsony-Dunaszerdahelyer (5 %) und die Szombathely-Pinkaföer (5,7 %); mit 4,85 % die Zalathalbahn (4,3 %); mit 4,75 % die Szilágyságer (4,75 %); mit 4,6 % die westungarischen Vizinalbahnen (4,6 %); mit 4,5 % die Máramaroser Salzbahnen (4,5 %), die Muránythaler (4,25 %) und die Vinkovcze-Brekaer (5,5 %); mit 4,25 % die slavonische Drauthalbahn (0 %), die Budapest-Esztergom-Füzitöer (4,10 %), die Csetnekthalbahn (4 %), die Gyulafehérvár-Zalatnaer (3,8 %) und die Héjasfalva-Székelyudvarhelyer (4,5 %); mit 4 % die Szamosthalbahn (4 %) und die Szatmár-Nagybányaer (4 %); mit 3,75 % die Zólyombrézó-Breznóbánya-Tiszolczer (3,75 %); mit 3,7 % die Budapest-Lajosmizseer (3,6 %); mit 3,65 % die Temesvár-Módoser (3,75 %); mit 3,6 % die Sopron-Pozsonyer (3,35 %); mit 3,55 % die Zsitvathaler (3,8 %); mit 3,5 % die Budapester Lokalbahnen (3 %), die Arvathalbahn (0 %), die Nagyszeben-Nagydisznóder (3,5 %), die Nagyvárad-Belényes-Vaskoher (3,5 %), die Ruma-Vrdniker (3,485 %) und die Szentlörincz-Slatina-Nasicer (3,15 %); mit 3,4 % die Szeged-Karlovaer (1,4 %) und die Nagykikinda-Nagybecskereker (6 %); mit 3,35 % die Baja-Zonbor-Ujvidéker (3,2 %); mit 3,20 % die Késmárk-Szepesbélaer (3,5 %) und die Nógráder (3,25 %); mit 3,15 % die Biharer (2,725 %); mit 3,10 % die slavonische (3,125 %); mit 3 % die Györ-Veszprém-Dombovárer (2,40 %) usw. Gar keine Dividende gaben die Segesvár-Szentágotaer, die Szepesváraljaer, die Alfölder erste Wirthschaftsbahn, die Szigetvár-Kaposvárer und die Torontáler, welch' letztere einen Betriebsausfall erlitt. Für Amortisationen wurden insgesammt 650 520 (628 560) Kr. und für Dividenden der Prioritätsaktien zusammen 13 810 925 (12 636 643) Kr. verwendet.

Auf die Stammaktien haben folgende Vizinalbahnen eine Dividende ausbezahlt:

	im Jahre 1900	im Jahre 1899
Petrozsény-Livazseny-Lupényer .	19,00 %	16,00 %
Pusztatenyö-Kúnszentmártoner .	6,00 "	5,25 "
Ujszász-Jászapátier	6,00 "	3,00 "
vereinigte Arader und Csanáder .	5,50 "	6,00 "
Göllniczthalbahn	5,00 "	5,50 "
Poprádthalbahn	5,00 "	6,00 "
Köszeg-Szombathelyer	4,00 "	2,73 "
Szombathely-Pinkaföer	4,00 "	5,70 "
Máramaroser Salzbahnen	3,50 "	3,50 "
Keszthely-Balatonszentgyörgyer .	2,00 "	2,00 "
Csáktornya-Zágráber	1,65 "	1,65 "

Die Auszahlung dieser Dividende erforderte 1 185 969 (1 233 442) Kr.

Wilhelm Maurer.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** Am 10./11. d. Mts. findet in Düsseldorf die 78. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Berathungsgegenstände:

1. Festsetzung besonderer Lieferfristen für Schnellzugsgut; 2. Ergänzung der Zusatzbestimmung IV zu § 58 der Verkehrsordnung (Verpackung von Einstreupulver für Düngezwecke); 3. Ergänzung der Anlage H des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, Abtheilung A (Befestigen von Kuppelstangen); 4. Frachtberechnung für Feuerwehrfahrzeuge; 5. Aufnahme von Aetznatronlauge in das Verzeichniss der Kesselwagengüter; 6. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, und zwar: Gerbstoffe, neue leere Holzkisten, Holzkistenbretter, Räucherspähne, gehobeltes und roh gesägtes Stabholz; 7. Frachtberechnung für gebrauchte leere Emballagen; 8. Frachtberechnung für gebrauchte Fässer, Kisten oder Körbe, in welche gebrauchte Emballagen verpackt sind; 9. Aufnahme von leichtverderblichem Käse in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 10. Frachtberechnung für Messingfolien; 11. Frachtberechnung für Fussbodenbelagmasse; 12. Aufnahme von Asbestcementschiefer in den Spezialtarif II; 13. Frachtberechnung für Eisenchlorür; 14. Frachtberechnung für Glasflaschen mit Patentverschlüssen; 15. Frachtberechnung für Brennspähne zur Glasfabrikation; 16. Frachtberechnung für gebrauchte Dampfpflüge und Dampfdreschmaschinen; 17. Aufnahme des Artikels „Harzfegsel (Harzabfall)" in den Spezialtarif III; 18. Frachtberechnung für Strohdecken; 19. Aufnahme von Palmkernschrot in den Spezialtarif III; 20. Frachtberechnung für Ziegeltrockenrahmen; 21. Aufnahme von Hanfkuchen in die Position „Oelkuchen" des Spezialtarifs III; 22. Frachtberechnung für Holzdübel und Dübelsteine; 23. Frachtberechnung für Gold- und Silberleisten; 24. Aenderung des § 32 Abs. 2 der allgemeinen Tarifvorschriften des Thiertarifs, Theil I (Frachtberechnung für Sendungen, bei denen unterwegs ein Theil entladen wird); 25. Aenderung der Zusatzbestimmungen zu § 43 der Verkehrsordnung (Begleitung von Leichen).

— **Meldung der Kalkwagen.** Im Interesse einer möglichst gleichmässigen Befriedigung des Bedarfs an Kalkwagen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass diese in Zeiten, in denen erfahrungsmässig in einzelnen oder allen Bezirken Mangel an solchen eintritt, in den täglichen Meldungen der Wagenbüros an die Gruppenausgleichstellen und das Centralwagenamt zu berücksichtigen und von diesen erforderlichenfalls die gemeldeten Ueberschüsse, soweit es nach Lage der Verhältnisse zweckmässig erscheint, zu vertheilen sind. Die Dauer der Meldungen ist von der königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg zu bestimmen.

— **Bezeichnung der Stückgüter.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich nach Anhörung der betheiligten Eisenbahndirektionen dahin entschieden, dass mit Rücksicht auf die eigenthümlichen Verhältnisse der Seehafenplätze von der Forderung an die Versender, die Stückgüter mit der Bestimmungsstation zu bezeichnen (§ 58 [5] E.-V.-O.), nur hinsichtlich derjenigen Seehafenversandgüter abgesehen wird, die unmittelbar — d. h. ohne Vermittelung der Versender — vom Schiffe auf die Eisenbahnwagen umgeladen werden (sog. Quaigüter). Er hat die königlichen Eisenbahndirektionen daher beauftragt, in Gemässheit der Zusatzbestimmung VI zu § 58 E.-V.-O. das Erforderliche hiernach zu veranlassen.

— $^{5}/_{5}$-**gekuppelte Güterzuglokomotiven mit seitlich verschiebbaren Achsen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin beauftragt, den Entwurf zu einer $^{5}/_{5}$-gekuppelten Tenderlokomotive, deren erste, dritte und fünfte Achse um je 26 mm seitlich verschiebbar sind, aufstellen zu lassen und ihn, nachdem er im Lokomotivausschuss begutachtet ist, binnen vier Monaten dem Minister vorzulegen. Im Entwurfe sind zwei gleiche Dampfcylinder mit Kolbenschiebern und Einrichtung zur Dampfüberhitzung vorzusehen, die Lokomotive, bei der der im § 29 der Normen usw. festgesetzte Raddruck von 7 t nicht überschritten werden darf, soll, wenn angängig, Wasserkästen von 7 cbm Wasserinhalt und Kohlenräume zur Aufnahme von etwa 2 t Kohlen erhalten. Die Heizfläche des Kessels ist möglichst gross auszuführen, der Wasservorrath soweit thunlich in Kästen zwischen den Rahmen unterzubringen; im übrigen sind die Einzeltheile nach den Normalien auszubilden.

— **Zur Verhütung des Wagenmangels während des Herbstverkehres** hat die Eisenbahndirektion Essen folgende Bekanntmachung veröffentlicht:

Die regelmässig im Herbst jeden Jahres wiederkehrende Steigerung des Versandes an Kohlen und Koks, Stein- und Braunkohlenbriketts sowie der landwirthschaftlichen Erzeugnisse und sonstiger Materialien wird auch in diesem Jahre in den Monaten September bis Dezember grössere Anforderungen an den Eisenbahnbetrieb und die Zuführung offener und gedeckter Wagen stellen. Um den stärkeren Verkehr in den einzelnen Kohlen- und Industriebezirken, besonders im Ruhrkohlenrevier, ohne Störungen zu bewältigen, ist es nothwendig, dass die hierauf gerichteten Bestrebungen der Eisenbahnverwaltung allerseits Unterstützung finden. Es ist hierzu, hinsichtlich der Benutzung der offenen Wagen, in erster Linie erforderlich, dass der Hausbedarf an Kohlen usw. für den Winter schon jetzt bezogen und nicht auf die Zeit von Anfang Oktober bis Ende November, während der Rübenernte, in welcher sich in der Regel Mangel an dieser Wagensorte einzustellen pflegt, verschoben wird. Für den Versand von Gütern in gedeckten Wagen ist es nach den gemachten Erfahrungen dringend nothwendig, dass die grossen Versendungen an Düngemitteln für die Landwirthschaft nicht auf allzukurze Zeiträume beschränkt, sondern dass die Lieferungsbestellungen gleichmässiger auf das ganze Jahr vertheilt werden, so dass es möglich wird, die erforderlichen Wagen dieser Gattung stets rechtzeitig wieder heranziehen zu können und Mangel zu mildern. Für alle Wagen gilt aber, dass zu den Bezügen in Wagenladungen auf die volle Ausnutzung des Ladegewichtes sowie auf die schleunige Be- und Entladung der Wagen Bedacht genommen wird, damit thunlichst lange von einer allgemeinen Verkürzung der Ladefristen abgesehen werden kann.

Die betheiligten Kreise ersuchen wir, im kommenden Herbst hiernach verfahren und die erforderlichen Einrichtungen im allseitigen Interesse frühzeitig treffen zu wollen.

— **Ueber die Verkehrsschwankungen auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn** zu den verschiedenen Stunden des Tages gibt eine Aufstellung Aufschluss, welche die Betriebsleitung nach der bereits erwähnten Verkehrszählung gemacht hat. Die Angaben, die sich auf den Verkehr der Hoch- und Untergrundbahn vom Zoologischen Garten bis zum Stralauer Thor beziehen, geben nicht nur das schwankende Verkehrsbedürfniss auf der Hochbahn wieder, sondern zeigen auch das An- und Abschwellen des Berliner Verkehrs im allgemeinen. In den ersten Morgenstunden von 5 bis 8 Uhr ist der Verkehr naturgemäss noch gering. Die Hochbahn wird da stündlich von durchschnittlich 1 470 Personen befahren. Von da an wächst der Verkehr von Stunde zu Stunde bis Mittags. Von 8 bis 10 Uhr fahren in der Stunde 2 060 Personen, von 10 bis 12 Uhr 2 240, von 12 bis 2 Uhr 2 590 Personen stündlich. In den beiden folgenden Stunden von 2 bis 4 Uhr geht der Verkehr wieder etwas zurück. Er beträgt in der Stunde im Durchschnitt 2 490. Von 4 Uhr ab schwillt der Verkehr wieder mächtig an, um den Höhepunkt des ganzen Tages in den Abendstunden zu erreichen. Von 4 bis 5 Uhr fahren bereits 3 530 Fahrgäste, von 5 bis 6 Uhr 4 060, von 6 bis 7 Uhr 4 560, die grösste Zahl der während einer Stunde des Tages beförderten Personen. In den drei Stunden von 7 bis 10 Uhr werden noch stündlich 3 625 Personen befördert. Der Verkehr der beiden letzten Betriebsstunden 10 bis 12 Uhr übertrifft mit 1 860 Personen in der Stunde immer noch den Frühverkehr in den ersten Stunden des Tages.

— **Angeblicher Wagenmangel auf der ostpreussischen Südbahn.** Die von einer hiesigen Zeitung hierüber gebrachte Nachricht ist, wie wir von zuständiger Seite erfahren, unrichtig. Es sind vom 20.—27. August d. J. auf der Grenze in Prostken-Grajewo 1 956 russische Wagen in deutsche Wagen umgeladen worden und blieben in Grajewo noch im Tagesdurchschnitt 38 leere preussische Wagen zur Verfügung.

— **Zu dem geplanten Weiterbau der Rastenburg-Salpkeimer Kleinbahn nach der Stadt Rhein** schreibt die „B. B.-Ztg." folgendes: Zwischen den Kreisen Rastenburg, Sensburg und Lötzen einerseits und der Direktion der ostpreussischen Südbahngesellschaft andererseits wurden seit längerer Zeit Verhandlungen über den Weiterbau der vorgenannten Kleinbahn nach der Stadt Rhein geführt. Das Baukapital für diese rund 10 km lange Strecke mit 336 000 ℳ sollte von den Kreisen, der Provinz und dem Staate hergegeben und Bau und Betrieb der Bahn von der ostpreussischen Südbahn übernommen werden. Nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 29. Juli d. J. sich für die Dauer des laufenden Betriebsvertrages über die Rastenburg-Sensburger Kleinbahnen mit dem Wegfall mehrerer in dem früheren Erlasse vom 5. April d. J. gestellten Bedingungen einverstanden erklärt hatte, war über die Fassung des Bau- und Betriebsvertrages zwischen der Direktion der ostpreussischen Südbahngesellschaft und den betheiligten Kreisen vorbehaltlich der Genehmigung des Aufsichtsrathes der ostpreussischen Südbahngesellschaft Einverständniss erzielt worden. In der Sitzung vom 28. August d. J. hat jedoch der Aufsichtsrath die Genehmigung der ihm vorgelegten Bau- und Betriebsverträge der Verlängerung Salpkeim-Rhein abgelehnt. Nach den vorgelegten Berechnungen würde die Erbauung der Rheiner Linie zwar die Reineinnahmen der Rastenburger Kleinbahnen um rund 6 000 ℳ und abzüglich der Rücklagen zum Erneuerungsfonds um rund 4 000 ℳ vermehrt, dagegen bei der Stammbahn der ostpreussischen Südbahn einen Einnahmeausfall von rund 7 600 ℳ bewirkt haben. Der Aufsichtsrath war in seiner grossen Mehrheit der Ansicht, dass bei der derzeitigen schlechten Lage der Stammbahn, welche nicht einmal die volle Dividende auf die Prioritätsaktien im letzten Jahre ermöglichte, das jährliche Einnahmeopfer zu Gunsten der Kreise nicht gebracht werden könne. In gleicher Weise hielt man es, wie die „Königsb. Allg. Ztg." mittheilt, für ausgeschlossen, dass bei einem etwaigen Eingehen des Aufsichtsrathes auf den Bau- und Betriebsvertrag die statutenmässig zu befragende Generalversammlung sich zu dem immerhin nicht unerheblichen Einnahmeopfer der Stammbahn zu Gunsten der Kreise entschliessen würde, zumal die ostpreussische Südbahn in absehbarer Zeit nach dem Vertrage keinerlei Antheil an den Mehreinnahmen der Rastenburg-Sensburger Kleinbahnen hat.

— **Wetterdienst auf der Härdtfeldbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat für die Sommermonate einen Wetterdienst eingerichtet. Wie dem „Württemb. Staatsanzeiger" aus Neresheim berichtet wird, sind zu beiden Seiten der Lokomotive jedes fahrplanmässigen Zuges Signale in gelber Farbe angebracht, die das muthmaasslich kommende Wetter anzeigen. Dabei bedeutet eine Kreisfläche schönes Wetter, ein Halbmond vereinzelte Regenfälle, ein Kreuz Landregen und ein schräger Balken Gewitter.

— **Bahnärztetag.** Auf der, wie gemeldet, am 18. und 19. d. Mts. in München stattfindenden Versammlung werden u. a. folgende Gegenstände verhandelt werden: Praktische Prüfung des Farbensinnes mit den beim Eisenbahnbetrieb gebräuchlichen Signallichtern, Berichterstatter: Professor Dr. Eversbusch-München; Die Erkrankungs-, Invaliditäts- und Sterblichkeitsverhältnisse der bayerischen Eisenbahnbediensteten, Berichterstatter: Dr. Zeitlmann-München; Entwurf eines einheitlichen Formulars für die Untersuchung des Personals in Bezug auf körperliche Tauglichkeit sammt Instruktion für den untersuchenden Bahnarzt, Berichterstatter: Hofrath Dr. Stich-Nürnberg; Der Alkoholmissbrauch bei dem niederen Eisenbahnpersonal und dessen Verhütung, Berichterstatter: Dr. Raab-Nürnberg. Ferner: Die Rettungseinrichtungen bei den verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen (Berichterstatter: Sanitätsrath Schwechter-Berlin, Dr. Beck-Mengen, Dr. Blume-Philippsburg, Hofrath Dr. Beetz-München, Dr. Gilbert-Dresden).

— **Eisenbahnverein Lehrte.** Am Sonntag den 24. August d. J. fand im Saale des Rathskellers zu Lehrte eine Versammlung behufs Gründung eines Eisenbahnvereins nach Casseler Muster statt, welche von über 200 Beamten und Arbeitern der Station Lehrte besucht war. Stationsvorsteher Vollmann eröffnete die Versammlung mit einer Begrüssungsrede, in welcher er den Zweck und die Ziele eines Eisenbahnvereins darlegte und mit einem von der Versammlung begeistert aufgenommenen Hoch auf den Kaiser schloss. Sodann wurden die Satzungen, welche von einem Ausschuss vorberathen waren, mit geringen Abänderungen von der Versammlung angenommen, der Vorstand gewählt und beschlossen, zunächst als Wohlfahrtseinrichtungen einen Vereinsbeirath zu bilden und eine Kohlenverkaufsstelle einzurichten. Der Verein tritt mit einer Mitgliederzahl von 502 Personen ins Leben.

— **Personalnachrichten.** Am 1. d. Mts. sind im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen nachstehende Aenderungen

eingetreten. Befördert wurden a) bei der Generaldirektion: zu Regierungsräthen die Direktionsräthe Richard Opel, Georg Rösch und Ludwig Stefenelli v. Prenterhof und Hohenmaur; zu Oberinspektoren die Inspektoren Georg Muschweck, Josef Ezinger und der Direktionsassessor Gustav Merz; zum Obermaschineninspektor der Direktionsassessor Michael Friedrich; b) bei den äusseren Dienststellen: zum Regierungsrath der Direktionsrath Ludwig Dölzer bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion in Ingolstadt; zu Direktionsräthen die Inspektoren Franz Xaver Geiger bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion Rosenheim und Anton Fischer bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion Augsburg, sowie der Direktionsassessor Alfred Mutzenhard bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion München; zu Oberinspektoren die Inspektoren Wolfgang Kirschner bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion Nürnberg, Sylvester Wiedemann in München Südbahnhof, Rudolf Rösch in Eger und Heinrich Dümmler in Nürnberg Rangirbahnhof; zum Obermaschineninspektor der Direktionsassessor Josef Mader bei der Centralwerkstätte Nürnberg. Ferner wurden zu Eisenbahnassessoren ernannt: der gepr. Rechtspraktikant Dr. jur. Rossi bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion München, dann die gepr. Staatsbaupraktikanten Christian Kreber bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion Nürnberg, Heinrich Hölzel bei jener in Weiden, Hermann Maser in Regensburg, Ludwig Bauer in Bamberg und Heinrich Hennch in Würzburg. — Wieder aufgenommen wurde der vormalige Direktionsassessor Arthur Schleizer als solcher bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion Rosenheim. — Versetzt werden ab 16. d. Mts. die Oberbauinspektoren Elegius Marggraff von der Eisenbahn-Betriebsdirektion Augsburg zu jener in Nürnberg, Otto Stettner in Schweinfurt zu jener in Regensburg und der Oberinspektor Anton Schorer, Stationsvorstand in Hof, als solcher nach Rosenheim; endlich pensionirt: der Oberbauinspektor Daniel Horn in Würzburg wegen Krankheit auf die Dauer eines Jahres.

Oesterreich.

— **Die finanzielle Lage der Südbahn.** In einer der letzten Sitzungen, welche das österreichische Abgeordnetenhaus vor seiner Vertagung abgehalten hat, brachte eine Anzahl von Abgeordneten einen Antrag, betreffend die finanzielle Lage der Südbahn, ein. In der Begründung des Antrags wird darauf hingewiesen, dass sich nach der Bilanz der Südbahn für das Jahr 1901 ein Gebahrungsausfall von mehr als 3 000 000 Kr. ergeben habe, und dass auch für die nächsten Jahre ein ähnlicher Ausfall zu gewärtigen sei. Ein solcher Ausfall, dessen verderbliche Wirkungen die Antragsteller eingehend erörtern, lasse sich nach ihrer Anschauung einzig und allein durch Herabminderung der ungeheuren Last für die Prioritäten — diese beträgt jährlich 59 000 000 Kr. — vermeiden. Was aber in Bezug auf die Herabminderung der Prioritätenlast geplant werde, sei ein vollkommen unzureichendes und noch dazu widerrechtliches Auskunftsmittel. Man wolle die Tilgungszeit der 3 prozentigen Prioritäten hinausschieben, ein Vorgang, den sich die Prioritätenbesitzer, weil er gegen den Tilgungsplan verstosse, nicht gefallen zu lassen brauchen. Zudem helfe eine solche Verschiebung nur über die nächste Zeit hinaus und belaste dafür um so empfindlicher die späteren Jahre, in welchen die an die Südbahn zu zahlende Tilgungsrate der italienischen Regierung von 29 500 000 Fr. auf 12 700 000 Fr. jährlich sich herabmindern und überdies das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der neuen Anleihe zur Bestreitung der künftigen Investitionserfordernisse hinzukommen werde. Gegenüber solchen unzulänglichen und rechtswidrigen Mitteln müsse immer wieder auf die Hauptfrage, d. i. auf die Frage zurückgegriffen werden, ob für die Südbahn eine Verpflichtung bestehe, die 3 prozentigen Prioritäten in Gold zu verzinsen und zu tilgen. Diese Prioritäten tragen die Ueberschrift: Ausgabe von (z. B. 750 000) Obligationen über 200 fl. österr. Währ. oder 500 Fr. oder 20 £.

Das eigentliche Schuldversprechen laute: „Obligation über 200 fl. österr. Währ. Der Inhaber hat Anspruch: 1. auf einen halbjährigen Zinsertrag von 3 fl. österr. Währ., zahlbar in Wien, Triest, Frankfurt, Mailand, Livorno, Paris, London. 2. Auf die Rückzahlung des Kapitals von 200 fl. österr. Währ., welche durch Verloosungen stattfindet.“

Der französische Text laute auf eine Obligation de 500 francs . . . Le porteur a droit: 1. à un interêt de 7 francs 50 cent.; 2. au remboursement du capital de 500 francs. Der italienische Text laute nur auf fiorini valuta austrica, der englische auf 20 £ Kapital und 6 sh Zinsen.

Es liege also einer jener zahlreichen Fälle vor, in denen ein Zahlungsversprechen auf österreichische Währung und gleichzeitig auf den gleichen Werth in fremder Sprache gelautet hat. Zur Zeit, als die Schuld aufgenommen wurde, seien bis auf geringfügige Unterschiede thatsächlich 200 fl. Silber österr. Währ. = 500 Fr. = 20 £ gewesen. Als nun dieses Verhältniss mit der Einführung der Goldwährung in Deutschland und der Einstellung der Silberprägungen in den Ländern der lateinischen Münzunion sich änderte, konnte der Schuldner nicht dem einen 500 Fr. in Gold und dem anderen 200 fl. in Silber österr. Währ. schuldig sein; wenn also in den Schuldurkunden nicht ausdrücklich dem Gläubiger die Wahl der Währung freigestellt war, so bedurfte es einer allgemein gültigen Entscheidung, ob der Schuldner in einheimischer oder in fremder Währung zu zahlen habe. Solche Entscheidungen seien vom Obersten Gerichtshofe wiederholt und immer übereinstimmend gefällt worden. Immer sei entschieden worden, dass der Beisatz in fremder Währung nur als Aequivalent zu betrachten sei, dass das Währungsverhältniss nach dem zur Zeit der Aufnahme der Schuld maassgebenden Stande zu beurtheilen sei, also ohne Rücksicht auf das später eingetretene Goldagio, dass auch ein im Auslande aufgenommenes Hypothekardarlehen nur in österreichischem Silber und nicht zum Beispiel in den später an die Stelle der Thaler getretenen Mark zu bezahlen sei. Es stehe demnach nach diesen Entscheidungen fest, dass die 3 prozentigen Obligationen der Südbahn auch nur Silberverpflichtungen sind und dass der beigesetzte Betrag in ausländischer Währung keine selbständige Verpflichtung begründe und keine Bedeutung mehr habe, sobald er aufgehört hat, gleichwerthig mit den in österreichischer Silberwährung ausgedrückten Betrag zu sein. Allerdings haben ausländische Gerichte anders entschieden, doch dürften denn doch zu Entscheidungen über die Natur österreichischer Hypotheken die österreichischen Gerichte einzig und allein zuständig sein. Andere Eisenbahnen, wie die Kaiser Franz-Josefbahn, die Kaschau-Oderberger Bahn usw. haben demnach auch fortgefahren, 5 fl. Silber und nicht 12,50 Fr. zu zahlen. Gerade die Südbahn aber hätte eine besondere Berechtigung gehabt, beim Silber zu bleiben und nicht das Goldagio auf sich zu nehmen. Die Südbahn aber habe die Goldwährung gewählt und man habe es verstanden, den Aktionären einzureden, dass dies eine Art Ehrensache sei. Jetzt, wo die Südbahn vor dem finanziellen Zusammenbruche stehe, müsse man endlich das machen, wozu man schon vor mehr als 20 Jahren das Recht und allen Anlass hatte. Es seien Ende 1900 3 825 107 Stück 3 prozentige Obligationen im Umlaufe gewesen. Als Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung werden, abgesehen von der kleinen durch freihändigen Rückkauf erzielten Ersparniss, ausgewiesen 59 136 042 Kr. In diesem Betrage stecken 19 % Goldagio. Durch dessen Wegfall ergebe sich eine Ersparniss von 9 441 000 Kr. Auf dieselbe Weise lassen sich bei den 5 prozentigen Silberprioritäten jährlich 965 000 Kr. ersparen.

Mit diesen 10 000 000 Kr. könne man der Südbahn aufhelfen. Die Beseitigung des Gebahrungsabganges, welcher für 1901 mit $3^1/_3$ Millionen Kronen ausgewiesen ist, die Tilgung des Kaufschillingsrestes mit jährlich 3 000 000 Kr., die Stärkung des Reservefonds, die Ansammlung einer Spezialreserve zum Ersatze jener Beträge, die mit dem Fortschritte der Tilgung nicht mehr auf die Obligationen überwälzt werden können, die steigenden Betriebskosten, der Ausfall in den Einnahmen, den die Fertigstellung der Alpenbahnen mit sich bringen wird, alle diese Posten zusammengenommen dürften von den 10 000 000 Kr. wenig oder nichts für die Aktionäre übrig lassen. Nur in dem allerdings wahrscheinlichen Falle einer Verstaatlichung vor Ablauf der Konzession könne ihr Besitz eine bescheidene Verwerthung erfahren.

Es könnte sich vielleicht fragen, ob es, wenn auch rechtlich zulässig, so doch auch billig sei, die Renten der Prioritäten von 13 Fr. auf 10,40 Kr. herabzusetzen. Auch diese Frage müsse bejaht werden. Die Südbahn habe für je 200 fl. an 3 prozentigen Prioritäten durchschnittlich nur 95,79 fl. erhalten und von diesem Betrage stellen 10,40 Kr. noch immer die ansehnliche Verzinsung von 5,43 % dar. Heute verzinse sich der aus den 3 prozentigen Prioritäten erzielte Erlös auf 6,46 %.

Nicht zum Schutze der Aktionäre, welche durch stillschweigende Duldung ihr Missgeschick selbst verschuldet haben und denen die Aufhilfe der Südbahn nur in sehr bescheidenem Maasse zu gute käme, sondern in seinem eigenen Interesse müsse der Staat darauf dringen, dass die Gläubiger der Südbahn nicht mehr als das, was ihnen gebührt, dieses aber mit vollständiger Sicherheit erhalten, dass die Verwaltung des Unternehmens in den Stand gesetzt werde, den Bedürfnissen des Verkehrs und der Sicherheit zu genügen, und dass nicht der Staat in die Zwangslage versetzt werde, für ein finanziell zerrüttetes Unternehmen unabsehbare Opfer auf Kosten der Steuerträger zu bringen.

Der aus vorstehenden Erwägungen abgeleitete Antrag an das Abgeordnetenhaus geht dahin, die Regierung aufzufordern, dem Abgeordnetenhause Mittheilung zu machen, in welcher Weise sie die durch die finanziellen Zustände der Südbahn gefährdeten öffentlichen Interessen zu wahren gedenkt.

— **Lokalbahnen im Staatsbetrieb.** Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung führt den Betrieb einer grossen Zahl von Lokalbahnen. Für einzelne derselben sind besondere Betriebsleitungen bestellt, welche den Dienst in allen Zweigen zu führen bezw. zu überwachen haben. Mit der Errichtung von Betriebsleitungen wurden die günstigsten Erfahrungen gemacht. Es hat sich herausgestellt, dass nicht nur der finanzielle Erfolg am besten gewährleistet, sondern auch der Zustand der Bahnanlagen und die Ausübung des Dienstes überhaupt auf eine höhere Stufe gehoben wird, wenn ein für alle Dienstzweige verantwortliches und interessirtes Organ den Betrieb führt. Diese Erfahrungen sowie die Erkenntniss, dass die Betriebsleitungen die Staatsbahndirektionen in sehr erheblicher Weise entlasten, hat diese veranlasst, die Errichtung von Betriebsleitungen für alle Lokalbahnen beim Eisenbahnministerium zu beantragen. Dieser Antrag wird allmählich nach Einschulung der erforderlichen Kräfte zur Durchführung kommen.

— **Eine neue steirische Lokalbahn.** Das Eisenbahnministerium hat das ihm vom Konzessionär vorgelegte Einzelprojekt für die vollspurige Lokalbahn von Grobelno über Sauerbrunn und Rohitsch zur Landesgrenze mit einer Schleppbahn zum Central-Füllhaus in Sauerbrunn entsprechend befunden und an die Statthalterei zur Durchführung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung geleitet.

— **Prioritäten der Graz-Köflacher Bahn.** Diese Bahn beabsichtigt die sämmtlichen im Umlaufe befindlichen gesellschaftlichen Prioritäten am 1. Oktober d. J. zur Rückzahlung am 2. Januar 1903 zu kündigen. Die Aufforderung an die Besitzer der Obligationen, den Umtausch ihrer Schuldverschreibungen gegen solche der neuen vierprozentigen Anleihe vorzunehmen, wird wahrscheinlich um die Mitte des September d. J. erscheinen. Gleichzeitig mit der Konvertirung wird auf einen Theil der neuen Anleihe eine Baarsubskription veranstaltet werden, in welche auch die nicht im Umtausche bezogenen Stücke einbezogen werden.

— **Elektrischer Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Die in der nächsten Zeit durchzuführenden Probefahrten auf der Versuchsstrecke sollen besonders dem Zwecke dienen, den Beweis der Wirthschaftlichkeit des elektrischen Betriebes auch in praktischer Beziehung zu führen. Zu diesem Zwecke werden in der nächsten Zeit bei dem aus fünf Wagen bestehenden Probezuge, der bisher mit Nebenschlussmotoren in Bewegung erhalten wurde, Hauptstrommotoren zur Verwendung gelangen.

— **Studienabtheilung für Elektrotechnik.** Das Ministerium für Kultus und Unterricht hat die Errichtung einer Studienabtheilung mit abschliessender Staatsprüfung zur Heranbildung von Elektroingeniören an der deutschen technischen Hochschule in Brünn verfügt. Da alle Vorbereitungen getroffen sind, wird diese neue Studienabtheilung, deren Errichtung im Interesse der Förderung der Elektrotechnik und im besonderen auch der elektrischen Bahnen in Oesterreich auf das lebhafteste zu begrüssen ist, schon mit dem kommenden Studienjahre 1902/1903 ins Leben gerufen, und es wird dadurch die Brünner Hochschule in Oesterreich die erste und bisher einzige sein, welche eine Ausgestaltung in der genannten Richtung besitzt. Die elektrotechnische Abtheilung wird der Maschinenbauschule angegliedert. Die ersten beiden Studienjahre und demnach auch die erste Staatsprüfung sind für beide Fachrichtungen gemeinsam. Nach dem zweiten Studienjahre findet eine Theilung des Studienganges in maschinenbaulicher und elektrotechnischer Richtung statt, und ist auch für die Elektrotechniker nach dem vierten Studienjahre eine besondere zweite Staatsprüfung vorgesehen; doch sind auch Bestimmungen getroffen, welche jenen, die in einer der beiden Studienrichtungen die zweite Staatsprüfung bereits abgelegt haben, bei der Ablegung der zweiten Staatsprüfung auch in der anderen Richtung Erleichterungen gewähren. Der bereits bestehenden Lehrkanzel für Elektrotechnik wird auch der gesammte praktische Unterricht in den elektrotechnischen Laboratorien zugewiesen, welcher für die Elektrotechniker sich über drei Semester erstreckt. Zu diesem Zwecke haben die elektrotechnischen Laboratorien eine erhebliche bauliche Erweiterung erfahren und sie werden mit allen erforderlichen instrumentalen und maschinellen Einrichtungen versehen. Ausser dieser Lehrkanzel wurde noch eine zweite geschaffen, die sich vornehmlich mit der Pflege des konstruktiven Theiles der Elektrotechnik zu befassen haben wird. Es sind dementsprechend bei dieser Lehrkanzel ebenfalls durch drei Semester Konstruktionsübungen über den Bau elektrischer Maschinen und Apparate im Studienplan für Elektrotechniker eingefügt.

— **Musterkoffer der Handlungsreisenden.** Der vor einiger Zeit in Paris abgehaltene internationale Kongress der Handlungsreisenden nahm einen Beschluss zu Gunsten der Einführung von Frachtbegünstigungen für die Musterkoffer von Handlungsreisenden bei der Beförderung derselben als Eisenbahngepäck an. Den Kongressdelegirten wurde zur Pflicht gemacht, in ihren Ländern für die Durchführung dieses Beschlusses zu wirken. Bei den meisten österreichischen Bahnen besteht bereits seit Jahren ein ermässigter Gepäcktarif für Musterkoffer. Die Beförderung erfolgt bei den österreichischen Staatsbahnen und bei einer Anzahl von österreichischen Privatbahnen zu der ermässigten Gepäcktaxe von 0,2 Heller für 10 kg und 1 km. Zur Erlangung der Begünstigung haben sich die Handlungsreisenden mit Legitimations- und Identitätskarten auszuweisen. Auf der Aussenseite jedes Musterkoffers muss der volle Name der Firma, in deren Auftrag die Reise unternommen wird, dauerhaft kenntlich gemacht sein. Die Muster müssen als solche erkennbar sein. Kolli, welche Verkaufswaare oder sonstige Gepäckstücke enthalten, sind von der Anwendung der ermässigten Gepäcktaxe ausgeschlossen. Jeder Missbrauch hat die dauernde Entziehung derselben zur Folge. Die Erfahrungen, welche die österreichischen Eisenbahnen mit den ermässigten Gepäcktaxen für Musterkoffer gemacht haben, sind nicht gerade als sonderlich günstig zu bezeichnen. Insbesondere ist die Kontrole der Einhaltung der Bedingungen des ermässigten Gepäcktarifes eine lästige und umständliche, zumal die Unterscheidung, ob es sich im einzelnen Falle um Muster- oder Verkaufswaare handle, vielfach äusserst schwierig ist.

Ungarn.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat an die österreichische Regierung eine Eingabe gerichtet, in welcher unter Hinweis auf die ungünstigen Betriebsergebnisse der letzten Jahre um die Bewilligung zur Erhöhung des Personentarifes auf den österreichischen Linien nachgesucht wird. Falls die österreichische Regierung ihre Zustimmung ertheilt, würde die Kaschau-Oderberger Bahn mit 1. Januar 1903 an Stelle des bisherigen Tarifes, welcher die Mitte zwischen den sogen. Kreuzerzonentarif und dem dermaligen Tarife der österreichischen Staatsbahnen hält, den letzteren zur Einführung bringen. In den der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nahestehenden Kreisen ist man der Ansicht, dass für die österreichische Strecke in diesem Jahre wieder die Staatsgarantie in Anspruch genommen werden dürfte, und hofft man deshalb auf Bewilligung des gestellten Ansuchens. Auf den ungarischen Linien bleibt auch fernerhin der ungarische Zonentarif in Kraft. Eine Aenderung tritt auf den ungarischen Linien nur insofern ein, als dies bereits in Nr. 67 S. 1019 d. Ztg. gemeldet ist. Seitens der ungarischen Staatsbahnen wurde die bisher bestandene Vereinbarung mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gekündigt, derzufolge der ungarische Zonentarif auf der ungarischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn durchgerechnet wurde. Infolge dessen werden vom 1. Januar 1903 an im Verkehr der Kaschau-Oderberger Bahn mit den ungarischen Staatsbahnen, also zum Beispiel von Oderberg nach Budapest, nicht unwesentliche Erhöhungen der Fahrpreise eintreten.

— **Ungarische Vizinalbahnen.** Der Stillstand auf dem Gebiete des Lokaleisenbahnbaues, welcher durch die ungünstigen wirthschaftlichen Zustände verursacht wurde, scheint, wie die „Budapester Korrespondenz“ mittheilt, bereits überwunden zu sein.

Schon im vorigen Jahre wurden vier neue Vizinalbahnen in der Gesammtlänge von 145 km dem Verkehr übergeben, und zwar die Nagytapolcsány-Trencséner (52 km), die Losonczer (29 km), die Ruma-Klenáker (31 km) und die Vinkovce-Zupanje-Szávauferbahn (33 km). In den nächsten Monaten dürften die 93 km lange Pápa-Bánhidaer, die 50 km lange Kun=Szentmiklós-Dunapatajer und die 8 km lange Felsöeör-Felsölövöer Vizinalbahnen, zusammen 151 km, eröffnet werden. Ueberdies sind gegenwärtig 131 km Vizinalbahnen im Bau begriffen, die voraussichtlich erst im nächsten Frühjahre dem Verkehr werden übergeben werden können, und zwar die 58 km lange Caprag-Sziszek-Vrginmoster, die 47 km lange Nagy=Szent=Miklós-Hódmezö-Vásárhelyer und die 26 km lange Tapolcza-Keszthelyer Vizinalbahnen; für das nächste Jahr ist der Bau von folgenden Lokalbahnen gesichert: Kaba-Nádudvar 9 km, Jászapáti-Vámosgyörk 15 km, Zombor-O=Becse 90 km, Nyék=Ládháza-Mezöcsát 20 km, Kecskemét-Lajosmizse-Jászkerekegyháza 32 km und Halas-Bács=Almás-Rigyicza 72 km, zusammen 238 km. Im laufenden Jahre und zu Beginn des nächsten Jahres dürften mehrere geplante Vizinalbahnen konzessionirt werden; auch steht der Bau mehrerer Staatsbahnlinien, z. B. im Ungthal und auf dem Székler Boden, für das nächste Jahr in sicherer Aussicht, so dass sich der Eisenbahnbau im nächsten Jahre ziemlich lebhaft gestalten dürfte.

— **Umbau der Budapester Bahnhöfe.** Die Budapester Stadtbehörde unterbreitete vor einiger Zeit dem Handelsminister die Bitte, den Zeitpunkt zu bestimmen, für welchen der Umbau bezw. die Verlegung der Budapester Bahnhöfe erwartet werden könne. In der Eingabe wird dargelegt, dass vor Bestimmung dieses Zeitpunktes der Regulirungsplan der Strassenzüge längst der Bahnhöfe nicht festgestellt werden könne. Der Handelsminister erklärte in Beantwortung dieser Eingabe, dass die Frage des Umbaues der Bahnhöfe schon vom technischen Standpunkte aus so vielseitige Vorstudien erfordere und so zahlreiche Verhandlungen beanspruche, dass derzeit ein Termin für die Durchführung des Umbaues auch nicht annäherungsweise angegeben werden könne.

Uebrige europäische Länder.

— **Pariser Stadt- und Omnibusfahrten.** Im August d. J. ist eine der bekanntesten und bedeutendsten Pariser Omnibuslinien, die vom Hotel de Ville zur Porte Maillot führte, eingegangen; „getödtet durch die Stadtbahn“ (Métropolitain), wie in einem fast wehmüthigen Nachruf der „Temps“ schreibt. Der Wettbewerb der Strassenbahnen, der 1875 allerdings eine kleine Aenderung ihres Weges bewirkte, vermochte dieser Omnibuslinie nicht zu schaden, die Wagen, die 40 Plätze enthielten, mussten sogar vergrössert werden und drei statt zwei Pferde erhalten. Zu gewissen Tagesstunden gingen die Wagen alle zwei Minuten und mussten Leute oft Viertelstunden warten, ehe sie Platz erhielten; mehrere Tausend Nummern wurden vertheilt. Die Stadtbahn, welche genau denselben Weg wie der Omnibus nahm, raffte schnell, so schreibt das genannte Pariser Blatt, diesen grossen Reisendenstrom an sich und bald musste die Zahl der Omnibusfahrten vermindert werden. Der Generalsekretär der Pariser Omnibusgesellschaft hat darüber folgende Angaben gemacht: Die Linie C., welche seit 1. August d. J. nur noch durch 12 Wagen bedient wird, während früher 27 Wagen in Umlauf waren, erbringt noch 60 Fr. auf den Wagen und Tag; die Betriebskosten aber betragen 100 Fr., so dass sich ein Fehlbetrag von fast 500 Fr. für jeden Tag ergab. Solche Verluste konnte die Omnibusgesellschaft, trotz der noch vorhandenen wirklichen Nützlichkeit der Linie, auf die Dauer nicht ertragen. Vor wenigen Jahren noch war der Verkehr so angewachsen, dass eine Hilfslinie, die Linie C. bis, geschaffen werden musste. Im Jahre 1900, dem Ausstellungsjahre, wo die Stadtbahn erst im Juli eröffnet wurde und im Anfang unter einigen Störungen litt, erbrachten die beiden in Rede stehenden Omnibuslinien ihrer Unternehmung trotz der Stadtbahn noch 137 000 Fr. Reingewinn; 1901 aber erlitt die Omnibusgesellschaft an ihnen einen Verlust von 147 000 Fr. Im ersten Vierteljahr 1902 musste die Anzahl ihrer Wagen und Pferde vermindert werden. Die Verdoppelungslinie wurde am 1. Februar 1902 aufgehoben. Eine vorgeschlagene Aenderung der Richtung billigte der Pariser Stadtrath nicht. Der Generalsekretär schloss seine Mittheilungen mit der Erklärung, dass zweifellos bald noch andere Omnibusstrecken, namentlich Passy-Börse und Madeleine-Bastille, dem Wettbewerb der unterirdischen Stadtbahn zum Opfer fallen müssten.

— **Zugbeschlagnahme auf französischen Eisenbahnen.** Dass eine Beschlagnahme von Zügen in Frankreich noch möglich ist, dürfte einige Verwunderung erregen. Wie wir dem Pariser „Temps“ entnehmen, hat jüngst ein Gerichtsvollzieher in Limoges auf Antrag eines Blechwaarenhändlers einen Eisenbahnzug mit Beschlag belegt. Der Kaufmann hatte die Annahme ihm von der Bahn beschädigt zugesandter Waare verweigert und in einem Prozesse obgesiegt; ihm waren etliche 100 Fr. Entschädigung zugesprochen worden. Da die betreffende Bahngesellschaft den festgesetzten Zahltermin nicht einhielt, ging der beauftragte Gerichtsvollzieher zum Vorstand des Bahnhofes und erklärte ihm in Gegenwart der zwei erforderlichen Zeugen sein Vorhaben. Ein Zug wurde in diesem Augenblicke in Limoges zur Abfahrt nach Paris gebildet; diesen, bestehend aus einer Compoundmaschine, deren Tender, Gepäckwagen und 17 Personenwagen, beschlagnahmte mit der nöthigen Protokollirung der Gerichtsvollzieher. Nachdem die Formalitäten erfüllt waren, theilte der Gerichtsbeamte dem Bahnhofsvorstand mit, dass er ihn für die Hütung des beschlagnahmten Materials verantwortlich mache; zugleich aber erscholl das Abfahrtzeichen, und der Zug, aus dessen Fenstern — wie das Pariser Blatt sagt — die Reisenden mit spöttischem Lachen dieser gerichtlichen Komödie zugeschaut hatten, fuhr von dannen. — (Sollte es nicht auch in Frankreich ein Vergehen der Pfandverschleppung geben?)

— **Freihändiger Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** Als letzter „Subventions“-Kanton hat nun auch Freiburg seine Zustimmung zu dem Vertrage, betreffend den Rückkauf der Jura-Simplonbahn, gegeben. Die Kantone lassen ihre früher gestellten Bedingungen fallen. Man glaubt, dass die noch fehlende Zustimmung einzelner italienischen Städte und Provinzen, welche gleichfalls Beiträge zur Simplondurchtunnelung leisten, bald eintreffen wird. Laut dem freihändigen Rückkaufsvertrag würde der Bund alle Verpflichtungen der Jura-Simplonbahn übernehmen und der Gesellschaft 104 000 000 Fr. zahlen. Aus den Kreisen von Aktionären und Genussscheininhabern werden indess noch weitere Forderungen gestellt, ja der Streit ist ein recht erbitterter geworden, Prozesse sind im Gange usw., so dass vorerst ein glattes Ende nicht abzusehen ist. Doch darf man nach allen Erfahrungen diese Schwierigkeiten nicht zu ernst nehmen.

— **Arbeitszeit auf schweizerischen Eisenbahnen.** Eine Konferenz von Vertretern schweizerischer Strassen- und Drahtseilbahnangestellten beschloss, das Centralkomitee der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten neuerdings zu beauftragen, gegen die bundesräthliche Verordnung, betreffend Verlängerung der Arbeitszeit auf den Nebenbahnen bei den eidgenössischen Räthen Schritte zu thun.

— **Altersversicherung der schweizerischen Bundesbahnarbeiter.** Auf ein Gesuch der Arbeiterunion der schweizerischen Transportanstalten hat die Generaldirektion der Bundesbahnen erklärt, dass für die Altersversicherung Fürsorge getroffen und die Anregung einer eingehenden Prüfung unterzogen werden solle.

— **Rechtschreibung der schweizerischen Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat die von der deutschen Rechtschreibungskonferenz angenommene deutsche Rechtschreibung, wie sie in der 7. Auflage von Duden's Wörterbuch festgestellt ist, als maassgebend für die ganze Bundesbahnverwaltung erklärt. Danach darf man wohl hoffen, dass auf diese Weise ein günstiger Einfluss auf Entfernung der im schweizerischen Deutsch besonders stark üblichen Fremdworte ausgeübt wird.

— **Beschaffung von Güterwagen für die italienischen Bahnen.** Die Mittelmeerbahn beabsichtigt nunmehr die ihr von der Regierung bewilligten 1 600 Güterwagen im September zur öffentlichen Verdingung unter Zulassung des ausländischen Wettbewerbs, mit Lieferzeit bis Mitte 1903, auszuschreiben. Wie die „B. B.-Ztg.“ meldet, beantragte auch die Meridionalbahn die Beschaffung einer grösseren Anzahl von Güterwagen, die sie im Laufe des nächsten Jahres bedarf.

— **Eisenbahnunfall in Glasgow.** Am 30. August d. J. fand ein Zusammenstoss zweier Eisenbahnzüge auf der Glasgower Untergrundbahn statt, bei dem 23 Personen verletzt wurden.

— **Ueber die Tarifpolitik Bulgariens** entnehmen wir dem Berichte des österreichisch-ungarischen Generalkonsuls in Sofia folgendes: Nach dem Ausbau der projektirt gewesenen Eisenbahnlinien, namentlich nach der im Jahre 1899 erfolgten Vollendung und Inbetriebsetzung der Centrallinie (Sofia-Varna) hat auch die bisher befolgte Tarifpolitik Bulgariens eine Aenderung erfahren, indem die von der Verwaltung der fürstlichen Staatsbahnen befolgte lebhafte Thätigkeit auf dem Gebiete des Tarifwesens in erster Reihe volkswirthschaftliche Ziele verfolgt. Dieses Streben gelangte in den zu verzeichnenden zahlreichen Tarifänderungen und in den neuen Ausnahmetarifen für den Binnenverkehr zum Ausdrucke. Die neuen Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Mehl und Kleie, für Oelsaaten, Petroleum, Teigwaaren, für inländische Bausteine, Schotter, Kalk usw., ferner für Holzmaterial und Salz enthalten wesentlich ermässigte Frachtsätze. Der Ausnahmetarif für Mehl und Kleie sieht überdies für jene Sendungen, welche über die Häfen des Schwarzen Meeres und der Donau ausgeführt werden, eine Transportprämie von 25 bis 50 Cts. für das Tonnenkilometer, je nach der Entfernung, vor, so dass sich die Aussichten für die Ausfuhr für diesen Artikel jetzt erheblich günstiger gestalten. Der leitende Gedanke bei Durchführung der erwähnten Tarifänderungen war der, den Verkehr im Hafen von Varna durch Ablenkung der Transporte aus dem Innern des Landes nach der Centrallinie zu heben und im allgemeinen die Ausfuhrfähigkeit zahlreicher inländischer Waaren durch Ermässigung der Binnentarife zu fördern. Zu diesem Behufe ging man daran, die Tarife dort herabzusetzen, wo die Schifffahrtsgesellschaften auf der Donau, die orientalischen Bahnen, die Häfen von Dedeagatsch und Salonich, oder selbst Fuhrwerke mit den bulgarischen Staatsbahnen in Wettbewerb treten könnten, und nach Möglichkeit dort zu erhöhen, wo kein fremder Wettbewerb zu befürchten ist. Aus dieser Sachlage sollten die Varnaer Geschäftskreise, der bulgarische Ausfuhrhandel und endlich die fürstlichen Staatsbahnen selbst durch Ausnutzung einer grösseren Strecke Nutzen ziehen. Obwohl sich die Kaufmann-

schaft Varnas durch den neuen Getreidetarif nicht befriedigt zeigte, weil nach ihm die Tarifsätze für die entfernteren Stationen der alten Linie Rustschuk-Varna, nämlich Razgrad, Vetovo, Tschervenbreg, Ischiklar u. a. in der Richtung nach Varna erhöht erscheinen und die Theilung in Winter- und Sommertarife nicht zweckmässig sein soll, scheint nach den vorliegenden statistischen Daten der von der bulgarischen Eisenbahnverwaltung angestrebte Zweck thatsächlich erreicht worden zu sein, denn der Hafen von Varna hatte in der Berichtszeit eine bedeutende Steigerung sowohl des See-, als auch des Eisenbahnverkehres zu verzeichnen. Die Getreideausfuhr vollzog sich grosstentheils auf dem direkten Seewege und ging thatsächlich nach England und den Endstationen der deutschen Levantelinie, Hamburg und Antwerpen, während bisher die rumänischen Umschlagsplätze Galatz und Braila hinsichtlich des seewärts zur Ausfuhr gelangenden bulgarischen Getreides von unangefochtener Bedeutung waren.

Nicht nur im Ausfuhrhandel, sondern auch im Einfuhrverkehr hat sich die Stellung des Hafens von Varna gehoben, und er wird in Zukunft, dank der Ausgestaltung der Schiffsverbindungen mit dem Westen, namentlich infolge der Tarifkombination mit der deutschen Levantelinie, welche vortheilhafte und billige Frachtsätze im direkten Verkehr zwischen deutschen Binnenstationen und Stationen der bulgarischen Staatsbahnen über Hamburg bezw. Varna bietet, eine noch bedeutsamere Rolle spielen. Aus diesem Grunde wird sich der direkte Eisenbahnverkehr über Oesterreich-Ungarn und der Schiffsverkehr auf der Donau kaum in den bisherigen Grenzen behaupten können.

— **Der Lokomotivenbestand des russischen Eisenbahnnetzes.** Die „St. Petersburger Zeitung" kann an der Hand amtlicher Angaben berichten, dass das gesammte russische Eisenbahnnetz zum Schluss des Jahres 1900 über 12 187 Lokomotiven (ohne Einrechnung der Transbaikalbahn und der finnländischen Staatsbahnen) verfügte, die im ganzen einen Werth von 354 000 000 R. haben. Auf die Staatsbahnen in Europa entfielen 7 833 Lokomotiven, auf die Privatbahnen 3 328, die Zufuhrbahnen 169 und die in Asien belegenen Staatseisenbahnen 857 Lokomotiven. Von der angegebenen Anzahl dienen zur Beförderung von Personen- und Güterzügen 2 343 Lokomotiven, ausschliesslich zu Güterzügen 9 450 Lokomotiven, während die Anzahl der Verschubmaschinen sich auf 494 belief. Hinsichtlich der Zeit der Herstellung vertheilen sich die Lokomotiven folgendermaassen: In den Jahren 1850—1860 sind 171 Lokomotiven erbaut worden, 1861—1870: 1 782, 1871—1880: 3 684, 1881—1890: 1 326 und 1891—1900: 5 222 Lokomotiven. Von der Gesammtzahl der Lokomotiven sind 4 766 oder 39 % in ausländischen und 7 421 oder 61 % in russischen Fabriken erbaut worden.

Die grösste Anzahl von Personenzuglokomotiven — nämlich 201 — stehen der Petersburg-Warschauer Bahn zur Verfügung. Es folgen dann: die Südwestbahnen mit 172, die Moskau-Jarosslaw-Archangeler Bahn mit 124 und die Südostbahnen mit 104 Lokomotiven, während die übrigen Linien über weniger als je 100 Lokomotiven verfügen.

So weit das St. Petersburger Blatt, dessen Mittheilungen nur einen verhältnissmässig geringen Werth haben, wenn man nicht weiss, wie viel Kilometer Eisenbahn die Maschinen im Betriebe bedienen müssen. Wir setzen daher die entsprechenden Angaben, gleichfalls nach amtlichen Veröffentlichungen, gegenüber und finden dabei, dass am Ende 1900 überhaupt 56 165 km im Betriebe waren. Zieht man hiervon die auf die Bahnen des Grossfürstenthums Finnland entfallenden 2 807 km und die auf die Transbaikalbahn entfallenden 1 172 km, zusammen 3 979 km, ab, so verbleiben für das gesammte übrige Schienennetz 52 186 km, auf die die vorhandenen 12 187 Lokomotiven zu vertheilen wären, d. h. auf 1 km Betriebslänge kaum 0,23 Lokomotiven (in Deutschland sind rund 0,36 Lokomotiven auf 1 km vorhanden). Das ist eine sehr bescheidene Ausstattung, namentlich wenn man berücksichtigt, dass ein nicht unerheblicher Prozentsatz der noch im Betriebe befindlichen Maschinen ein ausserordentlich hohes Alter hat, also kaum noch nennenswerthe Dienste zu leisten imstande sein wird. Die geringe Anzahl leistungsfähiger Maschinen wird wohl auch ein Grund dafür sein, dass so häufig und so andauernd der Verkehr unter den berüchtigten Ansammlungen der Güter auf den Stationen leidet.

Wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" bekannt macht, sind jetzt auf Befehl des Ministers der Verkehrsanstalten, um Anhäufungen von Getreide und anderer Waaren auf den Eisenbahnen zu vermeiden, von den einzelnen Verwaltungen 1. Uebersichten über den zu erwartenden Verkehr aufzustellen, 2. Vorschläge zu machen für die Verstärkung der Durchlassfähigkeit der Eisenbahnen nach Klarstellung und Durchsicht der Ergebnisse der zu diesem Zweck ausgeführten genauen Untersuchungen und 3. Regeln auszuarbeiten, nach denen die Einschränkung der Zufuhr der Waaren auf die Stationen ausgeglichen werden kann. Ob damit viel erreicht wird, ist wohl sehr fraglich, denn das heisst doch mit anderen Worten: während bisher die Güter auf den Stationen gelagert wurden und dort den Zeitpunkt abwarten mussten, bis die Reihenfolge an sie kam, werden sie nächstens nicht mehr auf die Stationen zugelassen werden, sondern werden ausserhalb auf den Augenblick warten müssen, bis Wagen und Maschinen vorhanden sind, um die Güter fortzuschaffen. Es fehlt eben noch an allen Ecken und Enden, also nicht nur an Maschinen, wenngleich, wie wir schon voranführten, das Fehlen der Lokomotiven zweifellos ein Grund ist.

Fremde Welttheile.

— **Mekkabahn.** Die ersten 50 km dieser Bahn sind, wie die „D. Verkehrs-Ztg." meldet, vollendet worden. Die ganze Länge der Bahn Damaskus-Mekka, die im allgemeinen der Pilgerstrasse folgt, beträgt 2 000 km. Die Kosten für den Bahnbau sind auf etwa 200 000 000 Fr. veranschlagt. Da die türkische Regierung selbst nicht in der Lage ist, eine derartige Summe aufzubringen, so hatte sie einen Aufruf an alle Gläubigen des In- und Auslandes erlassen. Der Erfolg — bisher sind 11 000 000 Franken als freiwillige Beiträge zusammengekommen — spricht für das grosse Interesse der ganzen muhammedanischen Welt an dem Gelingen des Unternehmens. Dass der Bau der Mekkabahn für die Türkei ausserordentliche volkswirthschaftliche und politische Vortheile mit sich bringen wird, ist nicht zu bezweifeln. Auch wird durch sie für die Gläubigen der Besuch der heiligen Stätten erleichtert.

— **Ueber die Saharabahn** entnehmen wir der „Nat. Ztg." u. a. folgendes: In Frankreich beschäftigt man sich z. Zt. viel mit dem Bau der Saharabahn, von dem man meint, dass er bald ernstlich in Angriff genommen werden müsse, um die afrikanischen Besitzungen gegen England zu schützen. Zum ersten Male hört man bei dieser Gelegenheit, dass Frankreich die militärische und strategische Bedeutung der geplanten Bahn durch die Sandwüsten der Sahara weitaus in den Vordergrund stellt und im Gegensatz zu früheren Aeusserungen den wirthschaftlichen Werth dieses neuen Schienenweges, vor der Hand wenigstens, nur sehr gering bemisst.

Die Franzosen meinen, dass, wenn auch die Ueberlegenheit der englischen Marine über die Frankreichs durchaus keine ausgemachte Sache sei, es den Engländern bei der grossen Anzahl ihrer Schiffe immerhin möglich werden könnte, im Falle eines Krieges eine Landung französischer Hilfstruppen an der westafrikanischen Küste zu verhindern. In diesem Falle wären somit die herrlichen Besitzthümer am Kongo und am Tschadsee völlig wehrlos und den englischen Waffen so lange preisgegeben, bis auf dem Landwege ein Ersatzheer herangeführt wäre. Da es nun aber auf der Hand liegt, dass französische Truppen aus Algier niemals mittelst Fussmärschen rechtzeitig in die durch die Engländer bedrohten französischen Gebiete gelangen können, so müsste der Entschluss gefasst werden, die weite Strecke vom mittelländischen Meer bis zum Kongo oder Niger durch eine Eisenbahn zu verbinden. Der erste Gedanke an dies gewaltige Unternehmen, das wohl nur in der sibirischen Eisenbahn seines Gleichen hat, datirt vom Ausgang der 50er Jahre, als der Wunsch laut wurde, Algier mit Timbuktu und dem Tschadsee durch eine Eisenbahnlinie in Zusammenhang zu bringen. Aber weder damals noch Ende der 70er Jahre gelang es den französischen Forschern, über die Vorstudien hinwegzukommen, und das tragische Ende des Obersten Flatters im Kampfe mit den kriegerischen Stämmen der Tuaregs trug auch nicht gerade dazu bei, die Hoffnungen auf ein glückliches Gelingen des schwierigen Unternehmens sehr hoch zu stimmen. Auch entstanden schon damals Zweifel, welches der beiden Projekte Biskra-Timbuktu am Niger oder Biskra-Tschadsee den angestrebten Zwecken am meisten entsprechen und die besten Aussichten auf einen Erfolg bieten würde. Die Vorarbeiten wurden indess nach beiden Richtungen fortgesetzt und die topographischen Studien derart betrieben und gefördert, dass es nur einer bestimmten Entscheidung bedurfte, um den Baubeginn eines der beiden bezeichneten Wege anordnen zu können. Dieser Entschluss hat jedoch bis zum vergangenen Jahre auf sich warten lassen, nachdem der siegreiche Zug der Mission Foureau Lamy und die Besitzergreifung von Tuat, Gurara und Tidikelt den hartnäckigen Widerstand der allzeit kampfbereiten Tuaregs zum ersten Male gebrochen hatten, und die gefahrvolle Strasse zum Tschadsee frei zu sein schien. Man entschied sich also für diese Richtung der Bahnlinie und gab das Projekt der westlichen Trasse der Timbuktubahn auf, weil man der Ansicht war, dass Algier und Senegambien stark genug seien, sich selbst zu vertheidigen, während der französische Kongo, der bis zum Tschadsee und nördlich darüber hinausreicht, des direkten Schutzes bedürfe.

Die Franzosen haben aber nunmehr, nachdem das Bahnprojekt in seiner Hauptrichtung festgesetzt ist, unzweideutig ausgesprochen, dass die Saharabahn in erster Linie Angriffs- und Vertheidigungszwecken dienen soll, und dass in diesem Sinne der Bau geleitet und beschleunigt werden müsse. Es ist daher auch beschlossen worden, die Ausführung des Projektes nicht Privaten zu überlassen, deren Interesse in erster Linie auf den Handelsverkehr gerichtet sein würde, sondern dasselbe dem Kolonienministerium zu übertragen. Es wird für das Gelingen des schwierigen Unternehmens in baulicher Beziehung in erster Linie darauf ankommen, wie weit es möglich sein wird, den ganzen Bahnkörper zu befestigen, sowohl gegen überraschende feindliche Angriffe, als gegen Witterungseinflüsse, unter denen die Wüstenstürme obenan stehen. Stellen sich hierbei, wie man vielfach voraussieht, sehr erhebliche Schwierigkeiten in den Weg, dann will man versuchen, durch Anlage vieler kleiner Zwischenstationen den Bau etappenweise fortzuführen, und will die Strecke zur nächsten Station immer erst dann beginnen, wenn der rückwärtige Weg nach jeder Richtung sichergestellt ist. Wann unter solchen Umständen der ganze Bahnbau vollendet sein wird, wie hoch sich die Gesammtkosten belaufen werden, ob die zur Verfügung stehenden Truppen zur Arbeit und zur Bedeckung ausreichen, und ob schliesslich die bei dem wichtigsten strategischen Knotenpunkt Agadem geplanten vier Abzweigungen nach dem Ostrande des Tschadsees ausführbar sein werden, das alles sind Fragen, die sich heute noch nicht beantworten lassen, die aber ein Licht auf die vielseitigen Schwierigkeiten des Riesenunternehmens werfen. Auf dem Papier sind vor der Hand für die Bauvollendung der 48 000 km langen Strecke sechs Jahre in Aussicht genommen, und was die Kosten anbelangt, so hofft man, mit etwa 250 000 000 Fr. auszukommen, hält jedoch einen Mehrbetrag von 100 000 000 Fr. keinesfalls für unwahrscheinlich.

Allgemeines.

— **Deutschlands Aussenhandel in den Monaten Januar bis einschliesslich Juli 1902.** Aus dem vom kaiserlichen statistischen Amt herausgegebenen „Monatlichen Nachweise über den Auswärtigen Handel des deutschen Zollgebietes“ ist hervorzuheben, dass die Einfuhr in dem genannten siebenmonatlichen Zeitraum betrug 23 869 407 t gegen 25 119 078 t und 24 663 231 t in den beiden Vorjahren, sonach weniger 1 249 671 t und 793 821 t. Die Abnahme gegen 1901 beruht hauptsächlich auf der verminderten Einfuhr von Holz usw. (— 397 616), Erden, Erzen usw. (— 328 127) und Steinkohlen, Braunkohlen (— 273 886), und zwar von weichem Bau- und Nutzholz, Eisenerzen und Braunkohlen. Nicht erheblich geringer als im Vorjahre war auch die Einfuhr von Getreide usw. (— 125 554), Eisen und Eisenwaaren (— 113 663) und Abfällen (— 108 431). Der Rückgang der Einfuhr von Getreide ist auf das Nachlassen der Maiseinfuhr aus den Vereinigten Staaten von Amerika infolge der ungünstigen Ernte zurückzuführen, ein Theil dieses Ausfalls wurde jedoch durch die Einfuhr aus Rumänien und Russland gedeckt. Eine nicht unerhebliche Abnahme zeigt auch die Hafereinfuhr, während Weizen und Gerste in etwas grösseren Mengen als im Vorjahre zur Einfuhr kamen. Zugenommen hat die Einfuhr von 21 Waarengruppen, insbesondere von Materialwaaren usw. (+ 151 925), Wolle und Wollenwaaren (+ 30 941), Petroleum (+ 21 401) und Flachs usw. (+ 18 237). Die Ausfuhr ist gegen den gleichen Zeitraum der beiden Vorjahre gestiegen, sie betrug 18 895 433 t gegen 17 863 087 t und 18 548 721 t in den beiden Vorjahren, demnach mehr 1 032 346 t und 346 712 t. Mehr als die Hälfte der Ausfuhrzunahme gegen das Vorjahr beruht auf der vermehrten Ausfuhr von Eisen und Eisenwaaren (+ 600 146). Auch im Monat Juli d. J. hat die inländische Eisenindustrie erhebliche Mengen Brucheisen, Roheisen und Halbfabrikate, insbesondere Eck- und Winkeleisen, Eisenbahnschienen, schmiedbares Eisen in Stäben usw. und Luppeneisen, Rohschienen, Ingots nach dem Auslande, vorwiegend nach Grossbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika, abgesetzt. Erheblich gestiegen ist ferner die Ausfuhr von Erden, Erzen usw. (+ 118 243) — hauptsächlich von Eisenerz — von Materialwaaren usw. (+ 102 787), Steinen und Steinwaaren (+ 76 260), Abfällen (+ 29 582), Steinkohlen (+ 26 899), Holz und Holzwaaren (+ 67 678) und Papier und Pappwaaren (+ 24 473). Im Monat Juli d. J. war die Ausfuhr von Rohzucker und Brodzucker wesentlich höher als in dem gleichen Monat des Vorjahres; dies beruht auf dem vermehrten Absatz nach Grossbritannien. Im Freihafen zu Hamburg befinden sich grössere Zuckermengen als im Vorjahre. Von 43 Zolltarifnummern weisen nur zehn eine Abnahme der Ausfuhr auf. Erheblich ist darunter der Abgang der Waarengruppe Maschinen, Instrumente und Fahrzeuge (— 16 477).

Bücherschau.

— **Handbuch für den Stations- und Abfertigungsdienst.** Herausgegeben und bearbeitet vom Stationsvorsteher H. Münch zu Marsberg i. Westf. Zweite verbesserte und erweiterte Auflage. Im Selbstverlage des Verfassers. Preis 2 *M.*

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, die für den Betriebs- und Abfertigungsdienst wichtigsten Vorschriften der preussischen Staatsbahnen in handlicher Form für den täglichen Gebrauch zusammenzustellen und so ein Nachschlagebuch zu schaffen, welches ein jedesmaliges Zurückgehen auf die in den verschiedenen Dienstanweisungen enthaltenen Bestimmungen entbehrlich macht. Die Arbeit ist mit anerkennenswerther Sorgfalt ausgeführt und die dem Verfasser zu Gebote stehende reiche Diensterfahrung hat ihn in der Behandlung des Stoffes, da wo es sich um Auszüge und abgekürzte Wiedergabe der Vorschriften handelt, das Richtige treffen lassen. Die Schrift kann daher nicht nur für den Handgebrauch, sondern auch als Vorbereitungsbuch für Prüfungen im Betriebs- und Abfertigungsdienst empfohlen werden.

Die Verwendung akademisch gebildeter Techniker im Eisenbahndienste.

Zu diesem in Nr. 60 S. 923 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatze erhalten wir folgende Zuschrift:

Die Angabe, dass in Oesterreich auch bei den Privatbahnen für leitende oder stellvertretende Stellen im Werkstätten-, Heizhaus- oder Bahnerhaltungsdienste nur staatsgeprüfte Ingeniöre mit voller akademischer Bildung Verwendung finden ist nicht richtig und ist der betreffende Herr Verfasser allem Anscheine nach schlecht unterrichtet. So ist beispielsweise bei der österreichischen Nordwestbahn der grösste Theil der Heizhausleiterstellen mit nicht akademisch gebildeten Technikern besetzt; es geschieht dies auch in jüngster Zeit und werden hierzu Absolventen der höheren maschinentechnischen Gewerbeschulen verwendet. Dasselbe gilt auch für Abtheilungsleiter in den Werkstätten und bei der Bahnerhaltungssektion. Auch bei anderen Privatbahnen wird in gleicher Weise vorgegangen. Zur Wahrung des Prestige dieser Beamten ersuche ich eine betreffende Richtigstellung der Angaben in Nr. 60 freundlichst veranlassen zu wollen.

Otto Wahle, Heizhausleiter und Nichtakademiker in Geiersberg, österreichische Nordwestbahn.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 12 km lange Strecke Gliesmarode-Brunsrode-Flechtorf der braunschweigischen Landeseisenbahn ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Ferner ist die 29,61 km lange Strecke Schandelah-Oebisfelde der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Verkehrsbeschränkungen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Nachdem die elektrische Kleinbahn Neuss-Obercassel-Düsseldorf in Be-

trieb genommen ist, liegt kein Bedürfniss mehr vor, die staatliche Nebenbahnstrecke Neuss-Obercassel ferner für die Personenbeförderung zu benutzen. Die Personenbeförderung auf dieser Strecke wird daher am 1. Oktober d. J. eingestellt.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Hauptbahnstrecke Breslau-Posen zwischen Schebitz und Obernigk gelegene Haltepunkt Hennigsdorf für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäckabfertigung von und nach Hennigsdorf ist ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt von Hennigsdorf nach Schebitz 4,12 km, nach Obernigk 5,92 km.

Württembergische Staatseisenbahnen. Der an der Bahnlinie Crailsheim-Hessenthal zwischen den Stationen Eckartshausen-Ilshofen und Grossaltdorf errichtete Lokalzughaltepunkt Gaugshausen ist am 28. August d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden. Ferner ist am gleichen Tage der an der Strecke Crailsheim-Mergentheim zwischen den Stationen Crailsheim und Satteldorf gelegene, ebenfalls nur dem Personenverkehr dienende Lokalzughaltepunkt Satteldorf Ort in Betrieb genommen worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S. Auf der an der Strecke Leipzig-Zeitz gelegenen Haltestelle Renden a. Elster können von jetzt ab Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster i. W. Die an der Bahnstrecke Münster i. West.-Gronau M. E. liegende Haltestelle Metelen erhält vom 1. Oktober d. J. an die Bezeichnung „Metelen Land“ zur Unterscheidung von der Station Metelen Ort, die an der voraussichtlich gleichfalls am 1. Oktober d. J. zur Eröffnung kommenden Bahnstrecke Borken i. Westf.-Burgsteinfurt der westfälischen Landeseisenbahn gelegen ist.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 301 vom 28. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 1. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Bahnstrecke Deutz-Giessen zwischen den Stationen Niederhövels und Betzdorf gelegene Haltepunkt für den Wagenladungs-Güterverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze — Scheuerfeld — wird vom 1. Oktober d. J. ab auch für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., 30. August 1902. (2250)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. September d. J. werden in die Klasse II des Seehafen-Ausnahmetarifs E2 (für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) hinter a) Eisen und Stahl des Sp.-T. II die im Seehafen-Ausnahmetarif E unter IIa 2 und IIb 1 genannten Artikel des Sp.-T. I (ausgenommen Nieten) sowie Roheisen des Sp.-T. III aufgenommen und zwar zunächst nur mit Gültigkeit für den Verkehr von Stationen der Reichsbahn und der pfälzischen Eisenbahnen.

Cöln, den 30. August 1902. (2251)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1902 werden die Stationen: Bischoffen, Burg (Dillkreis), Eisenroth und Herbornseelbach an der Neubaustrecke Herborn-Hartenrod des Direktionsbezirkes Frankfurt a/M. in den obenbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Ueber die Bildung der Frachtsätze und über die Beschränkung der Güterabfertigung auf einzelnen Stationen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 28. August 1902. (2252)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher und mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. September d. J. treten für die Stationen Liebeseele, Ostswine und Pritter neue, sowie für die Stationen Cammin i. Pom., Görke-Reckow, Gross-Mokratz, Hagen i. Pom., Misdroy, Parlowkrug, Rackitt i. Pom., Warnow i. Pom., Wietstock i. Pom. und Wollin (Direktionsbezirk Stettin) ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 b für Braunkohlenbriketts usw. bei Aufgabe von mindestens 20000 kg usw. in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 28. August 1902. (2253)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif.

Die Eröffnung der Nebenbahn Sallgast-Lauchhammer und des Güterüberganges in Lauchhammer erfolgt am 1. September d. J. Mit diesem Tage erhalten die in den Nachträgen XX zum Heft 2 und XI zum Heft 3 für den Verkehr mit den Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze Gültigkeit. Gleichzeitig wird Station Lauchhammer als Station der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn in dem in der Bekanntmachung vom 4. d. Mts. veröffentlichten Umfange in das Tarifheft 4a einbezogen. Soweit hiernach für die Gemeinschaftsstationen Finsterwalde und Lauchhammer direkte Frachtsätze im mitteldeutschen Privatbahnverkehr bestehen, treten die in den Staatsbahn-Gütertarifen mit Gruppe V sowie im Militärbahn-Staatsbahn-Gütertarif für die betreffenden Verkehrsbeziehungen vorgesehenen Entfernungen etc. ausser Kraft.

Erfurt, den 31. August 1902. (2254)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. werden zu den Tarifheften 2—4 und zu dem die besonderen Bestimmungen enthaltenden Tarifheft „Theil II“ für den sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Juni 1901 die Nachträge II eingeführt. Sie enthalten Entfernungen für neu aufgenommene Stationen, geänderte Frachtsätze der allgem. Wagenlad.-Kl. A 1 und B im Verkehre mit den sächsisch-österreichischen Grenzstationen etc. und einen neuen Ausnahmetarif 27 für gewisse Güter der allgem. Wagenlad.-Kl. A 1 und B. Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 14. Oktober 1902 in Geltung. Der Tag, von dem an Abdrücke der Nachträge zu erlangen sind, wird noch besonders bekannt gemacht werden, inzwischen gibt unser Verkehrsbüreau über ihren Inhalt auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 30. August 1902. (2255)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Reichsbahn-Strassenbahn-Gütertarif, Theil II vom 1. August 1900 ist mit Geltung vom 1. September 1902 ein Nachtrag I ausgegeben worden. Durch denselben werden u. a. die Stationen der Schmalspurbahn Colmar-Ensisheim-Bollweiler in den Tarif einbezogen.

Strassburg, den 28. August 1902. (2256)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze für Konstanz transit im Ausnahmetarif Nr. 5 für Holz des belgisch-südwestdeutschen Tarifs, Heft 6 b, finden auch auf solche Sendungen Anwendung, die auf jenseits Oesterreich-Ungarn gelegenen Stationen aufgeliefert und durch diese Länder nach Belgien befördert werden.

Karlsruhe, den 29. August 1902. (2257)
Generaldirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Durch die am 1. Oktober 1901 erfolgte Einführung der neuen Kilometer-Tariftabelle sind, wie wir hiermit nachträglich veröffentlichen, die im Kilometerzeiger des Binnentarifs enthaltenen Kilometerzuschläge und die nach Seite 5 unter 12 g des Nachtrages II für die Artikel Rüben, Schnitzel etc. gewährten Frachtermässigungen ausser Kraft getreten.

Die allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger unter E. I. 1 a bis h auf Seite 23 des Haupttarifs bezw. unter Ziffer 12 des Nachtrages II sind hierdurch in Fortfall gekommen. Die bisherigen Ziffern 2 bis 4 der erwähnten Vorbemerkungen sind durch die Ziffern 1 bis 3 zu ersetzen.

Die Station Ibsdorf ist inzwischen für den Stückgutverkehr eröffnet und unter Ziffer 1 (neu) der vorerwähnten Vorbemerkungen zu streichen.

Rawitsch, den 29. August 1902. (2258)
Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Am 1. September 1902 treten zu den vom 1. April 1899 und 1. Juni 1900 gültigen Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre die verschiedene Entfernungsabkürzungen sowie Erweiterung des Waarenverzeichnisses des Seehafen-Ausnahmetarifs E 2 etc. enthaltenden Nachträge 13 bezw. 9 in Kraft. Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 27. August 1902. (2259)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. September d. J. treten zu den Gütertarifen (Heft 1) der Nachtrag 7, (Heft 2) der Nachtrag 16 und (Heft 3) der Nachtrag 2 in Kraft. Ausser einigen bereits veröffentlichten Tarifmaassnahmen enthalten sie die Neuaufnahme der Stationen der Strecken Wiedenbrück-Sennelager und Borken i. W.-Burgsteinfurt der westfälischen Landeseisenbahn und Alstätte, Wassum der holländischen Eisenbahn, Entfernungen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Altona, Breslau, Cassel, Danzig, Elberfeld, Essen, Magdeburg und Münster und der königlichen Militäreisenbahn. Ferner sind einige Stationen des Direktionsbezirks Mainz in den direkten Verkehr mit der Teutoburger Waldeisenbahn gesetzt. Für mehrere Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und Mainz im Verkehr mit einzelnen Privatbahnen, sowie für die Station Ahaus der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn sind Entfernungsänderungen durchgeführt. Sonst enthalten sie noch Ergänzungen und Berichtigungen. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Münster, den 28. August 1902. (2260)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. September d. J. wird die Station Schöna der sächsischen Staatsbahnen in den oben genannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 29. August 1902. (2261)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif.
Theil II, 1. Heft (Verkehr mit S. B. B.) vom 1. Juni 1899.)

Am 10. September l. J. tritt der III. Nachtrag in Kraft, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs die im Tarifanzeiger schon veröffentlichten Ausnahmetarife für Lithopone, Melassefutter und Zucker enthält.

München, den 31. August 1902. (2262)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1897.

Ab 15. September 1902 werden die Stationen Mülhausen Nord und Mülhausen Wanne mit folgenden direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 15 des Nachtrags II zum Gütertarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1897 einbezogen:

Nach	von Station der k. k. österr. Staatsbahnen Hopfgarten Abtheilung a	b	c
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen:			
Mülhausen Nord	1,62	2,03	1,76
Mülhausen Wanne	1,61	2,02	1,75

München, den 28. August 1902. (2263)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr.
(Gruppen VI/VII.)

Am 1. September 1902 tritt ein neuer Ausnahmetarif (3 a) für Steinsalz von Freden nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Essen und Elberfeld in Kraft. Näheres ist bei den Verkehrsbüreaus der genannten Direktionen sowie denjenigen in Cassel zu erfahren.

Essen, den 27. August 1902. (2264)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. September d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Juli 1901 der Nachtrag V, welcher u. a. neue Frachtsätze nach den Stationen Brunsrode-Flechtorf, Dibbesdorf-Hondelage, Lehre (Braunschw.) und Wendhausen der braunschweigischen Landeseisenbahn und Oschersleben O. S. E., sowie von den Stationen Duisburg-Hochfeld Nord, Mülheim a/d. Ruhr und Rellinghausen Nord unseres Bezirks enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.

Essen, den 27. August 1902. (2265)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. September d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag X, welcher u. a. neue Frachtsätze von den Stationen Duisburg-Hochfeld Nord und Rellinghausen Nord unseres Bezirks, sowie nach den Stationen Alstätte und Wessum der holländischen Eisenbahn, Flechum und Herzlake der Meppen-Haselünner Eisenbahn, Friedensthal, Herford Bergerthor und Salzuflen Kleinbhf. der Herforder Kleinbahnen, Almsick, Delbrück i. Westf., Nienborg-Heek, Metelen Ort, Rietberg-Neuenkirchen, Stadtlohn, Südlohn, Vreden und Weseke der westfälischen Landeseisenbahn enthält.

Die Frachtsätze nach den genannten Stationen der letzteren Bahn (ausgenommen Delbrück i. Westf. und Rietberg-Neuenkirchen) und die nach Alstätte und Wessum gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 ₰ zu haben.

Essen, den 27. August 1902. (2266)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher und mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. September d. J. treten für die Stationen Liebeseele, Ostswine und Pritter neue, sowie für die Stationen Cammin i. Pom., Görke-Reckow, Gross-Mokratz, Hagen i. Pom., Misdroy Parlowkrug, Rackitt i. Pom., Warnow i. Pom., Wietstock i. Pom. und Wollin (Direktionsbezirk Stettin) ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 C für Braunkohlenbriketts usw. bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg usw. in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 28. August 1902. (2267)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife IV/V, IV/VI, IV/VII und IV/VIII, Oldenburg-nordwestdeutscher Verkehr, westdeutscher Privatbahnverkehr und niederdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs für den Uebergangsverkehr mit der Herforder und Bielefelder Kleinbahn unter 1 f folgende Fassung: „Steine,

wie im Spezialtarif III genannt, mit Ausnahme von gebrannten Steinen."

Hierdurch tritt für gebrannte Steine eine Frachterhöhung von 0,02 ℳ für 100 kg ein.

Hannover, den 27. August 1902. (2268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 werden die in den Tarifheften 6 (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) und 7 (Verkehr Baden-Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) enthaltenen Frachtsätze der Station Mannheim Industriehafen für Kleie mit jenen der Station Mannheim gleichgestellt, insoweit sich der Verkehr über Mannheim bewegt.

Karlsruhe, den 27. August 1902. (2269)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Der gemäss unserer Bekanntmachung vom 22. März d. J. am 1. April d. J. in Kraft getretene Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit der vollspurigen Kleinbahn Beuel-Grossenbusch wird mit Gültigkeit vom 1. September d. J. auf Thonsendungen von der Kleinbahn nach Stationen der Direktionsbezirke Essen und Münster ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 27. August 1902. (2270)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 wird zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb andererseits der Nachtrag II ausgegeben.

Derselbe enthält die seit Erscheinen des Nachtrags I bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen, sowie neue, durchweg ermässigte Entfernungen für den gesammten Güterverkehr mit Ettlingen Holzhof.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 26. August 1902. (2271)
Gr. Generaldirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer und Mainz-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. treten für den Uebergangsverkehr mit der Kreuznacher Kleinbahn folgende Ermässigungen in Kraft:

a) für Steine des Spezialtarifs III **von** Bockenau (Steinbruch),
b) für Thon, wie im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) genannt, **von** Daubacherbrücke

nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen, sowie **nach** Stationen der pfälzischen Eisenbahnen werden bei Auflieferung von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg die Frachtsätze der Staatsbahnstation Kreuznach-Stadt um 2 ₰ für 100 kg gekürzt.

Mainz, den 29. August 1902. (2272)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königl. preussische und gross.-hessische Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr (Verkehr mit Basel und Schaffhausen) vom 1. Juni 1901 der Nachtrag I in Kraft. Er enthält neue und geänderte Frachtsätze, sowie einen neuen Ausnahmetarif 4 für gewisse Güter der allgem. Wagenlad.-Kl. A 1 und B. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 14. Oktober 1902 in Geltung. Der Tag, von dem an Abdrücke des Nachtrags zu erlangen sind, wird noch besonders bekannt gemacht werden; inzwischen gibt unser Verkehrsbüreau über den Inhalt auf Verlangen Auskunft.

Dresden, den 30. August 1902. (2273)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1902 werden im Verkehr von Alexandrowo transit die Stationen Gumbinnen, Insterburg, Memel und Tilsit des Eisenbahn-Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. als Empfangsstationen in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 28. August 1902. (2274)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 1. September d. J. ab wird die an der Bahnstrecke Weissenfels-Zeitz gelegene Haltestelle Prittitz des Direktionsbezirks Erfurt in den oben bezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 23. August 1902. (2275)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Im Tarif Theil II, Heft 5 vom 1. Juni d. J. für die Beförderung von lebenden Schafen von der Station Wien (St. Marx) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft nach Stationen der belgischen Staatsbahn ist die belgische Station Forest (Midi) wie folgt nachzutragen:

1. Seite 5 im Abschnitt „II. Tariftabelle" Schnitttafel B unter

nach	Schnittpunkt I (Herbesthal)		Schnittpunkt II (Bleyberg [Grenze])	
	für Wagenladungen bis zu 60 Schafen	für jedes weitere Stück	für Wagenladungen bis zu 60 Schafen	für jedes weitere Stück
Forest (Midi)	36,96	0,31	38,82	0,32

2. Seite 7 im Abschnitt „V. Kilometerzeiger" unter Herbesthal mit 1 220 km und unter Bleyberg (Grenze) mit 1 227 km, sowie mit je 7 Tage Lieferfrist.

Cöln, den 26. August 1902. (2276)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. September d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen der Neubaustrecken Deutsch-Eylau-Niedeck und Schlochau-Zechlau des Direktionsbezirks Danzig in den oben bezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 27. August 1902. (2277)
Königliche Eisenbahndirektion.

In den im Berlin-Stettin-sächsischen Verkehre gültigen Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine werden mit Gültigkeit vom 5. September d. J. an die Stationen Riesa-Elbkai und Riesa-Hafen der sächsischen Staatseisenbahnen als Versandstationen einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 30. August 1902. (2278)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. September l. J. treten im Verkehr zwischen Ettlingen Holzhof einerseits und den württemberg. Stationen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Karlsruhe, den 30. August 1902. (2279)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 werden die im Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) vom 1. Februar 1896 für Station Mannheim Industriehafen enthaltenen Frachtsätze für Mühlenfabrikate wie im Spezialtarif I genannt, sowie für Kleie wie im Spezialtarif III genannt, mit jenen der Station Mannheim gleichgestellt, insoweit sich der Verkehr über diese Station bewegt.

Karlsruhe, den 28. August 1902. (2280)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. erhält die Fussnote unter *) auf den Seiten 13 und 15 des Ausnahmetarifs für den ungarisch-deutschen Holz- und Borkeverkehr vom 1. März 1899 folgende geänderte Fassung:

„Ausgeschlossen von der direkten Abfertigung nach den Sätzen des vorbezeichneten Ausnahmetarifs sind diejenigen Holzarten, die nicht Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlags in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind, sowie die aus diesen Arten hergestellten Holzwaaren, zu denen auch Schuhpflöcke (Holzstifte) aus amerikanischem Birken-, Buchen- und Hickoryholz zu zählen sind, ferner Fussbodentheile, Einfassungen aus hartem Holz, Parquetteriewaaren aller Art, sowie zerlegte Fässer."

Ebenfalls mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird auf Seite 71 des genannten Ausnahmetarifs in der zweiten Zeile der Fussnote unter *) das Wort „Holzsorten" in „Holzarten" abgeändert.

Breslau, den 27. August 1902. (2281)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Am 10. September 1902 tritt im obengenannten Tarifhefte für Holz des Ausnahmetarifs Nr. 3 B unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen von Tischnowitz St. E. G. nach Wartha ein direkter Frachtsatz in Höhe von 104 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 25. August 1902. (2282)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.
Vom 1. September d. J. ab wird die Tarifentfernung Paderborn - Rheda auf 47 km ermässigt.
Cassel, den 27. August 1902. (2283)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.
Am 1. September d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag VI, welcher u. a. neue oder ermässigte Frachtsätze für Einzelsendungen nach den Stationen Bornim-Grube, Bredow, Nauen, Priort und Satzkorn des Direktionsbezirks Berlin und Pastitz des Direktionsbezirks Stettin, sowie von Station Rellinghausen Nord unseres Bezirkes enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.
Essen, den 27. August 1902. (2284)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1902 ab werden die im Kohlentarif, Heft 5, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen nach den Stationen Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Neuhausen a. d. Fildern und Plieningen-Hohenheim ohne Ersatz aufgehoben. Sendungen nach diesen Stationen werden vom genannten Tage ab auf die Station Möhringen a. d. Fildern abgefertigt und ab dort unter Berechnung reiner Streckenfrachten weiterkartirt. Die dadurch eintretenden geringen Frachterhöhungen sind bei unserem Verkehrsbüreau zu erfragen.
Essen, den 26. August 1902. (2285)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Württembergischer Lokalgütertarif. Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
4. Heft.
Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.
Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1902 wird der Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 7 b für Puddelofen- und Schweissofenschlacken das Ladegewicht der auf der Versandstation gestellten Wagen zu Grunde gelegt.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Stuttgart, den 25. August 1902. (2286)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Aufhebung einer Kundmachung.
Die Kundmachung (2545) in Nr. 73 dieser Zeitung vom 23. September 1899, betreffend die Anwendung von Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, 1. Heft des sächsisch-schweizerischen Güterverkehres vom 1. August 1899 im Verkehre mit Stationen österreichischer Bahnen wird mit 30. September 1902 aufgehoben.
Wien, am 26. August 1902. (2287)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Westfälische Landes-Eisenbahn.
Am 1. September d. J. tritt ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1898 aufgehoben wird. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.
Lippstadt, den 24. August 1902. (2288)
Die Direktion.
F. Schönfeld.

---

4. Personen- und Güterverkehr.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.
Zum 1. September d. J. erscheinen für den diesseitigen Binnenverkehr
ein neuer Gütertarif,
„ „ Personen- und Gepäcktarif,
„ „ Thiertarif.
Die in die neuen Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt.
Der Binnengütertarif kann zum Preise von 50 ₰, der Thiertarif zum Preise von 10 ₰ von unseren Stationen bezogen werden.
Braunschweig, den 27. August 1902. (2289)
Die Direktion.

---

5. Lieferfristen.

Königl. ung. Staatseisenbahnen.
Einschränkung des Frachtgüterverkehres und Festsetzung von Lieferfristzuschlag, anlässlich der in der Zeit vom 15., 16., 17. und 18. September l. J. stattfindenden Militär-Herbstmanöver.
Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass aus Anlass der Militär-Herbstmanöver die Aufnahme von Civil-Frachtgütern (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leichtverderblichen Gütern) am 15., 16. und 17. September l. J. in den Stationen: Kutti, Mária-Sasvár, Nyitra-Jablonicz und Szenicz eingestellt wird.
Ferner wird mit Rücksicht auf die durch Militärtransporte bedingte ausserordentliche Inanspruchnahme einzelner Linien, auf Grund der mit hohem Erlasse Z: 58862/V. dto. 26. August l. J. Sr. Excellenz des Herrn königl. ung. Handelsministers ertheilten Genehmigung, gemäss § 63, Alinea (3) Punkt 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements, wie auch gemäss Punkt 3 des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens, für Civil-Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leichtverderblichen Gütern) ausser den schon in Kraft stehenden reglementmässigen Liefer- und Zuschlagsfristen noch eine weitere temporäre Zuschlagsfrist in Anwendung gebracht, und zwar:
3 Tage
für jene Frachtgüter, welche am 16., 17. und 18. September l. J. auf den Linien: Párkánynána-Marchegg, Pozsony-Kutti, Kutti-Nagyszombat-Szered, Pozsony-ujváros-Lipótvár und Galánta-Zsolna zur Auf- oder Abgabe gelangen, oder diese Linien im Uebergange berühren.
Budapest, am 1. September 1902. (2290)
Die Direktion.

---

6. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir verdingen die Lieferung von:
3 400 t Nusskohlen,
200 „ Anthrazitnusskohlen,
2 000 „ Schmiedekohlen,
700 „ Nusskoks.
Angebote, mit Aufschrift „Nusskohlen“ versehen, sind längstens bis Sonnabend, den 6. September l. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und Angebotsbogen zu beziehen sind.
Zuschlagsfrist bis 27. September d. J.
Karlsruhe, den 26. August 1902. (2291)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung.
Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Eisenkonstruktion für den um 12 Stände zu erweiternden Lokomotivschuppen auf dem Hauptgüterbahnhof zu Frankfurt a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.
Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin
Montag, den 15. September l. J., Vormittags 11 Uhr
gebührenfrei einzureichen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2292J)
Frankfurt a/M., den 26. August 1902.
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung.
Die Lieferung und Aufstellung einer eisernen Bahnsteigüberdachung für Bahnhof Schierstein a/Rh. soll am Sonnabend, den 20. September d. J., Vorm. 10 Uhr, im Zimmer Nr. 8 der unterzeichneten Betriebs - Inspektion (Rheinbahnhof) verdungen werden, wo auch die Zeichnungen und Bedingungen eingesehen, oder von da gegen vorherige Einsendung von 2 ℳ, durch die Post bezogen werden können. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Wiesbaden, den 30. August 1902. (2293)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 70. 6. September 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 25 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Zum Andenken an Dr. Johannes v. Miquel.

Vom Eisenbahndirektor z. D. **Hagena**, Gross-Lichterfelde.

Am 8. d. Mts. wird ein Jahr verflossen sein seit dem Tage, an welchem ein unerwarteter Tod das Leben eines Staatsmannes endete, dessen Wirken dem Deutschen Reiche und dem preussischen Staate zu grossem Segen gereicht hat. Es kann hier nicht die Aufgabe sein, eine umfassende Darstellung von der Thätigkeit dieses Mannes zu geben, dessen wichtigste Erfolge auf dem Gebiete des deutschen Verfassungslebens und des preussischen Steuerwesens lagen, aber wir betrachten es als eine Ehrenpflicht, auch an dieser Stelle einmal an die grossen Verdienste zu erinnern, die sich Dr. Johannes v. Miquel um die innere wirthschaftliche Entwickelung unseres Vaterlandes erworben hat durch sein wiederholtes erfolgreiches Eingreifen im Bereiche des Eisenbahnwesens. „Von der Parteien Hass und Gunst verwirrt, schwankt sein Charakterbild in der Geschichte“ — sicher aber ist, dass Miquel sich um die grossartigen Fortschritte Deutschlands auch auf diesem Gebiete während der letzten Jahrzehnte wohl verdient gemacht hat.

Es sind jetzt vielleicht sieben oder acht Jahre her, da machte eine Nachricht durch alle Zeitungen die Runde, nach welcher sich der damalige preussische Finanzminister an den Bürgermeister der südfranzösischen Stadt Cahors mit der Bitte gewandt hatte, ihm aus dem dortigen Gemeindearchiv etwaige Mittheilungen über seinen, des Finanzministers, Vorfahren zukommen zu lassen, der vor anderthalb Jahrhunderten von Cahors nach Lingen im Emslande ausgewandert sei. Die höfliche und verbindliche Art, mit welcher der französische Beamte sich zur Uebernahme der betreffenden Arbeiten bereit erklärte, berührte derzeit den deutschen Zeitungsleser, der gewohnt war, in seinen Blättern nur von französischen Rachegelüsten zu lesen, auf das angenehmste. Aber für den Kenner unserer Kultur- und Wirthschaftsgeschichte, der aus jenem Briefwechsel erfuhr, dass der grösste preussische Finanzminister dem altberühmten Cahors, der uralten Gallierstadt Cadurcum, entstamme, bot die Sache noch ein anderweites Interesse. Denn dies erinnerte an die geschichtlich beglaubigte, aber fast vergessene Thatsache, dass einst die kleine provençalische Stadt den gesammten deutschen Geldmarkt beherrscht hat. Im Mittelalter, und zwar in jenem für unsere wirthschaftliche Entwickelung so wichtigen Zeitraume, wo sich die frühere Naturalwirthschaft zur Geldwirthschaft umformte, hatten Bürger von Cahors — „Cadurcians“, wie sie sich selbst noch heute nennen, oder „Kawerzen“, wie die Deutschen sich diesen Namen mundgerecht machten — in fast allen deutschen Städten ihre Wechslertische aufgestellt, an denen sie den Geldumsatz gegen gute Gebühren vermittelten. In ähnlicher Weise, wie in späteren Jahrhunderten lombardische Bankiers in England und Frankreich den Geld- und Kreditverkehr in ihren Händen vereinigt hatten, haben schon vorher in Deutschland Cahorsische Einwanderer sich ein thatsächliches Monopol im Wechselgeschäfte zu erwerben gewusst und viele Jahre hindurch behauptet. Aber während die Lombarden durch den Namen der berühmten Lombard-street in London und durch die Bezeichnung des gebräuchlichsten aller Kreditgeschäfte als „Lombardgeschäft“ ihrer Thätigkeit unvergängliche Denkmale gesetzt haben, ist jene südfranzösische Einwanderung dem Gedächtniss der Deutschen entschwunden, und sie würde auch wohl weiter in Vergessenheit geblieben sein, wenn nicht ein genialer Finanzmann den Goldglanz des alten Namens Cahors in wirkungsvollster Weise erneuert hätte.

Freilich lagen Miquel's erste Erfolge auf einem wesentlich anderen Gebiete, nämlich auf dem der gerichtlichen Beredtsamkeit. Noch jetzt ist es im Hannoverlande im Gedächtniss vieler Leute, wie der junge Göttinger Anwalt in einer beim Schwurgerichte zu Stade schwebenden grossen Sache in einer Weise eingegriffen hat, die lebhaft an den wirkungsvollsten Auftritt in Shakespeare's „Kaufmann von Venedig“ erinnerte. Im Anfange der 60 er Jahre des vorigen Jahrhunderts gelangte Miquel dann neben v. Bennigsen zu einer führenden Stellung innerhalb der hannoverschen liberalen Partei. Seine eigentliche Bedeutung als Politiker trat aber erst ins rechte Licht, als er nach dem Jahre 1866 in das preussische Abgeordnetenhaus und in den Reichstag gewählt wurde. Es ist bekannt, wie damals der Freiherr Georg v. Vincke den ersten

überraschenden Eindruck von dem Auftreten der hannoverschen Parteiführer in Berlin in die Worte zusammengefasst hat: „Da ist zunächst Herr v. Bennigsen, der Führer der nationalliberalen Partei, der ist sehr klug; dann ist da sein Freund und Parteigenosse Miquel, der ist noch bedeutend klüger, und drittens ist der frühere Minister Windthorst da, der ist der klügste von allen." Wir können es ruhig dem Urtheil unserer Leser überlassen, ob die Folgezeit dieser Auffassung recht gegeben hat oder nicht. Jedenfalls war die Miquel'sche parlamentarische Thätigkeit in der Zeit bis zum Jahre 1880, wenn auch nicht der Höhepunkt, so doch einer der Glanzpunkte seines Lebens. Auf allen Gebieten der Gesetzgebung und Staatsverwaltung hat er werkthätig und unverdrossen in die Verhandlungen eingegriffen, und mit einer Vielseitigkeit und mit einem praktischen Verständniss ohne gleichen hat er der inneren Entwickelung des preussischen Staates und des Deutschen Reiches die gedeihlichste Förderung zu Theil werden lassen. Meistens waren es Fragen des inneren Staats- und Verfassungsrechtes, die ihn zum Eingreifen reizten, — bei der steigenden Bedeutung aber, die das Eisenbahnwesen in jenen Jahren für das gesammte Wirthschaftsleben unseres Volkes gewann, war es selbstverständlich, dass er auch dieses in den Bereich seiner Einwirkung zog.

Es ist nun bezeichnend für Miquel's Eigenart und zugleich auch für die Kenntniss unserer Zeitgeschichte nicht ohne Werth, den Verlauf seines parlamentarischen Eingreifens in Eisenbahnsachen durch die Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses zu verfolgen und daraus zu ersehen, dass er — obwohl anfänglich völliger Laie auf diesem Gebiete — auch hier von Erfolg zu Erfolg geschritten ist.

Am 5. März 1873 fand im Abgeordnetenhause die Verhandlung über den Staatsvertrag zwischen Preussen, dem Königreich der Niederlande und Oldenburg wegen des Baues einer Eisenbahn von Ihrhove an der hannoverschen Westbahn nach Neuschanz und der Herstellung einer festen Brücke über die Ems statt. Der Bau sollte von Oldenburg übernommen, von Preussen aber ein verlorener Zuschuss von 1 053 000 ℳ geleistet werden. Zu dieser Vorlage hatte Miquel in Verbindung mit Windthorst und Hammacher beantragt, den Betrag zu bewilligen, dabei aber an die Regierung die Aufforderung zu richten, dass sie die Brücke im Interesse der oberhalb belegenen Hafenstadt Papenburg mit Einrichtungen versehen lasse, die das Passiren der Seeschiffe möglichst erleichtern und die Benachtheiligung der Seeschifffahrt auf das geringste Maass zurückführen würden. In der Begründung dieses Antrages sprach Miquel die Erwartung aus, dass das Haus seine Stimme zu Gunsten der bedrohten Seeschifffahrt der Stadt Papenburg wirkungsvoll einlegen werde, und dieser Erwartung ist durch einstimmige Annahme des Antrages entsprochen worden. Dementsprechend ist die Emsbrücke bei Weener mit einer Vorrichtung versehen worden, welche das Aufsegeln der Seeschiffe nach Papenburg im vollen früheren Umfange gestattet und jetzt seit der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals von besonderer Bedeutung geworden ist.

Bei der ersten Berathung über die Betheiligung des Staates an der Berliner Stadtbahn am 12. Januar 1874 sprach Miquel das Schlusswort und führte bei dieser Gelegenheit folgendes aus:

„Bejaht man die Frage, dass es im Interesse des Staates liegt, eine solche Bahn zur Verbindung des östlichen und westlichen Bahnsystems durch Berlin zu bauen, so ist die jetzige Gelegenheit, dies ins Werk zu richten, eine so günstige, dass man nothwendig zugreifen muss. Versäumte der Staat die jetzige Gelegenheit, wo eine Gesellschaft in der Stille, ohne dass der Zweck bekannt war, eine Menge der erforderlichen Grundstücke billig erworben hat, so würde sich eine so günstige Grundlage vielleicht niemals wieder bieten. Denn wenn hier erst berathen werden muss, welche Linie hier in Berlin genommen werden soll, so kann der Grunderwerb für eine vom Staate zu bauende Bahn vielleicht nicht blos das Doppelte, sondern das Zehnfache kosten."

Die Regierungsvorlage wurde hiernächst unter Zustimmung der überwiegenden Mehrheit des Hauses an eine Kommission verwiesen und gelangte später in fast unveränderter Form zur Annahme.

Im Dezember 1878 hatte bei der Berathung über den Gesetzentwurf, betreffend das Ausscheiden der Eisenbahnangelegenheiten aus dem Geschäftskreise des Handelsministeriums und die Errichtung eines besonderen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die mit der Vorberathung betraute Kommission eine Resolution dahin beantragt: „die königliche Staatsregierung aufzufordern, die Uebertragung der Aufsichtsrechte über das deutsche Eisenbahnwesen auf das Reich baldigst herbeizuführen". Zu diesem Antrage nahm Miquel in folgenden Ausführungen Stellung:

„Ich bin der Meinung, wir thun hier dem Reiche den grössten Vorschub. Wir müssen dies thun, weil dem Reiche Vorschub zu leisten die vornehmste Aufgabe des preussischen Staates ist. Wir können dies thun, weil hier wie in anderen Fragen ein wohlverstandenes preussisches Interesse in vollem Einklange mit den Reichsinteressen steht. . . . . . . Vor Begründung des deutschen Reiches war doch gewissermaassen die traurige Zerrissenheit Deutschlands am besten und leichtesten zu exemplifiziren an dem Zustande unserer Eisenbahnen. Die allgemeine Hoffnung bei Begründung des deutschen Reichs und der Herstellung der Reichsverfassung war, dass dieser — ich kann gar nicht anders sagen — Eisenbahnmisere endlich ein Ziel gesetzt werde. Manches ist nun zwar geschehen, aber doch ist den Erwartungen des deutschen Volkes in keiner Weise entsprochen worden; mehr und mehr macht sich die Ueberzeugung geltend, dass ein grosser Theil dieser Kalamität verschwinden würde, wenn das deutsche Reich wirklich die Stellung im Eisenbahnwesen einnimmt, die ihm zukommt."

Die von der Kommission vorgeschlagene Resolution gelangte sodann zugleich mit der Gesetzesvorlage zur Annahme.

Am 1. Dezember 1879 hatte bei der Berathung über die Vorlage, betreffend den Ankauf der Cöln-Mindener, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Stettiner Bahn der Abg. Windthorst erklärt, dass er den betreffenden Verträgen seine Zustimmung nicht geben könne, weil sie die Bestimmung enthielten, dass der preussische Staat berechtigt sein solle, die erworbenen Bahnen auf das Reich zu übertragen. Diesen Ausführungen trat Miquel mit folgender Bemerkung entgegen:

„Die Annahme dieses Paragraphen entscheidet darüber, ob das Haus bei dieser Gelegenheit beschliessen will, dem preussischen Staate die ihm jetzt zustehende Freiheit über das Reichseisenbahnprojekt zu entscheiden oder nicht, zu erschweren oder nicht zu erschweren. Wir wollen bei dieser Gelegenheit keine neue Erleichterung des preussischen Staates, zu der Politik der Reichseisenbahn überzugehen, sondern wir wollen nur nicht neue Hindernisse dem preussischen Staate in dieser Beziehung bereiten; denn es handelt sich hier nur darum, dass der Staat sich die Freiheit, den Betrieb an das Reich zu übertragen, den Gesellschaften gegenüber sichern will. Der Frage, ob der preussische Staat von diesem Rechte Gebrauch machen will oder nicht, wird in keiner Weise präjudizirt, sondern man will nur die vertragsmässige Freiheit des Staates in dieser Beziehung sichern. Würden wir diesen Paragraphen nicht annehmen, dann wäre allerdings der Aktionsfreiheit des Staates ein positives Hinderniss bereitet, denn dann würde den Gesellschaften gegenüber, bevor dieselben aufgelöst sind, der preussische Staat nicht berechtigt sein, die Politik der Reichseisenbahnen weiter zu verfolgen. Wir wollen also nur den status quo ante konserviren, nicht aber eine bestimmte Tendenz oder ein bestimmtes Prinzip legalisiren."

Nach diesen Ausführungen wurde die Vorlage in namentlicher Abstimmung mit 226 gegen 155 Stimmen des Centrums und der Deutschfreisinnigen angenommen und damit war die lange und leidenschaftlich erörterte Frage, ob dem System der Privatbahnen oder dem gemischten System, das in Preussen bis dahin verfolgt war, oder dem Staatsbahnsystem der Vorzug gebühre, für Preussen grundsätzlich und ein für alle Mal zu Gunsten des letzteren entschieden. Freilich war thatsächlich die Entscheidung über diese Frage bereits früher erfolgt, da sich die Regierung in der Sache unter der Hand mit den ausschlaggebenden Parteien in Verbindung gesetzt und diese für den grossen Plan gewonnen hatte. Gerade bei diesen Ver-

handlungen waren es die Einsicht und der Einfluss Miquel's gewesen, welche die namentlich auf der linken Seite des Abgeordnetenhauses auftauchenden Bedenken zu entkräften vermochten und der Vorlage der Regierung zu einem so raschen und glänzenden Erfolge verhalfen.

Miquel's Verdienste um das Eisenbahnwesen aber sollten mit diesen Erfolgen keineswegs erschöpft sein. War es ihm doch 10 Jahre später beschieden, als preussischer Finanzminister zu einer Stellung zu gelangen, die seinen Gedanken und Anschauungen einen tiefgehenden Einfluss auch nach dieser Richtung hin verschaffen musste. Das einheitliche Zusammenwirken des Finanzministers v. Miquel und des nicht lange nach ihm in das hohe Amt berufenen Eisenbahnministers v. Thielen hat ein volles Jahrzehnt der preussischen Eisenbahnverwaltung Ziel und Richtung gegeben. Zwar entzieht es sich gegenwärtig noch der öffentlichen Beurtheilung und es ist noch nicht an der Zeit, Erörterungen darüber anzustellen, bis zu welchem Grade sich die Verdienste um das, was in diesem Jahrzehnt auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens geschehen, zwischen beide Männer vertheilen. Wir nennen hier nur zwei Thaten, die Schaffung des Kleinbahngesetzes von 1892 und die Neuordnung der Eisenbahn-Verwaltungsbehörden von 1895 — beide sind dem preussischen Staate zu dauerndem Segen geworden, und beide Werke sind aus dem Zusammenwirken des Eisenbahnministers und des Finanzministers hervorgegangen.

Weniger augenfällig, aber darum nicht minder werthvoll war die Art und Weise, in der es gelang, die aus der Eisenbahnverstaatlichung immer reicher fliessenden Mittel im Staatshaushalt zu verwenden. Das grosse Unternehmen war über alle Erwartung glänzend geglückt. Aber die Entwickelung war doch eine ganz andere gewesen, als wohl irgend Jemand beim Eintritt in die Verstaatlichung gedacht hatte. Miquel erfasste als Finanzminister mit raschem Blick die grosse Bedeutung, welche die Bahnen inzwischen für den Staat gewonnen hatten; zugleich aber erkannte er auch die damit verbundenen Gefahren und ergriff die Aufgabe, die Beziehungen der Eisenbahnen zum staatlichen Finanzwesen so zu ordnen, dass sie nicht als eine zeitweilig mehr oder wenig reichlich fliessende, sondern als eine gleichmässig ergiebige Einnahmequelle gelten konnten. Aber gerade bei seinem Dienstantritt erwies sich diese Quelle als eine höchst unzuverlässige und bildete vielleicht den Hauptpunkt in Miquel's Sorgen um die finanzielle Zukunft des preussischen Staates. Wie er es verstand, auf allen anderen Gebieten die wirthschaftlichen Kräfte der Monarchie zusammen zu fassen, so setzten auch bei den Eisenbahnfinanzen sein Geschick und seine Energie mit aller Kraft ein. Beim Abschluss der 11 jährigen Amtsthätigkeit Miquel's während deren zweiter Hälfte ihn das Glück der aufsteigenden Konjunktur begünstigte, hatten sich die Eisenbahnen fähig erwiesen, jährlich bis zu 180 000 000 *M.* dem Staate zur Verwendung für allgemeine Kulturzwecke zur Verfügung zu stellen, nachdem sie unter der Verwaltung des Ministers von Thielen auf einen bis dahin nicht geahnten Grad technischer und wirthschaftlicher Leistungsfähigkeit gebracht worden waren. Und ein solcher staatlicher Ueberschuss ergab sich, nachdem nicht nur die gesammten, auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Ausgaben, einschliesslich der Kosten der Verzinsung und der gesetzlichen Tilgung des Anlagekapitals gedeckt, sondern darüber hinaus jährlich Beträge von annähernd 100 000 000 *M.* zu ausserordentlichen Verbesserungen und Ergänzungen verwendet oder zurückgestellt worden waren. Die dieser Finanzgebahrung zu Grunde liegenden Leitsätze wurden mit der Landesvertretung, deren Mehrheit den Vorschlägen Miquel's bereitwilligst folgte, festgelegt. Dadurch, dass die Ausgaben für Ergänzung der Anlagen und Betriebsmittel grundsätzlich auf die laufenden Einnahmen verwiesen wurden, ward — wenn auch nicht rechtlich, so doch thatsächlich — eine werthvolle Grenze für die Inanspruchnahme der Eisenbahnüberschüsse durch die anderen Staatsressorts gezogen und damit der Gefahr vorgebeugt, dass das, was die Eisenbahnen für andere Staatszwecke zur Verfügung stellen, durch Häufung von Staatsschulden erkauft wird. Wir lassen es hierbei unerörtert, ob nicht in Zukunft diese Grenze wird noch schärfer gezogen und der Eisenbahnverwaltung eine grössere Selbständigkeit in Bezug auf ihre eigene Finanzwirthschaft wird eingeräumt werden können.

Der jetzt verewigte Finanzminister Miquel konnte bei seinem Scheiden aus dem Amte auf einen Zustand des Eisenbahnwesens in Preussen zurückblicken, der bei musterhafter Verfassung der Anlagen und Betriebseinrichtungen so glänzende finanzielle Ergebnisse gezeitigt hat, dass die gesammte übrige Welt, insbesondere aber die eisenbahnbesitzenden Staaten nicht umhin können, Preussen darum zu beneiden. Dieser Zustand wird wohl durch nichts besser veranschaulicht als durch die Thatsache, dass ausserhalb des Bereiches der preussisch-hessischen Staatsbahnen in den deutschen Staaten der Wunsch, der Vortheile des preussischen Eisenbahnwesens theilhaftig zu werden, immer häufigeren und immer lebhafteren Ausdruck findet.

Die Bekämpfung des Alkoholmissbrauches.

Dass die Gefahren des Alkoholgenusses sich im Eisenbahn-Betriebsdienst stärker geltend machen, als in irgend einem anderen Beruf, ist eine mit der Natur dieses Dienstes zusammenhängende Thatsache. „Der Eisenbahnbetrieb, speziell der Fahr- und Bahnhofsbetrieb“ — so sagt Dr. Waldemar Zimmermann in seiner bekannten Abhandlung ‚Zur sozialen Lage der Eisenbahner in Preussen‘ — „weicht von dem Charakter der übrigen gewerblichen Grossbetriebe dadurch erheblich ab, dass die Betriebssteigerung, die Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit nicht so sehr auf der Maschine, als vielmehr auf dem Menschen beruht . . . Wie die Räder eines Uhrwerkes müssen hier die Dienstleistungen genau ineinander greifen, sobald ein Glied versagt, ‚nicht will, stehen alle Räder still‘. Peinliche, sorgsame, auf die Minute pünktliche Pflichterfüllung auf der einen Seite, Umsicht, Geistesgegenwart, selbständige Entschlossenheit auf der anderen, also besonders seelische Eigenschaften, das sind die Grunderfordernisse, die der äussere Bahnbetrieb von seinen Angestellten verlangt.“ So hohen Anforderungen gegenüber ist die Versuchung, den Einflüssen von Wind und Wetter, der Abspannung durch den Lärm und die Aufregung des Dienstes, der durch unregelmässige Ernährung herbeigeführten Erschlaffung durch den Genuss geistiger Getränke, insbesondere des Branntweins entgegenzuwirken, besonders gross; noch grösser aber ist die Gefahr, dass dieser Genuss, sobald er eine mässige, nicht leicht zu bestimmende Grenze übersteigt, auf den durch die dargestellten Einflüsse schon weniger widerstandsfähig gewordenen Körper und Geist besonders verheerend wirkt, alle diejenigen Eigenschaften aufhebt, die gerade im äusseren Eisenbahndienst besonders von Nöthen sind, um diesen pünktlich zu erfüllen, um den Eisenbahner selbst und die ihm anvertrauten Menschenleben und Güter vor den mit dem Betriebe verbundenen Gefahren zu schützen.

In der richtigen Erkenntniss dieser Wahrheit haben denn die Eisenbahnverwaltungen von jeher die mannigfachsten Versuche gemacht, um ihr Personal vor dem Alkoholmissbrauch

zu behüten. Die Schwierigkeit liegt hier in der Festsetzung des richtigen Maasses. Dass ein Verbot des Genusses aller geistigen Getränke schlechthin — Bier, Wein, Schnaps — undurchführbar ist, bedarf keiner weiteren Erörterung. Auch eine Beschränkung des Verbotes auf den besonders gefährlichen Branntwein allein hat die grössten Bedenken, schon deshalb, weil es einen starken Eingriff in die persönliche Freiheit bedeuten würde und die Innehaltung des Verbots überdies nicht kontrolirt werden könnte.

Der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, von deren Maassregeln hier nur die Rede sein soll, ist es von Anfang an als der richtige Weg erschienen, dem Personal nicht sowohl den Branntweingenuss selbst zu untersagen, als ihm an Stelle dieses verlockenden Getränkes einen billigen, guten, möglichst leicht erhältlichen Ersatz zu bieten. Wir erwähnen nur aus den letzten Jahren folgende Anordnungen: Schon durch Ministerialerlass vom 18. Oktober 1897 wurde den Bahnhofswirthen auferlegt, in den Warteräumen neben dem Kaffee zu höheren Preisen auch einen billigeren Kaffee, eine grosse Tasse mit Milch und Zucker zu nicht mehr als 15 ₰, ohne Milch und Zucker zu nicht mehr als 10 ₰ zu verabreichen und hierauf durch Anschläge hinzuweisen. In Ausführung eines ferneren Erlasses vom 6. Juli 1898 sind in den grösseren Aufenthalts- und Uebernachtungsräumen für das Fahrpersonal Kantinen errichtet worden, in denen nur Bier, nicht auch Branntwein verkauft werden darf. Dem Personal ist in den Uebernachtungs- und Aufenthaltsräumen Gelegenheit gegeben, sich Kaffee oder Thee herzustellen. Diese Maassnahmen haben nach den Berichten der Eisenbahndirektionen das Personal von dem Besuche der Wirthshäuser wesentlich abgehalten.

Einen weiteren wichtigen Schritt in dieser Richtung bildete der Erlass vom 16. März 1900; nach § 14 des dort eingeführten Musters zu Pachtverträgen über Bahnwirthschaften darf geringwerthiger Branntwein (Fusel) weder in den Bahnhofswirthschaften, noch nach Maass über die Strasse verkauft, nach § 6 daselbst Trunkenen der Zutritt zu den Wartesälen nicht gestattet und Getränk nicht verabreicht werden. Dem Stations- und Fahrpersonal dürfen nur Speisen, Bier, Kaffee oder Warmbier, nicht auch Branntwein gegen ermässigte Preise verabreicht werden. In den Wartesälen sind an leicht zugänglichen Stellen Flaschen mit frischem Trinkwasser aufzustellen. Ebenso sind durch Erlass vom 25. März d. J. Grundsätze für den Wirthschaftsbetrieb in den für Eisenbahnbedienstete zu errichtenden besonderen Kantinen aufgestellt worden. Danach ist die Verabreichung von Branntwein in den Kantinen grundsätzlich auszuschliessen. Wie sehr die Staatseisenbahnverwaltung die Gefahren des Alkohols würdigt, hat sie auch dadurch bewiesen, dass die im Jahre 1900 vom Regierungsrath Quensel herausgegebene Schrift „der Alkohol und seine Gefahren“ für die Aufenthaltsräume und Uebernachtungslokale beschafft und die Flugblätter des Cölner Mässigkeitsvereins über die Gefahren des Alkohols in den Arbeitsräumen ausgehängt wurden.

Handelt es sich bei dem hier Aufgeführten nur um Anordnungen der Centralbehörde, so ist es selbstverständlich, dass von den Eisenbahndirektionen innerhalb ihrer Zuständigkeit im Sinne jener Anordnungen eine umfassende Thätigkeit entfaltet ist, deren einzelne Züge hier nicht aufgeführt werden können, aber vielfach auch in der Presse mit lebhaftem Beifall erörtert sind.

Um so eigenartiger berührt es, wenn in neuester Zeit in einzelnen Pressorganen Zweifel laut geworden sind, ob in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung der Frage der Bekämpfung des Alkoholmissbrauches die nöthige Beachtung geschenkt und mit den der Verwaltung zu Gebote stehenden Mitteln gegen diesen Missbrauch vorgegangen werde. So versteigt sich eine angesehene Berliner Zeitung zu der höchst unbegründeten Behauptung, es gewinne den Anschein, als ob eine Enthaltsamkeitsbewegung in diesem Regierungsressort geradezu ungern gesehen und gehindert werde! Wie ernst die preussische Staatseisenbahnverwaltung auch in allerneuester Zeit bestrebt ist, der Enthaltsamkeit der Bediensteten von alkoholischen Getränken Vorschub zu leisten, dafür können wir schliesslich einen vor einigen Wochen ergangenen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirektionen anführen. Diese werden beauftragt, die Bahnhofswirthe zu veranlassen, dass sie auf den Büffets wie an den Zügen das der Jahreszeit entsprechende Obst in ausreichender Menge und zu angemessenen Preisen feilhalten. Begründet ist dieser Erlass damit, dass denjenigen Reisenden sowohl wie den Eisenbahnbediensteten, welche während der wärmeren Jahreszeit das Bedürfniss, sich zu erfrischen, fühlen, aber den Genuss von Trinkwasser und namentlich von alkoholischen Getränken, insbesondere Bier, vermeiden möchten, die Möglichkeit hierzu verschafft werden soll.

Wir glauben versichern zu können, dass die preussische Eisenbahnverwaltung auf dem Wege einer maassvollen Bekämpfung des Alkoholgenusses fortfahren und alle Bestrebungen auch innerhalb ihres Personals freudig begrüssen wird, welche sie in dieser Bekämpfung unterstützen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Freigabe von Schnellzügen für Schulfahrten usw.** Inhaltlich eines Erlasses des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat das Verfahren einzelner königlichen Eisenbahndirektionen, die Anträge auf Benutzung von Schnellzügen für Schulfahrten usw. gegen Fahrpreisermässigung für die ganze in Frage kommende Strecke ohne vorheriges Benehmen mit den an der Durchführung des Zuges betheiligten Verwaltungen zu genehmigen, zu Unzuträglichkeiten und Beschwerden Anlass gegeben. Für eine beschleunigte und einfache Geschäftserledigung ist es andererseits nothwendig, dass die Anfangsverwaltung über solche Anträge endgültig entscheidet. Um sie hierzu in den Stand zu setzen und zugleich die bisher hervorgetretenen Unzuträglichkeiten zu vermeiden, sollen die regelmässig oder zu gewissen Zeiten für Schulfahrten oder andere Gesellschaftsfahrten auszuschliessenden Schnellzüge bei Beginn jeder Fahrplanperiode ein für alle Mal bezeichnet und entsprechende Nachweisungen unter den Verwaltungen ausgetauscht werden.

— **Bestimmungen über die Beflaggung der Dienstgebäude bei festlichen Gelegenheiten.** In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten einen durch das „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ vom 30. August d. J. veröffentlichten Erlass an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichtet, in welchem u. a. folgendes angeordnet wird:

1. Als Dienstflagge führen die Gebäude der Staatseisenbahnverwaltung die preussische Kriegsflagge ohne Abzeichen. Die gegenwärtig noch in Gebrauch befindlichen Kriegs- und Landesflaggen, die sich von den neuen Flaggen nur durch den alten heraldischen Adler unterscheiden, können indessen noch bis zur Abnutzung Verwendung finden. Neben der Dienstflagge können als Schmuckflaggen die deutsche Nationalflagge und die preussische Landesflagge aufgezogen werden. Das Aufziehen anderer Schmuckflaggen ist unzulässig. Die Schmuckflaggen dürfen ausser an senkrecht stehenden auch an schräg stehenden oder liegenden Masten geführt werden.

2. Allgemein zu beflaggen — und zwar von früh Morgens bis Sonnenuntergang — sind die Dienstgebäude an den Geburtstagen des Kaisers und Königs, sowie der Kaiserin und Königin, am Geburtstage des Kronprinzen und am 2. September, dem Sedantage. In Berlin ist ausserdem am Neujahrstage und an demjenigen Sonntage, an dem das Krönungs- und Ordensfest gefeiert wird, zu flaggen. Im übrigen ist es zulässig, die Dienstgebäude an einzelnen Orten bei etwa vorkommenden besonderen Gelegenheiten zu beflaggen. Von dieser Befugniss ist indessen nur ausnahmsweise und zwar in der Regel nur dann Gebrauch zu machen, wenn aus dem gleichen Anlass auch die übrigen öffentlichen Gebäude mit Flaggenschmuck versehen werden.

3. Bei Reisen Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin — sowohl in Sonderzügen als auch in fahrplanmässigen Zügen bei Benutzung besonders eingestellter Wagen — sind, sofern die Reisen aus offiziellen Anlässen geschehen (z. B. bei den Kaisermanövern), auf den sämmtlichen Stationen, die von diesen Zügen berührt werden, die Stationsgebäude zu beflaggen, gleichviel, ob die Züge anhalten oder nicht. Bei den sonstigen Reisen ist das Beflaggen auf diejenigen Durchgangsstationen, auf denen der Zug hält, sowie auf die Anfangs- und Endstationen zu beschränken. Für beide Fälle ist Voraussetzung, dass nicht etwa die Reise wie insbesondere auch die Ankunft geheim bleiben soll, was in jedem einzelnen Falle ausdrücklich bekannt gegeben wird. Bei Reisen, die sich auf den Bezirk der Berliner Stadt- und Ringbahn oder auf die Strecke zwischen Berlin (Potsd. Bahnhof oder Stadtbahn) und Wildpark beschränken, hat das Beflaggen der Stationsgebäude stets zu unterbleiben, sofern nicht im Einzelfalle vom Oberhofmarschallamte eine Beflaggung als erforderlich bezeichnet wird.

4. Die ausserhalb der Landesgrenze (in den Bundesstaaten) gelegenen Dienstgebäude der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind, soweit es sich um kleinere Gebäude handelt, durch Aufziehen der Landesflagge des Staates, in dem das Gebäude liegt, zu beflaggen. Bei grösseren Gebäuden hat die Beflaggung durch Aufziehen der Landesflagge und der deutschen Nationalflagge zu erfolgen. Eine Ausnahme hiervon macht das Verwaltungsgebäude der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, das als Sitz einer königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Behörde neben der deutschen Nationalflagge und der Flagge des hessischen Staates noch die preussische Dienstflagge zu führen hat. Diese Gebäude können ausser den unter Ziffer 1 aufgeführten Tagen allgemein beflaggt werden an dem Geburtstage des Landesfürsten und der Landesfürstin sowie des Thronfolgers und dessen Gemahlin.

5. Die Direktionsgebäude der an den Grenzen mit ausserdeutschen Staaten (Russland, Oesterreich usw.) belegenen Uebergangsbahnhöfe sind an den hochfeierlichen Tagen des Nachbarstaates, soweit diese Tage sich auf das Herrscherhaus beziehen (Geburtstag des Herrscherpaares, des Thronfolgers, Trauerfälle im Herrscherhause u. dergl.), zu beflaggen, wenn von dem Nachbarstaate bei gleichen Gelegenheiten in Preussen diese Höflichkeit erwidert wird. An Festtagen des Nachbarstaates von politischer oder militärischer Bedeutung dürfen die Gebäude auf den Grenzbahnhöfen nicht beflaggt werden. Die Beflaggung hat im übrigen derart zu erfolgen, dass neben der deutschen Nationalflagge und der preussischen Dienstflagge die Flagge des Nachbarstaates aufzuziehen ist.

6. Dienstwohnungen oder solche fiskalische Gebäude, die ausschliesslich Dienstwohnungszwecken dienen, dürfen nicht auf Staatskosten mit Flaggen geschmückt werden. Eben so wenig dürfen die zur Schmückung derartiger Gebäude erforderlichen Vorrichtungen, wie Fahnenstangen, Schnüre usw., aus Staatsmitteln beschafft oder unterhalten werden.

— **Eine neue Eisenbahnverbindung für den Berliner Ausflugsverkehr.** Buckow und die märkische Schweiz sollen durch eine neue Bahnverbindung besser erschlossen werden. Zur Zeit muss man in Dahmsdorf-Müncheberg auf eine schmalspurige Kleinbahn übersteigen, welche nur über wenige Personenwagen verfügt. Natürlich genügt die Bahn so in keiner Weise den Bedürfnissen des überaus regen Verkehrs, der hier namentlich im Sommer herrscht, wo Buckow, wie in diesem Jahre, 4000 Kurgäste beherbergt und einen gewaltigen Turistenverkehr hat. Man beabsichtigt nun, von Rehfelde aus, der 6 km hinter Strausberg gelegenen Station der Ostbahn, eine vollspurige Bahn zu bauen, die unter erheblicher Abkürzung des bisherigen Weges direkt nach Buckow führt. Die Bahn soll im wesentlichen durch Gebiet geführt werden, das dem Grafen v. Flemming gehört. Auf Flemming'schem Grund und Boden dicht bei der Stadt, und zwar bei dem neu erschlossenen Villengebiet im Westen und Südwesten, soll auch der Bahnhof errichtet werden. Graf Flemming will das Projekt nach Kräften fördern.

— **Eisenbahnprojekt Blankenburg-Quedlinburg.** Wie s. Zt. mitgetheilt, fordert die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn für die von ihr zu erbauende Bahn Blankenburg-Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale, deren Kosten auf 2500000 ℳ. veranschlagt sind, von den betheiligten Städten und Gemeinden zusammen einen verlorenen Zuschuss von 600000 ℳ. Die Städte und Gemeinden haben sich, wie der „Berl. Akt." mittheilt, inzwischen bereits sämmtlich entschlossen, die geforderten Beträge zu bewilligen, jedoch nur zu einem Drittel bis zur Hälfte als verlorenen Zuschuss, den Rest in irgend einer Form der Betheiligung, sei es in Aktien oder dergleichen. Es wird sich nun fragen, wie sich die Halberstadt - Blankenburger Bahn dazu stellt.

— **Oels-Ostrowo.** Nach einem Telegramm der „Nat.-Ztg." macht der Breslauer Bezirksausschuss bekannt, dass die Eisenbahndirektion Posen vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit Vornahme der allgemeinen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Oels nach Ostrowo beauftragt wurde. Diese Nachricht wird in den betheiligten schlesischen Kreisen sicher grosse Freude erregen.

— **Beendigung des Ausstandes bei der Aachener Kleinbahngesellschaft.** Zwischen dem Fahrpersonal und der Direktion dieser Gesellschaft waren Differenzen entstanden, infolge deren der Ausstand der Strassenbahner ausgebrochen war. Im ganzen waren etwa 110 Führer und Schaffner ausständig von 200 im ganzen Bahnnetz einschliesslich des Aussenverkehrs Eschweiler und Stolberg Angestellten. Der Betrieb konnte daher nur in beschränktem Umfange aufrecht erhalten werden. Es kam zu grossen Ansammlungen des Publikums, das den Arbeitswilligen und den Fahrgästen der im Verkehr befindlichen Wagen gegenüber eine drohende Haltung annahm und durchfahrende Wagen mit Gejohle und Geschrei empfing. Einige Hauptbetheiligte an diesem Auftritt wurden festgenommen. Eine Konferenz zwischen einem Ausschuss der Ausständigen und der Direktion der Kleinbahn vor der Regierung verlief erfolglos, da die Verwaltung unter keinen Umständen die erfolgten Kündigungen zurücknehmen wollte. Jetzt ist der Streik indessen beendet, die zwei Wochen ausständigen Angestellten haben den Dienst wieder angetreten, nachdem ihnen Prüfung ihrer Beschwerden zugesagt wurde.

— **Ueber den Eisenbahnunfall bei Neuss,** welcher sich, wie in Nr. 41 S. 668 d. Ztg. gemeldet, am Abend des zweiten Pfingstfeiertages zutrug, wurde am 2. d. Mts. vor der zweiten Strafkammer zu Düsseldorf verhandelt. Nach einer vierstündigen Sitzung wurden der Weichensteller Rosenbaum aus Neuss und der Lokomotivführer Averbrock aus Barmen freigesprochen, während der Zugführer Hübsen aus Barmen zu der geringsten zulässigen Strafe von einem Monat Gefängniss verurtheilt wurde.

— **Fahrgelderhinterziehungen bei der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat ebenso wie s. Zt. die Berliner Stadt- und Ringbahn die Erfahrung machen müssen, dass vielfach Fahrgäste mit Fahrkarten III. Klasse die II. Klasse benutzen, ohne eine Zuschlagkarte zu lösen. Die in der Regel fehlende Prüfung der Karten innerhalb der Bahnhöfe und Züge ermöglicht wie bei der Stadtbahn dieses unlautere Verfahren. Die Fahrgelderhinterziehung ist von der Betriebsverwaltung schon seit längerer Zeit beobachtet worden. Es wird ihr aber jetzt auch aus dem Publikum mitgetheilt, dass die Unredlichkeit von einzelnen Fahrgästen regelmässig betrieben wird. Die Betriebsverwaltung ist deshalb genöthigt, die Prüfungen der Fahrkarten in den Wagen II. Klasse bedeutend zu vermehren. Es ist angeordnet worden, dass sich an dieser Prüfung nicht nur die auf den Zwischenhaltestellen diensthabenden Haltestellenaufseher, sondern auch die Aufseher auf den Endhaltestellen sowie die Haltestellenvorsteher, die Zugmeister und Oberfahrer während ihrer Prüfungsfahrten zu betheiligen haben. Werden bei diesen Prüfungen Fahrgäste in der II. Klasse mit Fahrkarten III. Klasse ohne dazu gehörige nach Vorschrift gelochte Zuschlagkarte betroffen, so wird in folgender Weise verfahren: Wird in der II. Klasse ein Fahrgast mit einer Fahrkarte III. Klasse ohne eine Zuschlagkarte angetroffen, so wird dessen Persönlichkeit festgestellt. Es wird hierbei unter Umständen die Mitwirkung der Polizei in Anspruch genommen. Dem Fahrgast wird bedeutet, dass er eine Anzeige wegen Betruges zu gewärtigen habe. Wird ein Fahrgast im Besitze einer ungelochten Zuschlagkarte neben seiner Fahrkarte III. Klasse in der II. Klasse angetroffen, so wird derselbe zunächst darauf aufmerksam gemacht, dass die Karte ohne Lochung ungültig ist. Der Fahrgast hat aus dem Bestande des Prüfungsbeamten eine neue Zuschlagskarte zu lösen. Die vorgezeigte ungelochte Karte wird für spätere Benutzung zurückgegeben. Des weiteren wird festgestellt, ob der Fahrgast sich freiwillig und bei welchem der Bediensteten zum Uebergang in die II. Klasse gemeldet hat. Ist solches glaubwürdig nachgewiesen, so ist mit der Nachlösung der erforderlichen Zuschlagkarte die Angelegenheit erledigt. Kann die freiwillige Meldung jedoch nicht unzweifelhaft nachgewiesen werden, so wird die Persönlichkeit des Fahrgastes festgestellt und der Betriebsverwaltung zur weiteren Veranlassung gemeldet. Die Zuschlagkarte wird abgenommen. Die Fahrgäste, welche mit Fahrkarten III. Klasse in die II. Klasse übergehen wollen, werden darauf aufmerksam gemacht, dass die Beamten im Zug wie auf den Haltestellen mit Zuschlagkarten versehen und ausserdem überall Automaten mit Zuschlagkarten aufgestellt sind.

— **Sanitätsdienst im württembergischen Eisenbahndienst.** Die württembergische Eisenbahnverwaltung beabsichtigt, sämmtliche Bahnstationen mit sogenannten Rettungs- (Verband-) Kästen auszustatten. Auf denjenigen Stationen, an welchen Bahnärzte ihren Sitz haben, sollen grosse Rettungskästen, welche im wesentlichen den bisher schon vorhandenen entsprechen, auf allen übrigen Stationen kleinere Kästen, welche das nothwendigste für die erste Hilfeleistung enthalten, aufgestellt werden. Auf den Stationen der Bahnarztsitze sollen auch Krankentragbahren hinterstellt werden. Ausserdem ist ins Auge gefasst, sämmtliche Züge bezw. sämmtliche Zugführer mit dem erforderlichen Material zur ersten Hilfeleistung auszurüsten. Die volle Durchführung des Plans ist in der Etatsperiode 1903 und 1904 in Aussicht genommen. Jedem Rettungskasten liegen zwei Gebrauchsanweisungen und ein Samariterbüchlein bei. Die zusammenlegbare Anweisung wird im Kasten belassen, das auf Karton gedruckte Exemplar wird an geeigneter Stelle nächst dem Ort, wo der Kasten aufbewahrt wird, angeschlagen. Das Samariterbüchlein, das zur Belehrung im Samariterdienst überhaupt dient, wird dem Personal zugänglich gemacht. Die Rettungskästen werden an einer geeigneten, auch für Nothfälle zugänglichen Stelle aufbewahrt und gut im Stande gehalten. Die Vorstände der Betriebsinspektionen haben sich hiervon gelegentlich ihrer Dienstreisen zu überzeugen. Vorstehende Bestimmungen gelten auch für die Werkstätten- und Maschineninspektionen in Beziehung auf die bei denselben sowie bei den Betriebswerkstätten hinterstellten Rettungskästen. Die Bahnärzte sind gehalten, das Personal in der ersten Hilfeleistung bei Unglücksfällen zu unterweisen, damit es gegebenen Falls mit Nutzen beigezogen werden kann, und es sind zu diesem Zweck von den Bahnärzten im Benehmen mit den Betriebsstellen Unterrichtsstunden einzurichten, an welchen geeignete Beamte und Unterbeamte theilnehmen sollen.

Die Vorstände der Betriebsinspektion haben dafür zu sorgen, dass in ihren Bezirken auf den hierzu geeigneten Stationen ein regelmässiger Samariterunterricht eingeführt wird. Für jeden Betriebsinspektionsbezirk wird im Benehmen mit den Bahnärzten ein bestimmter Plan über die Einrichtung dieses Unterrichts aufgestellt. Zu dem Unterricht sind die auf den Stationen befindlichen Rettungskästen und Tragbahren sowie die den Rettungskästen beiliegenden Gebrauchsanweisungen und Samariterbüchlein zu benutzen. An dem Unterricht haben geeignete Beamte und Unterbeamte, sowohl vom Stations- als vom Fahr- und Bahnunterhaltungsdienst, sowie auch einige Arbeiter (Krankenkassenmitglieder) theil zu nehmen. Die Werkstätten- und Maschineninspektionen haben in erster Linie die Begleitmannschaften der Hilfswagen, soweit diese im Samariterdienst noch nicht ausgebildet sind, zur Betheiligung am Unterricht zu bestimmen. Den am Unterricht theilnehmenden Arbeitern wird, sofern derselbe in die ordentliche Arbeitszeit fällt, kein Abzug am Lohn gemacht. Sämmtliche Bezirksstellen haben die Ausbildung des Personals in der ersten Hilfeleistung bei Unglücksfällen in jeder thunlichen Weise zu fördern. Erreicht soll werden, dass auf allen grösseren Stationen (Bahnstationen I. und II. Klasse) sowie auf denjenigen kleineren Stationen, auf denen wegen der Entfernung der Station vom Wohnsitz eines Arztes die Herbeirufung ärztlicher Hilfe längere Zeit in Anspruch nimmt, desgleichen auf allen Bahnstrecken im Fahrdienst Personal zur Verfügung steht, das mit den nöthigen Handreichungen und Hilfeleistungen bei Unglücksfällen, insbesondere mit dem Heben, Tragen und Legen und der Beförderung von Verletzten vollkommen vertraut ist. Auf den Stationen I. und II. Klasse und bei den Werkstätten- und Maschineninspektionen sollen Verzeichnisse des ausgebildeten Personals mit Angabe der Wohnung an geeigneter Stelle aufgehängt werden.

— **Verdeutschung entbehrlicher Fremdwörter.** Das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat angeordnet, dass bei den württembergischen Verkehrsanstalten von jetzt an im schriftlichen Verkehr statt des Ausdrucks „Telephon" oder „Telephonapparat" die Bezeichnung „Fernsprecher", in zusammengesetzten Wörtern die Bezeichnung „Fernsprech-" zu gebrauchen ist. Insbesondere sind künftig die Benennungen Telephonanstalt, öffentliche Telephonstelle und Telegraphenanstalt mit Telephonbetrieb durch Fernsprechanstalt, öffentliche Fernsprechstelle und Telegraphenanstalt mit Fernsprechbetrieb zu ersetzen. Die auf Ausstattungsgegenständen (Schildern usw.) angebrachten seitherigen Bezeichnungen werden vorläufig belassen. Entsprechende Aenderung wird aus Anlass von Neuanschaffungen und Erneuerungen erfolgen.

— **Zur Reform der Personentarife** fasste, wie die „Nat.-Ztg." berichtet, die Bielefelder Handelskammer in ihrer letzten Sitzung den Beschluss, beim Minister der öffentlichen Arbeiten, beim Eisenbahnrath und beim Handelsminister folgende Anträge einzubringen: Alle bestehenden Personentarifvergünstigungen sind abzuschaffen mit Ausnahme der für mittellose Kranke und derjenigen im Nah- und Vorortverkehr. Die Rückfahr- und zusammenstellbaren Rundreisekarten sind ohne Gewährung von Preisvergünstigungen aus Bequemlichkeitsgründen beizubehalten. Der bisherige Unterschied zwischen Schnellzug- und Personenzugfahrpreisen ist zu beseitigen. Die Gewährung von Freigepäck ist aufzuheben. An Stelle dieser Vergünstigung wird von der Handelskammer beantragt, eine Ermässigung der Fahrpreise etwa auf die Hälfte der jetzt gültigen Rückfahrkartenpreise, wobei von dem halben Rückfahrkartenpreise mit Rücksicht auf die gewünschte Beseitigung des Freigepäcks noch ein halber Pfennig bei den Fahrpreisen der Wagenklassen I bis III in Abzug zu bringen ist. Der Fahrpreis der IV. Klasse ist von 2 ₰ auf 1,5 ₰ für das Kilometer zu ermässigen.

— **Personalnachrichten.** Sicherem Vernehmen nach treten demnächst der Eisenbahndirektionspräsident Taeger in Magdeburg und der Oberbaurath Ballauff in Cassel in den Ruhestand. An Stelle des Ersteren soll der Eisenbahndirektionspräsident Graaf in Kattowitz nach Magdeburg versetzt und an dessen Stelle der jetzige Oberbaurath Haassengier in Posen zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Kattowitz ernannt werden. Ebenso steht die Ernennung der Regierungs- und Bauräthe Hoeft in Halle und Stölting in Elberfeld zu Oberbauräthen unter gleichzeitiger Versetzung nach Königsberg i/Pr. bezw. Posen bevor, während der Ober- und Geheime Baurath Thelen in Königsberg i/Pr. zur Eisenbahndirektion in Cassel versetzt wird.

Versetzt sind: der Eisenbahndirektor Hessenmüller, bisher in Saarbrücken, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Halberstadt, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Umlauff, bisher in Erfurt, nach Eisenberg zur Anfertigung der ausführlichen Vorarbeiten für Eisenberg-Porstendorf, und der Eisenbahn-Bauinspektor Brosius, bisher in Cassel, nach Saarbrücken, als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst. — Es ist verliehen: dem Regierungs- und Baurath Kiel in St. Johann-Saarbrücken die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Burgund in Gleiwitz die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 2 daselbst, den Eisenbahn-Bauinspektoren Althüser in Schneidemühl die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion 2 daselbst und Thomas in Gleiwitz die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst. — Zu Eisenbahn-Bauinspektoren sind ernannt: die Regierungsbaumeister Beeck in Duisburg, v. Sturmfeder in Cassel und Diedrich in Essen a. R.

Oesterreich.

— **Die Mendelbahn.** Die Konzessionsbedingnisse für die Herstellung einer Bahn von der Station Kaltern der Ueberetscherbahn auf den Mendelpass sind, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, festgestellt und ist die Konzessionsertheilung an die Ueberetscherbahn alsbald zu erwarten. Die Anlagekosten der 4,4 km langen Bahnlinie sind mit 1 080 000 Kr. veranschlagt. Die Bedeckung der Baukosten erfolgt durch Ausgabe von der Ueberetscherbahn auszugebender Prioritätsaktien. Dem Unternehmen wird eine 15jährige Steuerfreiheit zugestanden. Für die Ueberetscherbahn und die Mendelbahn werden getrennte Betriebsrechnungen geführt werden. Die Bahn ist nicht nur für den Fremdenverkehr in Tirol von Wichtigkeit, sondern auch technisch besonders interessant. (Vergl. Nr. 64 S. 977 d. Ztg.).

— **Elektrische Kleinbahn Mattuglie-Abbazia-Lovrana.** Schon seit längerer Zeit ist der Bau einer elektrischen Kleinbahn von der Station Mattuglie über Abbazia, Volosca nach Lovrana geplant. In letzter Zeit wird die Verwirklichung dieses Planes eifrig betrieben. Das ursprünglich veranlagte Anlagekapital von 2 700 000 Kr., in welchem die Kosten für das zu errichtende Elektrizitätswerk inbegriffen waren, stellt sich, da die Errichtung eines solchen nunmehr gegenstandslos wurde, entsprechend geringer. Das nöthige Kapital soll, insoweit es nicht durch Zeichnungen der Interessenten, darunter die Gemeinden Abbazia, Volosca, Lovrana gedeckt ist, durch Ausgabe von Prioritäten im Betrage von 1 000 000 Kr. aufgebracht werden, deren Verzinsung und Tilgung zu gleichen Theilen durch die Südbahn und die internationale Schlafwagengesellschaft garantirt werden soll. Die beiden Unternehmungen haben diese Garantie von je 20 000 Kr. schon vor Jahren übernommen, sie jedoch an die Bedingung geknüpft, dass die Bahn bis Ende 1902 dem Betriebe übergeben werde. Da dies nun unmöglich erscheint, handelt es sich darum, die beiden Gesellschaften zu einer Erneuerung ihrer Garantieverpflichtung zu bestimmen. Wenn dies gelingt, hofft man von der Regierung die Genehmigung zu der geplanten Prioritätenausgabe zu erlangen, wodurch die Ausführung der Bahn gesichert wäre.

— **Die Verlängerung der Lokalbahn Pila-Jaworzno** bis zur Stadt und dem Kohlenwerke Jaworzno kann, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, als sichergestellt und die baldige Konzessionirung der Fortsetzungsstrecke als zweifellos angesehen werden. Durch die Verlängerung wird der Lokalbahn Pila-Jaworzno ein nicht zu unterschätzender Verkehr zuwachsen, indem die Betriebskohle der Staatsbahnen künftig ihren Weg über die Lokalbahn nehmen wird. Die Mittel für die Herstellung der Verlängerung sollen durch die Aufnahme einer schwebenden Schuld aufgebracht werden.

— **Südbahnprioritäten.** Das Wiener Handelsgericht hat das Ansuchen um Bestellung eines besonderen Kurators für die 4 prozentigen Südbahnprioritäten abschlägig beschieden. In der Begründung wird hervorgehoben, dass eine Kollision zwischen den verschiedenen Prioritäten derzeit nicht bestehe.

— **Die Verpachtung der Lokalbahn Mödling-Hinterbrühl.** Die Südbahn beabsichtigt, wie bereits gemeldet wurde, die elektrische Bahn zu verpachten, und steht deshalb mit einigen Gesellschaften, darunter auch mit der Union-Elektrizitätsgesellschaft in Unterhandlung. Die Regierung hat in dieser Angelegenheit an die Südbahn einen Erlass gerichtet, in welchem einer Verpachtung unter der Voraussetzung die Zustimmung gegeben wird, dass der Staat im Falle der Einlösung dieser Strecke durch die Pachtbedingungen nicht belastet werde.

— **Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzer Waldbahn).** Die Eröffnung dieser schmalspurigen Lokalbahn wird voraussichtlich Mitte September d. J. erfolgen.

— **Das Bauprogramm für die Wasserstrassen.** Das Handelsministerium hat den Mitgliedern des Wasserstrassenbeiraths eine Denkschrift übermittelt, in welcher die Grundzüge des Bauprogrammes für die durch das Gesetz vom 11. Juni 1901 sichergestellten Wasserstrassen entwickelt werden. Die Feststellung dieses Programmes ist die erste Voraussetzung für die Inangriffnahme der Kanalbauten und der mit dem Bau der künstlichen Wasserstrassen in untrennbarem Zusammenhange stehenden Flussregelungen in der ersten, den Zeitraum von 1904—1912 umfassenden Bauzeit. Von den im Gesetze vorgesehenen Wasserstrassen müssen nach dem Gesetze diejenigen im Jahre 1904 begonnen werden, bezüglich deren von den betreffenden Landtagen zustimmende Beschlüsse über die Beitragsleistung im Sinne des Gesetzes gefasst worden sind. Nach den bereits vorliegenden Beschlüssen, durch welche die Bereitwilligkeit der Landtage von Galizien, Mähren, Niederösterreich und Böhmen zu den im Gesetze vorgesehenen Beitragsleistungen ausgesprochen wurde, ist nicht daran zu zweifeln, dass die Bewilligung der Beiträge auch anderwärts einem Widerstande nicht begegnen werde.

— **Centraldirektor Ernst Fernau †.** Dieser Tage ist in Wien der Centraldirektor der Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft „Vulkan“ gestorben. Der Verstorbene hat sich um die Schaffung einer selbständigen Werkzeugmaschinenindustrie in Oesterreich, im besonderen solcher für den Eisenbahnbedarf, die grössten Verdienste erworben. Die Erzeugnisse des von ihm mitgeleiteten Unternehmens werden allerwärts als musterhaft anerkannt.

Ungarn.

— **Ermässigung der Getreidetarife.** Der ungarische Handelsminister empfing dieser Tage eine Abordnung, welche wegen Gewährung von Frachtbegünstigungen für Getreide aus Siebenbürgen bei dem Minister erschienen war. Der Führer der Abordnung betonte in seiner Rede, dass die siebenbürgischen Landestheile von den Absatzmärkten des Landes am weitesten entfernt liegen, weshalb die Erzeugnisse der dortigen Landwirthschaft mit den höchsten Frachtgebühren belastet seien. Da die Frachtgebühren die Preise des siebenbürgischen Getreides gegenüber demjenigen des Alföld drücken, ersuchen die Interessenten um die Gewährung einer Tarifbegünstigung von 20 %, damit hierdurch der aus den Entfernungsverhältnissen herrührende Frachtunterschied theilweise ausgeglichen werde und die Siebenbürger Landwirthe ihre Erzeugnisse günstiger verwerthen können. Der Handelsminister theilte der Abordnung mit, dass die Angelegenheit durch Berücksichtigung des Verlangens der Abordnung schon in den nächsten Tagen ihre Erledigung finden werde.

— **Vorsicht bei Verladung von Langholzsendungen.** Es hat sich auf den ungarischen Staatsbahnen der Fall ereignet, dass gelegentlich der Beförderung einer Langholzsendung auf einem Wagen mit Drehschemel eine Aufhaltgabel zerbrach und die Ladung unterwegs vom Wagen herabfiel, was einen schweren Unfall zur Folge hatte. Die Untersuchung der Aufhaltgabeln ergab, dass diese mit wenigen Ausnahmen genügend stark sind, um die Ladung gegen die Gefahr des Herabfallens zu sichern. Allein das Auf- und Abladen der Langholzsendungen wird von den Parteien nicht mit der genügenden Sorgfalt und Schonung vorgenommen, und werden infolge dessen die Aufhaltgabeln häufig während der Verladung beschädigt. Mit Rücksicht hierauf wurden die Stationen angewiesen, bei der Verladung von Langholz streng darauf zu achten, dass die Aufhaltgabeln unversehrt bleiben. Da ferner die Verladestationen in der Regel nicht über geeignete Verlademittel zur Verladung durch Hebung der Ladung über die Aufhaltgabeln verfügen, wurde angeordnet, dass die Verladung nur längs der Stirnseite des Wagens und nicht durch Abrollen des Langholzes über die gesenkten Aufhaltgabeln vorgenommen werden darf.

— **Stempelpflicht der Eingaben an die Staatsbahnen.** Von mehreren Seiten wurde dagegen Einspruch erhoben, dass die an die Staatsbahnen gerichteten Geschäftsbriefe als stempelpflichtig behandelt werden, und hiergegen geltend gemacht, dass die ungarischen Staatsbahnen keine Behörde, sondern eine Geschäftsunternehmung des Staates seien, weshalb auch die an diese Verwaltung gerichteten Zuschriften nicht als an Behörden gerichtete Eingaben betrachtet werden können. Infolge dieser Einsprache hat der Landes-Industrieverein an den Handelsminister eine Eingabe gerichtet, in welcher der Minister gebeten wird, sich in dieser Frage mit dem Finanzminister ins Einvernehmen zu setzen und zu verfügen, dass jene Fälle festgestellt werden mögen, in welchen die an die ungarischen Staatsbahnen gerichteten Eingaben als solche rein geschäftlichen Charakters betrachtet werden können und jene, in welchen der behördliche Charakter der Bahnverwaltung in den Vordergrund trete, demzufolge die an diese gerichteten Eingaben stempelpflichtig seien.

Luxemburg.

— **Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.** Ueber die Erneuerung des Pachtvertrages zwischen der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft wird der „Berl. B.-Ztg.“ aus Luxemburg geschrieben: Am 31. Dezember 1912 läuft der Pachtvertrag, durch welchen in Gemässheit des Frankfurter Friedens die Reichseisenbahnverwaltung an die Stelle der französischen Ostbahnverwaltung trat, ab, und für beide Interessenten war es von Wichtigkeit, schon jetzt eine Erneuerung derselben zu erreichen. Eine Verständigung zwischen Eigenthümer und Pächter stiess auf Schwierigkeiten, da letzterer eine ungenügende Pachtsumme bot. Für die Ausbeute einer Strecke von 202 km zahlen die Reichsbahnen den Aktionären der Wilhelm-Luxemburggesellschaft gemäss dem früheren Vertrage eine jährliche Rente von 3 379 135 Fr. bei einer kilometrischen Einnahme von 95 000 Fr. Im Juli wurde nun eine vorläufige Uebereinkunft zwischen der kaiserlichen Generaldirektion und dem Verwaltungsrathe erzielt, welche den Pachtvertrag bis zum Erlöschen der Konzession, d. h. bis zum Ablauf des Jahres 1959 verlängert, und wurde dieser Vertrag von der Generalversammlung der Aktionäre am 29. August in Paris einstimmig angenommen. Der neue Vertrag erhöht die von den Reichseisenbahnen jährlich zu zahlende Rente auf 4 146 858 Fr. ab 1. Januar 1903; auch haben diese für die ordnungsmässige Unterhaltung sowie für die Ausführung aller Ergänzungs- und Erweiterungsanlagen zu sorgen, was früher zu Lasten des Eigenthümers geschah. Beim Ablaufe des Vertrages gehen die angepachteten Linien in den Besitz des Grossherzogthums über. Ferner übernehmen die Reichseisenbahnen die Rückzahlung einer Subvention von 8 000 000 Fr. an den luxemburgischen Staat, welche dieser der Wilhelm-Luxemburggesellschaft zum Bau ihrer Bahnen vorgestreckt hat. Von Wichtigkeit ist auch die Klausel, dass die Gesellschaft sich verpflichtet, während der Dauer dieses Vertrages ohne ausdrückliche Genehmigung der kaiserlichen Generaldirektion keine neuen Eisenbahnkonzessionen im Grossherzogthum zu erwerben. Die Gültigkeit des Vertrages ist dadurch bedingt, dass bis zum 1. Juli 1903 zwischen dem Deutschen Reiche und dem Grossherzogthum Luxemburg ein Staatsvertrag zustande kommt, kraft dessen die luxemburgische Regierung darin einwilligt, dass der Betrieb der auf ihrem Gebiete belegenen Linien von den Reichseisenbahnen bis zum 31. Dezember 1959 weiter geführt werde. Dass seitens des luxemburgischen Staates Schwierigkeiten erhoben werden könnten, ist ausgeschlossen. Wohl wird obiger Vertrag erst rechtskräftig durch die Genehmigung der luxemburgischen Staatsregierung, doch kann diese einen von der Bahngesellschaft vorgeschla-

genen Pächter nur in dem Falle ablehnen, wo derselbe keine genügende finanzielle oder moralische Bürgschaft bieten würde. Die Möglichkeit, dass der grossherzogliche Staat selbst an den Betrieb seiner Linien, auf welchen er immer das Vorrecht hat, denken könnte, darf nicht ernst genommen werden. Trotz mancher Kritiken wird die deutsche Eisenbahnverwaltung in allen vorurtheilsfreien Kreisen als gut anerkannt; auch die vielgehegte Besorgniss der Einmischung Deutschlands in innere politische Verhältnisse des Grossherzogthums erwies sich als unbegründet. Für Luxemburg kommt daher an erster Stelle in Betracht, sich eine Rückzahlung der Subvention von 8 000 000 Fr. sowie einen Antheil am Reinertrage der Bahnen zu sichern. Zu bemerken ist noch, dass der Anschluss Luxemburgs an den Zollverein und der Pachtvertrag mit der Wilhelm-Luxemburg-Bahn parallel laufen und gleichzeitig, nämlich am 31. Dezember 1912 erlöschen; es werden beide Fragen auch wohl zugleich erledigt werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Vom Simplontunnel** werden wieder günstigere Nachrichten verbreitet. Es wird eine geringe Abnahme der hohen Gesteinstemperatur gemeldet, wonach das schlimmste in dieser Beziehung überwunden wäre. Bei dem bedeutend rascheren Fortschreiten der Arbeiten in den letzten Monaten wäre dann ein theilweises Einholen der durch widrige Umstände, ausserordentlichen Wasserzufluss usw. verursachten Verzögerung möglich.

— **Freiburg-Murten-Insbahn.** Der Verwaltungsrath des Unternehmens hofft, bis zum Winter die Linie wenigstens bis Sugiez dem Betrieb übergeben zu können, wenn auch Sugiez-Ins noch nicht beendigt sein sollte. Indessen gehen die Arbeiten auch für den elektrischen Betrieb Murten-Freiburg ihrer Vollendung entgegen.

Betriebsergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen. Im Monat Juli d. J. erzielten die schweizerischen Bundesbahnen (ehemalige Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen) einen Einnahmeüberschuss von 3 630 250 Fr. gegenüber einem solchen von 3 327 451 Fr., den die bisher zurückgekauften Linien im Juli 1901 hatten. In den ersten sieben Monaten beträgt die Gesammtheit der Einnahmen der Bundesbahnen 38 097 188 Fr., die der Ausgaben 23 061 471 Fr., der Einnahmeüberschuss 15 035 717 Fr., gegenüber nur 13 968 219 Franken im Vorjahr. Der Ueberschuss der Gotthardbahn war im Juli d. J. um 39 000 Fr. grösser als im gleichen Monat des Vorjahres; seit Januar beträgt er 5 358 743 Fr., d. i. 124 590 Franken weniger als in der gleichen Vorjahrszeit. Die Jura-Simplonbahn erzielte bis Ende Juli d. J. 7 794 548 Fr. Ueberschuss, d. i. 245 921 Fr. mehr als in der gleichen Zeit des Jahres 1901.

Fremde Welttheile.

— **Der Bau einer Eisenbahn von Quetta in englisch Belutschistan nach Nuschki** ist, wie die „Voss. Ztg." meldet, vom Staatssekretär für Indien genehmigt worden und wird sofort begonnen werden. Ueber diesen Bauplan berichtet das „Handelsmuseum" folgendes: Der bereits seit längerer Zeit durch Bemühung der indischen Regierung hergestellte und gesicherte Karawanenweg zwischen dem Westen des indischen Reiches und dem südöstlichen Persien, der in Quetta beginnt und sodann längs der Grenze zwischen Afghanistan und Belutschistan bis in die ostpersische Landschaft Seistan führt, soll in seiner schwierigeren, bergigen Anfangsstrecke bis Nuschki (140—150 km) durch eine Eisenbahn ersetzt werden. Die in den letzten Monaten vorgenommenen Vorarbeiten ergaben, dass der Bahnbau trotz einiger Tunnel und Einschnitte keine übermässigen Kosten und Schwierigkeiten verursachen wird. Auch wird daran gedacht, den westwärts von Nuschki gelegenen Theil der Karawanenstrasse durch Anlegung grösserer Wasserbehälter für einen noch umfangreicheren Verkehr als den bisherigen geeignet zu machen.

— **Ueber die Usambara-Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika** wird im „D. Kol.-Bl." berichtet: Am 15. Februar d. J. erreichte die Gleisspitze den Luengerafluss, welcher das zwischen Ost- und Westusambara liegende Thal bewässert. Die Montirung der eisernen Brücke über den Luengera wurde in drei Tagen mit farbigen Arbeitern bewerkstelligt. Diese Leistung spricht ausserordentlich für das praktische und einfache Brückensystem, welches von der Firma Beuchelt in Grünberg i. Schl. konstruirt und geliefert worden ist. Am 1. März fand Schienenschluss des Gleises bei Korogwe statt. Durch anhaltenden Regen wurde jedoch die Eröffnung der Bahn verzögert, da der durchweichte Boden das Befahren der 10 km langen Strecke im Luengerathal mit Maschinen nicht gestattete. Bei der Versuchsfahrt drückte die Lokomotive das Gleis vollständig in den Boden hinein. Erst nachdem eine ausreichende Beschotterung mit von Hand geschobenen Wagen erfolgt war, konnte die Lokomotive zum ersten Male ihren Pfiff am 15. März in Korogwe ertönen lassen. Die Eröffnung der Bahn erfolgte unter Betheiligung der Behörden der drei Bezirke Tanga, Westusambara und Wilhelmsthal; die Beamten der Plantagen und Handelshäuser sowie fast alle Europäer Tangas und eine nach Hunderten zählende farbige Bevölkerung hatten sich zur Feier eingefunden. Leider wurde die Feststimmung durch die kurz vorher eingetroffene Nachricht von der Ablehnung der Strecke Korogwe-Mombo getrübt. Namentlich fühlten sich die Eisenbahnbeamten durch die Unterbrechung des Baues nach Mombo schwer getroffen, da die vorzunehmende Betriebseinschränkung eine bedeutende Verringerung des Personals zur Folge hat. Durch den gleichzeitigen Wegzug der europäischen Unternehmer und farbigen Arbeiter hat ferner der Handel und das Geschäftsleben Tangas eine empfindliche Schädigung erlitten, von der sich besonders die europäischen Geschäfte wohl kaum erholen werden.

— **Der Bau einer Eisenbahn von Suakim nach Khartum**, der für die wirthschaftliche Erschliessung des Sudans die erste Bedingung ist, scheint nunmehr, wie die „Köln. Ztg." meldet, ernstlich in Angriff genommen zu werden. Die Vermessungen sollen im Winter dieses Jahres beendet und die ganze Strecke binnen zwei Jahren dem Verkehr übergeben werden können. Das Gelände ist günstig mit Ausnahme eines etwa 24 km breiten Hügelzuges zwischen Suakim und Sinkat. Ganz in der Nähe der geplanten Bahnlinie, nämlich bei Rosaites und bei Abu-Harras, sollen auch grössere Kohlenlager entdeckt worden sein.

— **Die Erschliessungsbahn von französisch Guinea (Konakry-Niger).** Die Erdarbeiten dieser Bahn sind in der Hauptsache bis Kindia, 149 km vom Ausgangspunkt, gefördert; mit Ausnahme von zwei Theilstrecken von je 17 km sind die eigentlichen Erdarbeiten sowohl wie die Maurerarbeiten für die Brückenköpfe und -Pfeiler fast vollendet. Auf den 34 km, auf denen die Erdarbeiten noch im Rückstande sind, werden gegenwärtig 1 700 Leute beschäftigt, so dass die ersten 149 km sehr bald für die Aufnahme des Oberbaues fertiggestellt sein werden. Die Schienen und Schwellen treffen regelmässig in Konakry ein; spätestens zum 1. Juni erwartet man die erste Lokomotive und bis Oktober soll das Werkstättenmaterial und das Fahrmaterial für die erste Strecke von 150 km eingetroffen sein. Die Länge dieser Strecke war ursprünglich auf nur 120 km festgesetzt worden, deren Ausführung an einen Unternehmer vergeben worden war. Letzterer begann die Arbeiten auch im Juni 1900, vermochte jedoch wegen verschiedener Umstände seinen Verpflichtungen nicht nachzukommen, so dass die Kolonie den Vertrag auf gütlichem Wege löste. Die Kolonie nahm nun den Bahnbau selbst auf, indem sie für die Strecke gleich die grössere Länge von 159 km ansetzte. Sie entschloss sich, in der direkten Regie die Arbeiten durch kleine Gruppen von Schwarzen unter je einem Werkführer (nach afrikanischem Sprachgebrauch „headman") ausführen zu lassen, der ausser einem bestimmten Preis in baar die Werkzeuge und Lebensmittel erhält; er ist in der Wahl seiner Leute vollkommen frei, die Verwaltung begnügt sich damit, die Arbeiten wie auch die Leute zu beaufsichtigen. Letztere ziehen dieses System, das sich bei dem Bau der Kongobahn erprobt hat, jedem andern vor, da sie weniger mit Europäern in Berührung kommen und sich nach Stämmen zusammenfinden können. Für die weiteren Strecken soll in gleicher Weise verfahren werden. Trotz der Störung durch den Wegfall des Unternehmers dürften die ersten 150 km für Ende 1903 dem Betrieb übergeben werden. Dieses Ergebniss wird die Kolonie sich selbst verdanken, denn das Mutterland wurde nicht um Hilfe angerufen, sondern die Kolonie nahm bei der Hinterlegungskasse und der Altersrentenkasse zwei Anleihen im Gesammtbetrage von 12 000 000 Fr. auf.

— **Schnelle Fahrten auf langen Strecken in Amerika.** Sogenannte Zwanzigstundenzüge verkehren, wie „Eng. News" meldet, zwischen Newyork und Chicago, und zwar auf der Newyork-Central- und auf der Pennsylvaniabahn. Die erstere Linie ist 1 577 km lang. Reisegeschwindigkeit bei 20 Stunden also rund 79 km/Std. Der Zug erreichte Chicago am 16. Juni zwei Minuten vor der fahrplanmässigen Zeit. Seine Höchstgeschwindigkeit betrug an einer Stelle auf einer Strecke von 1,6 km rund 142 km/Std. — Die Pennsylvanialinie ist 1 467 km lang. Reisegeschwindigkeit also rund 74 km/Std. Auch dieser Zug langte vor der fahrplanmässigen Zeit, und zwar um drei

Minuten, in Chicago an. Jeder der beiden Züge bestand ausser der Zugmaschine aus vier schweren Wagen: einem Schlafwagen, einem Abtheilwagen, einem Speisewagen und einem Kaffee- und Rauchwagen.

— **Schwere Eisenbahnunfälle in Amerika.** Wie dem „Lokal-Anz." ein Kabeltelegramm aus Newyork berichtet, wurde in der Nähe von Acrides im Staate Minnesota ein Zug der Chicago-North-Westernbahn von einem heftigen Cyklon überrascht. Der Zug fuhr mit einer Geschwindigkeit von 35 engl. Meilen; er wurde von den Schienen herabgerissen und stürzte einen Abhang 18 Fuss tief hinunter. Die Wagentheile fingen Feuer. Unter den Trümmern wurden drei Leichen hervorgezogen, ausserdem sind 20 Reisende schwer verletzt worden. Ferner entgleiste am 1. d. Mts. auf der Southern-Eisenbahn bei Berry ein Zug. Der Zugführer und etwa 25 farbige Reisende wurden getödtet. Der Lokomotivführer und der Heizer wurden schwer verbrüht und etwa 25 Insassen verletzt.

Allgemeines.

— **Wissenschaft und Praxis.** Unter dieser Ueberschrift erörtert „Engineering" in einem längeren Aufsatze die Art und Weise, in der zur Zeit in England die Ausbildung der Ingeniöre erfolgt, und stellt die Frage, ob England auch in dieser Hinsicht den Anforderungen der Zeit entsprechende Fortschritte gemacht habe. Dabei wird die Entwickelung der Charlottenburger Hochschule mit folgenden Worten anerkannt: „Die Charlottenburger Anstalt hat, wie wir feststellen müssen, an Bau- und Einrichtungskosten 10 000 000 ℳ gekostet und erfordert für ihren Unterhalt jährlich 1 400 000 ℳ. Dort ist jeder einzelne Wissenszweig durch einen Stab von mehreren Professoren vertreten, während in unserem Lande einem einzigen Manne die Pflicht auferlegt ist, alle Fächer der heutigen Elektrotechnik zu beherrschen und vorzutragen. Ausserdem sind die von den Studirenden zu zahlenden Gebühren weit niedriger, als in England üblich ist, und bei uns ist zu alledem noch die Studienzeit so überaus kurz bemessen, dass den Lernenden keine Zeit übrig bleibt, sich in die verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungsverfahren einzuarbeiten, welche sich neuerdings in Amerika in Werkstätten und Fabriken in so hohem Maasse werthvoll gezeigt haben." Dementsprechend hat denn auch in England die Auffassung bereits Boden gewonnen, dass es für die dortige Industrie von weit grösserem Nutzen sein würde, eine grosse wissenschaftliche Anstalt nach Charlottenburger oder Züricher Muster zu errichten als eine Anzahl mittlerer technischer Fachschulen.

— **„Abfahren."** Von sehr geschätzter Seite erhalten wir folgende Zuschrift: Die durch § 25 der Betriebsordnung dem diensthuenden Stationsbeamten vorbehaltene Erlaubniss zur Abfahrt der Züge wird seit Jahren allgemein in Deutschland durch den Zuruf „Abfahren" ertheilt. Dieser an den Zugführer bezw. den Lokomotivführer (z. B. Berliner Stadt- und Ringbahn) gegebene Befehl ist jetzt durch die Länge der Zeit allen Reisenden so in Fleisch und Blut übergegangen, dass selbst die Jugend mit ihm wohlvertraut ist. Das wäre ja an sich kein Fehler, aber die kleinen Knirpse sowohl wie grössere Kinder und selbst halbwüchsige Burschen gebrauchen öfter gedankenlos und spielend diesen Ausdruck, wenn sie entweder als Neugierige auf dem Bahnhof weilen oder auf ihren Zug warten oder sogar darin sitzen. Da es nun nicht ausgeschlossen erscheint, dass durch Anwendung dieses Zurufs gelegentlich einmal Unheil entsteht, indem ein unachtsamer Zugführer oder Lokomotivführer daraufhin losfährt, bevor entweder alle Reisenden eingestiegen sind oder bevor die Fahrstrasse für den Zug richtig gestellt ist, so dürfte es zweckmässig sein, allen fraglichen Zuruf Unbefugten bei Strafe zu verbieten, vor allen Dingen aber die Schüler in den Schulen darauf aufmerksam machen zu lassen, dass dieses zu einem Unfuge ausartende Spiel wegen der drohenden Gefahren unbedingt unterbleiben muss und mit Strafe bedroht ist. P.

Rechtsprechung.

— **Haftung der Eisenbahn wegen Lieferfristüberschreitung.** Ueber diese Frage hat das Landgericht München I unterm 1. März d. J. ein Urtheil gefällt, das von besonderem Interesse ist und daher an dieser Stelle näher mitgetheilt zu werden verdient. Eine am 6. Dezember 1899 in W. nach O. aufgegebene Wagenladung Wein traf am 7. Dezember in der Station B. ein, blieb dort aber wegen Ueberfüllung des Bahnhofes bis 14. Dezember stehen und langte erst am 15. Dezember unter 3½ tägiger Ueberschreitung der Lieferfrist in O. an. Infolge der damals herrschenden Kälte fror der Wein während des Transportes auf und gingen 1 593 l zu Grunde, wodurch der Adressat einen Schaden von 508 ℳ erlitt. Die Eisenbahn bot als Entschädigung nur den Betrag der ganzen Fracht von 154 ℳ an. Der Adressat erhob jedoch Klage auf Ersetzung des gesammten Schadens von 508 ℳ mit der Begründung, dass der lange Stillstand der Sendung in B., der als Ursache des Schadens anzusehen sei, auf grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen sei. Die Klage wurde aber abgewiesen mit folgender Begründung:

Bei der Frage nach der Haftung der Eisenbahn für den Schaden, den ein Gut auf dem Transporte erlitten hat, ist zunächst nach Lage des Falles zu entscheiden, ob die Beschädigung lediglich eine Folge des Transportes oder der stattgehabten Lieferfristüberschreitung gewesen ist. Ist die Beschädigung nicht durch die Lieferfristversäumung, sondern durch den Transport überhaupt verursacht worden, d. h. wäre die Beschädigung auch ohne Verspätung lediglich durch die Gefährlichkeiten des Transportes an sich eingetreten, so greifen die Bestimmungen des Art. 395 H.-G.-B. (jetzt § 456 H.-G.-B.) bezw. des § 75 der Verkehrsordnung Platz; im anderen Falle dagegen haben die Bestimmungen des Art. 397 H.-G.-B. (jetzt § 466) bezw. des § 86 V.-O. Anwendung zu finden. Der Kläger behauptet nun, die Beschädigung des Weines sei lediglich auf die Versäumung der Lieferfrist zurückzuführen und diese Anschauung muss als zutreffend erachtet werden. (Folgt Begründung, die hier nicht näher interessirt.) Nach § 86 V.-O. hat nun die Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, zu haften; hierbei ist jedoch wieder zu unterscheiden, ob eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat oder nicht. Nur in ersterem Falle haftet die Eisenbahn für den ganzen Betrag des Schadens; in letzterem Falle kann bei Nachweis des Schadens als Betrag desselben nur höchstens die ganze Fracht beansprucht werden. Da aber eine Deklaration des Interesses im vorliegenden Falle unbestrittenermaassen nicht stattgefunden hatte, kann Kläger als Betrag des Schadens nur den Betrag der Fracht beanspruchen.

Die Position des Schadenersatzberechtigten, der das Interesse an der Lieferung nicht deklarirt hat, wird nur dann eine bessere, wenn der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt wurde, da in diesem Falle gemäss § 88 a. a. O. der volle Schaden vergütet werden muss. Die Annahme des Klägers, dass im vorliegenden Falle der lange Stillstand des Wagens in der Station B. auf grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sei, ist aber unzutreffend. Denn nach Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn nahm nach Angabe des Zeugen H. der Güterverkehr in der Station B. sehr bedeutend zu. Die neue Bahnverwaltung hat diesen veränderten Verkehrsverhältnissen jedoch Rechnung getragen, indem sie in den nächsten drei Jahren nach der Verstaatlichung die Gleisanlagen in der Station B. um 13 km erweitert hat. Diese Erweiterung hat nach der Darstellung des offenbar unbefangenen Zeugen H. für gewöhnliche Fälle auch ausgereicht. Im Herbste des Jahres 1899 ist jedoch nach Angabe dieses Zeugen völlig unerwartet eine ausserordentliche Verkehrsmehrung eingetreten, der gegenüber sich auch die Erweiterungsanlagen als ungenügend erwiesen hätten. Infolge dessen habe sich eine aussergewöhnliche Verkehrsstockung eingestellt, wie sie in den vorhergegangenen Jahren nicht vorgekommen sei. Die Eisenbahnverwaltung habe, soweit ihr Arbeitskräfte und Maschinen zur Verfügung standen, alle möglichen Anstrengungen gemacht, um die Verkehrsstauung zu beseitigen; durch Sonderzüge seien viele Wagen abgeschoben worden und ausserdem habe die Direktion Ferngüterzüge nach der Schweiz und dem Ruhrkohlengebiete fahren lassen, um die Knotenstationen zu entlasten; auch habe eine stärkere Heranziehung und Vermehrung des Personals stattgefunden. Während diese Verkehrsstockung in der Station bestanden habe, sei der hier in Frage stehende Wagen Wein eingetroffen und der ganze Güterzug, in dessen Mitte sich der Weinwagen befunden habe, habe infolge der Verkehrsstockung nicht weiter gekonnt und sei auf ein Sammelgleis geschoben worden, auf dem er solange stehen geblieben sei, bis Platz gewonnen und die Weiterbeförderung vorgenommen werden konnte. Bei dieser Sachlage wird man nicht sagen können, die Verwaltung der preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft habe in hohem Grade die im Güterverkehre erforderliche Sorgfalt ausser Acht gelassen. Denn sie hat, soweit man die Verhältnisse überblicken kann, alles gethan, was den Umständen nach zu thun möglich war. Da die Verkehrsstockung völlig unerwartet eingetreten ist, so kann man der Verwaltung auch nicht zum Vorwurfe machen, dass sie sich auf eine solche aussergewöhnliche Verkehrsstockung nicht bei Zeiten eingerichtet habe. Uebrigens ist die Erweiterung einer Gleisanlage um 13 km schon so bedeutend, dass die Verwaltung

annehmen durfte, mit dieser Erweiterung vorläufig auszukommen. Aber auch dem Personal der Station B. kann im vorliegenden Falle der Vorwurf der Nachlässigkeit nicht gemacht werden. Der Kläger behauptet allerdings, es sei mit Rücksicht auf den Inhalt des Wagens und im Hinblick auf die damals herrschende Kälte Pflicht des Bahnpersonals gewesen, den Wagen aus dem Güterzuge zu nehmen und sofort weiter zu befördern. Allein abgesehen davon, dass zu einer solchen Bevorzugung, nachdem der Wein als Frachtgut rollte, kein Anlass bestand, ist auch das Herausnehmen des Wagens, welcher mitten im Güterzuge stand, ein Ding der Unmöglichkeit gewesen und hätte den ganzen Verkehr auf den Kopf gestellt. Der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit ist demnach unbegründet und damit entfällt die Möglichkeit, dem Kläger den ganzen Schaden zuzuerkennen.

Bücherschau.

— **Reform der Eisenbahntarife.** Ein kleiner Beitrag zu derselben. Von A. G. Th. Jordan. Kommissionsverlag der Amthor'schen Verlagsbuchhandlung. Leipzig. Preis 1 *M.*

Unter den Gegenständen, welche seit Jahrzehnten die Federn unserer Fachschriftsteller in Bewegung gehalten haben, nimmt die Verbesserung des Tarifwesens eine ganz hervorragende Stelle ein. Dabei begnügen die Meisten sich damit, die Grundlagen der bestehenden Tarife anzuerkennen, über deren Anwendung aber Vorschläge im Sinne einer Vereinfachung oder erleichterten Handhabung zu machen. Der Verfasser der eingangs genannten Schrift hat es jedoch versucht, der schwierigen Aufgabe von einer anderen Seite beizukommen, indem er sich gegen die Grundregeln der bestehenden Tarife, die Werthklassifikation und die Bemessung der Frachtsätze nach der Entfernung wendet. Wenn wir seine zum Theil sehr unklaren Ausführungen richtig verstehen, so ist seine Flugschrift ein Vorschlag, die Gütertarife ohne Rücksicht auf den Werth der Güter und ohne Rücksicht auf die kilometrische Entfernung nach einem von dem Verfasser erfundenen neuen Begriff, der „Betriebsstunde“, über deren Sinn er sich wohl selbst nicht genügend klar geworden ist, festzusetzen. Die Ausführungen der Flugschrift mögen daher vielleicht geeignet sein, ein Laienpublikum über ihre Unhaltbarkeit hinwegzutäuschen, eine ernsthafte Erörterung derselben erscheint für eine Fachzeitung nicht möglich. Um den Grad des Verständnisses, den der Verfasser seiner Aufgabe entgegenbringt, zu kennzeichnen, wollen wir daher nur noch anführen, dass er auf S. 30 unter Z. 4 als einen der obersten Grundregeln der zukünftigen Gütertarife u. a. folgende Sätze vorschlägt: „§ 1. Weder Frachten noch Nebengebühren dürfen nach Kilometern berechnet werden. § 4. Ein vollständiger Gütertarif darf für das ganze Netz einer, auch der grössten, Verwaltung nicht mehr als 30 *₰* kosten. Sapienti sat!

Kartenschau.

— **Greiner & Pfeiffers Uebersichtskarte der Eisenbahndirektionsbezirke Deutschlands.** Mit Stationsverzeichniss. Nach amtlichem Material bearbeitet von Max Paasche. Stuttgart 1902. Greiner & Pfeiffer. Preis 2 *M.*

Die rührige Verlagshandlung, die ihre Thätigkeit bereits früher mit bestem Erfolge dem Eisenbahnwesen zugewandt hat — wir erinnern an das in Nr. 77 S. 1174 Jahrg. 1900 d. Ztg. besprochene Eisenbahnhandbuch von Schwarzkopf — hat mit der jetzt herausgegebenen Uebersichtskarte ein neues Unternehmen an den Markt gebracht, das gewiss zahlreichen unserer Leser willkommen sein wird. Die im Maassstabe von 1:200000 gehaltene Karte vereinigt die Vorzüge einer handlichen Form mit denjenigen einer grossen Genauigkeit und Reichhaltigkeit. Wenn auch selbstredend nicht alle Stationsnamen auf dem engen Raum haben untergebracht werden können — ein solches Verfahren würde die wünschenswerthe Uebersichtlichkeit zu sehr beeinträchtigt haben —, so ist doch durch die namentliche Aufführung der wichtigsten Haupt- und Zwischenstationen auch nach dieser Richtung das Möglichste geschehen. Durch die Unterscheidung von Staats- und Privatbahnen, von ein- und zweigleisigen Strecken, durch verschiedenfarbige Veranlagung der Direktionsbezirke gestaltet sich die Karte für den praktischen Gebrauch zu einem sehr zweckmässigen Hilfsmittel, und die saubere und sorgfältige Ausführung lässt den festgesetzten Preis als einen überaus billigen erscheinen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Vereins-Kilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 46 (Stargard-Cüstriner Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (dänische Eisenbahnen), je der VI. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 74 und 74a (k. k. österreichische Staatsbahnen), Nachtrag IX zu dem Kilometerzeiger Nr. 75 (priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) und Nachtrag VIII zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“. Der im August 1898 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 46 ist aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zu dem Verzeichniss Nr. 38 (königl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M.) ist der V. Nachtrag ausgegeben worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 283 vom 23. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anschrift an Wagen mit Lenkachsen (abgesandt am 2. September d. J.).

Nr. III 935 vom 1. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 4. September d. J.).

Nr. III 936 vom 1. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung an Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 4. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Binnen-Gütertarif VII.

Vom Tage der Eröffnung der Strecke Borken i. Westf.-Burgsteinfurt der westfälischen Landeseisenbahn wird auf Seite 13 des oben bezeichneten Tarifs unter 1 a die folgende Bestimmung aufgenommen:

„Für die Ueberführung von Zollgütern in Wagenladungen von dem Bahnhof Borken i. Westf. W. L. E. nach dem Nebenzollamte auf dem Staatsbahnhof Borken i. Westf. kommt eine Gebühr von 2 *M.* für den Wagen zur Erhebung.“

Essen, den 30. August 1902. (2294)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 5. September d. J. ab gelangen neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Stationen der Nebenbahn Bütow-Lauenburg i/P. des Direktionsbezirks Danzig zur Einführung. Ausserdem werden von dem gleichen Termine ab die Stationen der Theilstrecken Dt.-Eylau-Niedeck und Schlochau-Zechlau des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 1. September 1902. (2295)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 finden im Transittarif für gewisse Güter belgischer oder holländischer Herkunft ab Frankfurt a/M. Hafen rechtsm. nach Basel transit Westschweiz vorgesehenen Frachtsätze auch Anwendung auf Sendungen nach den Stationen der Spiez-Frutigenbahn, Spiez-Erlenbachbahn, Bern-Neuenburgbahn (direkte Linie) und der Gürbethalbahn.

Nach dem gleichen Gebiet gelten ab dem vorbezeichneten Zeitpunkt die Frachtsätze für Basel transit in den Ausnahmetarifen 17 bezw. 7 für Petroleum und Naphta in den Tarifheften 6 (Baden-Main-Neckarbahn) bezw. 8 (Baden-Pfalz).

Karlsruhe, den 30. August 1902. (2296)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Auf 1. September 1902 werden die allgemeinen Tarifvorschriften der schweizerischen Eisenbahnen wie folgt geändert:

Art. 25 lit. A Ziffer II:

1. In der Ueberschrift werden in der zweiten Zeile die Worte: „Kipp- und Förderwagen, Rollwagen" gestrichen und im Eingang nach „Eisenbahnwagen aller Art" wird eingeschaltet: („ausgenommen Kipp-, Förder- und Rollwagen, diese siehe nachstehend unter Ziffer III)".
2. Am Schlusse (unmittelbar vor der lit. B Land- (Strassen-) und Wasserfahrzeuge) wird als neue Ziffer III folgendes nachgetragen:
   „III. Kipp-, Förder- und Rollwagen:
   a) wenn sie in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können,
   nach den Bestimmungen unter lit. B I,
   b) wenn sie in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können,
   nach den Bestimmungen unter lit. C".

Art. 26.

In der ersten Zeile nach „lit. A I a und C II a, C und c" und in der dritten Zeile nach „lit. A II a, C und c" wird eingeschaltet: „sowie III".

Die allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften sind auch auf den Verkehr Basel, Schaffhausen und Singen bad. Bahn, sowie Waldshut-Schweiz anzuwenden.

Karlsruhe, den 1. September 1902. (2297)
Gr. Generaldirektion.

Westfälische Landes-Eisenbahn.

Am 1. September d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr, Theil II in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1900 aufgehoben wird. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Lippstadt, den 31. August 1902. (2298)
Die Direktion.
Schönfeld.

Heft 7 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs.

Zu dem Heft 7 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 15. September d. J. Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr der Station Essen-Segeroth zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Essen-Segeroth und unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 1. Septbr. 1902. (2299)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. an tritt für Chlorkalium-Sendungen (salzsaures Kali) von Salzungen nach Le Fayet-St. Gervais (Haute Savoie) bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg für die Strecke Salzungen-Genf transit ein Frachtsatz von 259 Cts. für 100 kg in Kraft.

Strassburg, den 1. Septbr. 1902. (2300)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Rodingen und Dülken auf Seite 46 des Heftes 2 zum Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn wird mit Wirkung vom 15. Oktober d. J. an von 5,56 auf 6,56 ℳ für 1 000 kg richtig gestellt.

Strassburg, den 30. August 1902. (2301)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hanseatisch-ostdeutscher Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Culmsee-Melno einerseits und der Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits für die Artikel: Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitzel und Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts, Torf, Torfstreu und Torfmull sowie für Wegebaumaterialien in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau Alexanderplatz in Berlin.

Berlin, den 28. August 1902. (2302)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch - linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen V/VIII.)

Am 1. September d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag X in Kraft. Er enthält u. a. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl des Sp.-T. II für die Station Lübben des Direktionsbezirks Halle sowie Entfernungen für die Stationen Rothenkamp, Neindorf, Gr. Twülpstedt und Velpke des Direktionsbezirks Magdeburg. Letztere treten jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Schandeloh-Oebisfelde in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, bei denen auch der Nachtrag zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben ist.

Cöln, den 25. August 1902. (2303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. werden nachfolgende Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 7 (für Kalk, gebrannten, Gyps, gemahlenen, Steine des deutschen Spezialtarifs III usw.) aufgenommen:

	Passau Donaulände transit		Regensburg Donaulände transit		Deggendorf Donaulände transit	
	km	für 100 kg in Pfennig	km	für 100 kg in Pfennig	km	für 100 kg in Pfennig
Bodenwöhr	181	46	63	24	138	40
Fischhaus	16	10	—	—	—	—
Furth i/W.	228	56	110	34	174	48
Gotteszell	86	25	99	32	24	15
Kalteneck	21	11	—	—	—	—
Klardorf	154	40	37	18	111	34
Kothmaissling	216	54	98	32	173	48
Regen	100	28	113	35	39	19
Röhrnbach	31	13	—	—	—	—
Waldkirchen in Niederbayern	38	14	—	—	—	—

München, den 2. September 1902. (2304)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rechtsrheinisch - hessischer Güterverkehr.
(Gruppen VI/VII.)
Mit sofortiger Gültigkeit werden folgende Entfernungen berichtigt:
Brilon (Wald)-Ostönnen . . von 106 auf 88 km
Brilon (Wald)-Rhynern . . „ 102 „ 99 „
Brilon (Wald)-Welver . . . „ 118 „ 92 „
Brilon (Wald)-Werl . . . „ 100 „ 95 „
Brilon (Wald)-Westönnen . „ 110 „ 92 „
Ferner werden unter den bei Brilon (Stadt) auf Seite 3 des Nachtrags XII genannten Ausnahmen die Stationen Welver und Westönnen nachgetragen.
Essen, den 29. August 1902. (2305)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr.
Tarif Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.
(Holzverkehr Oesterreich-Bayern.)
Mit Gültigkeit vom 20. l. Mts. gelangen für die Beförderung von Grubenhölzern in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Obdach und Trieben nach Hausham und Miesbach direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 3. September 1902. (2306)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 finden die Frachtsätze für Basel transit des Ausnahmetarifs 17 (für Petroleum und Naphta) im badischen Binnengütertarif und im Gütertarif badische Bahn-Basel S. B. B. und Basel-St. Johann auch Anwendung auf Sendungen nach Stationen der Spiez-Frutigenbahn, Spiez-Erlenbach, Bern-Neuenburgbahn (direkte Linie) und der Gürbethalbahn.
Karlsruhe, den 1. September 1902. (2307)
Grossh. Generaldirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III).
Vom 1. September d. J. ab werden die Stationen der Neubaulinie Wildpark-Nauen des Direktionsbezirks Berlin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 30. August 1902. (2308)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - galizisch - südwest-russischer Grenzverkehr.
Theil II, Heft I.
Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr.
Artikeltarife.
(Aenderung der Bestimmung über die Anwendung des Tarifes im Rückvergütungswege.)
Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 ist die in den obenbezeichneten Tarifen unter „C. Kontrolvorschriften etc.“ sub Ziffer 2, vorgesehene Bestimmung über die Liquidirung des Frachtunterschiedes bei Sendungen nach dem tarifarisch besonders begünstigten russ. Verkehrsgebiete, die von den österr. Grenzstationen Brody, Nowosielitza oder Podwoloczyska zunächst nur nach Radsiwillow, Russ.-Nowosselizy oder Wolotschisk weiter aufgegeben werden, dahin abzuändern, dass ein Alinea 2, der obigen Ziffer, an Stelle der Worte: „. . . . . des von der endgültigen russischen Bestimmungsstation abgestempelten Originalfrachtbriefes . . . . .“ die Worte: „. . . . . des Frachtbriefduplikates von der russ. Grenzstation bis zur endgültigen russ. Bestimmungsstation . . . . .“ zu setzen sind.
Wien, am 29. August 1902. (2309)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1902 gelangt der Nachtrag V zur Einführung.
München, den 3. September 1902. (2310)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

2. Verdingungen.

Verdingung von 2 400 qm Linoleum zu Fussböden, braun, „System Walten“ in einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin.
Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. September 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 *M.* baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. September 1902.
Berlin, den 31. August 1902. (2311)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und Unterhaltung der Dienstpelze soll verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 19. k. Mts., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. September d. J.
Magdeburg, den 27. August 1902. (2312)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung, betreffend Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für 1903, und zwar:
rund 1 570 cbm Eichen-,
7 780 „ Kiefern- und
210 „ sonstige Nutzhölzer.
Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum 30. September 1902, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.
Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 7 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 1 *M.* in baar portopflichtig von unserem Rechnungsbüreau B bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.
Zuschlagsfrist bis 28. Oktober 1902.
Kattowitz, den 30. August 1902. (2313)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von 650 Stück Wäschebeuteln soll verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 22. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. k. Mts.
Magdeburg, den 27. August 1902. (2314)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Werkstatts-Nutzholz (Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Buchen-, Erlen-, Escher-, Pappel-, Nussbaum- und Mahagoniholz) für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.
Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, hierselbst, eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstatts - Nutzhölzern“ versehen bis 30. September 1902, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.
Ende der Zuschlagsfrist am 30. Oktober 1902, Nachmittags 6 Uhr.
Cöln, den 30. August 1902. (2315)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württembergische Staatseisenbahnen.
Werkholzlieferung.
Der Bedarf der k. Eisenbahnwerkstätten an Werkhölzern für das Jahr 1903 soll vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse über die Grösse des Bedarfs und die Maasse der Hölzer werden auf Verlangen von der unterzeichneten Behörde kostenfrei abgegeben.
Die Angebote wollen spätestens bis 23. September 1902, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung“ versehen hier eingereicht werden. (2316)
Cannstadt, den 1. September 1902.
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. September Vorm. gemeldet.

Nr. 25. Berlin, am 6. September 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A × weiss	—	1	—	eiserner Ringtopf —	4,5	1	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
2	A B H A	77	1	Fass	leer —	22	2	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
3	A D	1301/2	1	Kiste	leer —	123	3	Mannheim	Badische Stsb.	
4	A G	150	1	Rolle	Messingdraht —	16	4	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
5	A H	183	1	Kiste	l. Weinflaschen —	60	5	Saarbrücken	St. Johann=Saabr.	
6	A K I	694	1	Kasten	Handnähmaschine —	10,5	6	Hannover	K. E.-D. Hannover	
7	A K F	10176	1	Kiste	Kakao u. Chokolade	31	7	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
8	A W	2973	1	„	Messingklinken —	30	8	München Centr.	Bayerische Stsb.	
9	A W B A L	—	2	Pack	9 leere Körbe —	13	9	Siershahn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
10	B	3	1	Bund	4 Bretter —	2	10	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	1 m lang.
11	B	5	1	Korbblechfass	Terpentinöl —	38	11	Suftgen	Reichsbahn	
12	B C	23812	1	Korbballon	ansch. Glycerin —	74	12	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
13	B C R	237	1	Bund	Bandeisen —	40	13	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	3,5 m lang.
14	B K A	—	1	Bierfass	leer —	9,5	14	Neudamm	Stargard-Cüstriner E.	
15	B R	15724/5	2	Kisten	leer —	41	15	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
16	C	1455	1	Kiste	Feigenkaffee —	15	16	Asch=Geeder	Bayerische Stsb.	
17	C A S	26	1	—	Privatdecke, 3,90 m br., 11,50 m l.	21	17	Brilon Wald	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
18	C D	243	1	Fass	leer —	20	18	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
19	C J P	9462	1	Kiste	ansch. Wein —	35	19	Spandau	K. E.-D. Berlin	
20	C K	600	1	Ballen	Putzbaumwolle	100	20	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
21	C P	431	1	Korbfl.	Spiritus —	5	21	Gera Pr. St.	K. E.-D. Erfurt	
22	C & W	271	1	Ballot	Baumwollwaaren	93	22	Würzburg	Bayerische Stsb.	
23	C W C	8072	1	Kiste	Tabak —	19	23	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
24	D G S M	160	1	Ballen	Garn —	138	24	Dresden Fr.	Sächsische Stsb.	
25	D L	61497	1	Fass	Wein —	75	25	Dahlhausen (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
26	D S	25214	1	Kiste	Wein —	66	26	Berlin H. & L.	K. E.-D. Berlin	
27	E F	—	1	Weinfass	leer —	110	27	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	
28	E F	11299	1	Kiste	Wollstoffe —	75	28	Lüben	K. E.-D. Breslau	
29	E G	2	1	Sack	Kaffee —	13	29	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
30	E H	46	1	Pack	l. Körbe —	4,5	30	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
31	E M	3746	1	—	Thürfüllung —	7	31	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
32	E V	1/4	4	Körbe	gefüllt —	297	32	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
33	F	—	1	Korb	Pflaumen —	8,5	33	Schongau	Bayerische Stsb.	
34	F E	21885	1	Kiste	leer —	140	34	Altona	K. E.-D. Altona	
35	F G	1278	1	—	eisernes Sieb —	9	35	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
36	F H	29	1	Kanne	Oel —	30	36	Löwenberg i/M.	K, E.-D. Stettin	
37	F K	200/1	1	Kiste	leer —	70	37	Hannover	K. E.-D. Hannover	
38	F S	—	1	Stück	Eisenrohr —	120	38	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	F S	2	1	Korb	gefüllt —	35	39	Neustadt a. S.	Bayerische Stsb.	
40	G B C	951	1	Stück	runde Eisenscheibe —	9	40	Weetzen	K. E.-D. Hannover	
41	G J	—	1	Bund	6 Stb. □-Stahl —	47	41	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
42	G K	495	1	Korb	leer —	7	42	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
43	Gm	44	1	Stück	Viehgitter —	—	43	Stumsdorf	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
44	G M	101, 102	2	Ballen i. Leinen	Lumpen —	156	44	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
45	G M	49729	1	Bund	Garbenbänder —	20	45	Gemünden	Bayerische Stsb.	
46	G Pf	—	1	Korb	Pflaumen —	21	46	Hof	„	
47	G P	—	1	—	eisernes Rohr —	5	47	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
48	G Z W	2199	1	Kiste	Linoleummuster —	26	48	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
49	H	8	1	Korb	leer —	3	49	Seidenberg	K. E.-D. Breslau	
50	H B	29	1	Fass	leer —	20	50	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
51	H B S	—	2	Korbkannen	leer —	?	51	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
52	H C	3802	1	Schachtel	Kranz —	8,5	52	Rottenburg a. Laaber	Bayerische Stsb.	
53	H E	5989	1	Verschlag	Maschinenrad —	20	53	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
54	H F	2	1	Kiste	leere Flaschen —	22	54	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
55	H H F	I, III, I	3	Taubenkörbe	leer —	?	55	Stockum	K. E.-D. Essen	
56	H R	151	1	Kiste	getr. Pflaumen —	13	56	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
57	H R	1616	1	Glaskiste	leer —	25	57	Ulm	Württemberg. Stsb.	
58	H S	83714	1	Korbfl.	Lack —	18	58	Altdamm	K. E.-D. Stettin	
59	J E	14710/11	2	Kisten	Plüsch —	150	59	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
60	J L	6277	1	Kiste	Emballage —	32	60	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
61	J H	1705	1	Fass	leer —	8	61	Remagen	K. E.-D. Cöln	
62	J R	414	1	Ballen	Leder —	57	62	Laer	K. E.-D. Essen	
63	J S H	5 23	1	—	Privatkette, 6 m l. —	22	63	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
64	J V	656	1	Kiste	Werkzeug —	57	64	Passau	Bayerische Stsb.	
65	J W	1066	1	„	Bürstenwaaren —	8	65	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
66	K	118	1	Bund	2 Stück Bandeisen —	27	66	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
67	K C	256	1	Kiste	Grabtafel —	20	67	Danzig	K. E.-D. Danzig	
68	K W	1111	1	Korb	Eisenwaare —	89	68	Marsberg	K. E.-D. Cassel	
69	L	1	1	Stück	Herdplatte —	9	69	Lippstadt	„	mit Ring und Deckel.
70	L M	734/8	5	Fass	ansch. Farbe —	566	70	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
71	L S	896	1	Kiste	Rosinen —	9,5	71	Laer	K. E.-D. Essen	
72	L S W	—	1	Ballen	Pappe (Wellpapier)	69	72	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
73	M B A	967	1	Kiste	Zollgut —	11,5	73	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
74	M B S	10284	1	Ballen	Manufakturwaaren —	39	74	Aachen	K. E.-D. Cöln	
75	M C	1047/8	2	Kisten	verlötheter Blechbehälter	187	75	Kaldenkirchen	„	beschr.: Soerabaya.
76	M F H K	152 656	1	Korb	leer —	5	76	Goch	„	
77	M H	5960/61 5964	3	Kisten	l. Flaschen —	226	77	Trier r/M.	St. Johann=Saarbr.	
78	M H	5990	1	Kiste	Spielwaare —	55	78	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
79	M K	19299	1	„	leer —	6	79	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	N M Bahn	—	1	Stück	Viehgitter (roth angestrichen)	—	80	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
81	N W B W G	3	1	—	Kette —	36	81	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
82	O J K	80004	1	Kiste	ansch. Wein —	75	82	Naumburg Hbf.	K. E.-D. Erfurt	
83	P	—	2	Stück	neue Holzschaufeln	3,5	83	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
84	P	114	1	Blatt	Eisen —	24	84	Egisheim	Reichsbahn	2,28 m lang.
85	P B	4644	1	Kiste	gefüllt —	6	85	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
86	P C	—	1	Pack	9 Körbe, 6 Deckel —	20	86	Leipzig Bayr.	Sächsische Stsb.	
87	P C	13702	1	Kiste	? —	37	87	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
88	P H	72	1	Pack (in Leinen)	Kupferdraht —	18	88	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
89	P K	2797	1	Kiste	Glaswaare —	42	89	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
90	R	5066	1	„	Strümpfe —	41	90	Oels	K. E.-D. Breslau	
91	R B	184	1	Ballen	Nelken —	53,5	91	Neustadt/Orla	K. E.-D. Erfurt	
92	R K	I	1	„	Manufakturwaaren —	17	92	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
93	S	—	1	Stück	Gussrohrbogen —	9	93	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
94	S	—	1	Korb	Pflaumen —	32	94	Ansbach	Bayerische Stsb.	
95	Sac	755	1	Ballen	leere, neue Säcke —	154	95	Braunschweig Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
96	S B	4	1	Stück	Schraubenschlüssel —	1	96	Lauterburg	Reichsbahn	
97	S H B	441	1	Kiste	eis. Maschinentheil —	70	97	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
98	S S	53	1	„	gef. —	121	98	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
99	S S	468	2	Korbballen	leer —	30	99	Gera	K. E.-D. Erfurt	
100	S V	5290	1	Bund	5 Stg. Rundeisen —	27	100	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
101	S W	1949	1	Ballen	Wellpapier —	14	101	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
102	P & C	4137	1	Kiste	Eisenwaaren —	80	102	„	„	
103	T N R T	—	1	—	Gussstück —	1	103	Eger	Bayerische Stsb.	
104	V B K	150	1	eisernes Benzinfass	leer —	76,5	104	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
105	W	—	2	Körbe	Strohhäcksel —	14	105	Schöneberg M. B.	Militär-Eisenbahn	
106	W	—	2	Ballen	Torfstreu —	200	106	Hachenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	W	16	1	—	Gusstheil —	0,5	107	Marktheidenfeld	Bayerische Stsb.	
108	W	7750	1	Kiste	gef. —	121	108	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
109	W B	—	1	Sack	alte Brötchen —	12	109	Jünkerath	K. E.-D. Cöln	
110	W B	610	1	Kiste	Wein —	50	110	Duisburg	K. E.-D. Essen	
111	W K	—	1	Stück	Gusskesseltheil —	26	111	Gelsenkirchen	„	(Rumpf).

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					B. Güter m. Adr. bez.:					
112	Behrend u. Feilmann	—	1	Bällchen	ansch. Tuche —	14	112	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
113	Walter Bosch Bochum	0141	1	eisernes Benzinfass	leer —	82	113	Dahlbusch=Rotth.	K. E.-D. Essen	
114	Brennstempel: Brauerei Bibra	109	1	Bierfass	leer —	14	114	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
115	Brauerei Victoria	—	½	Tonne	leer —	33	115	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
116	Brauhaus Würzburg	4819	1	Bierfass	leer —	35	116	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
117	Danzig	332	1	Hutkarton	1 Strohhut, 1 Muff, 1 Morgenkostüm etc.	2	117	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
118	Wilh. Dunker	—	1	Koffer	Kleider —	10	118	Marten	K. E.-D. Essen	Gepäck.
119	G. H. Eisenach	—	1	Fass	russische Krohn-Sardinen	4	119	Dollern	K. E.-D. Altona	
120	Henniger Erlangen	36618	1	Bierfass	leer —	55	120	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
121	A. Jensen	146	1	Kiste*)	? —	30	121	Vamdrup	K. E.-D. Altona	*) mit Vorhängeschloss.
122	Lütjenshoft	—	1	Sack	Wolle —	20	122	Elmshorn	„	
123	Mösle	—	2	Bund	leere Säcke —	73	123	Simbach	Bayerische Stsb.	
124	Müller Bentheim	—	1	Milchkanne	leer —	?	124	Radzionkau	K. E.-D. Kattowitz	
125	E. C. Nuss Bäckers Hôtel	55	1	—	Triumpfstuhl —	5	125	Lehrte	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
126	Panther	46	1	—	Fahrrad —	—	126	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
127	Hptm. Schäffer	—	1	—	Segeltuch-Koffer —	30	127	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
128	Otto Trost	3435	1	Eimer	Margarine —	18	128	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
129	The World Chicago	—	1	—	Damenfahrrad —	—	129	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
130	—	I gelb	1	—	eiserner Pflugschaar	1	130	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
131	—	I roth	19	Tafeln	Zinkblech —	181	131	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
132	—	I roth	6	Stück	Rolladeneisen —	35	132	Neuhaus a/d. Oste	K. E.-D. Altona	
133	mit blauer Kreide	10	1	—	alter, defekter Plan	—	133	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
134	—	159	1	Kiste	Sattlerwaaren —	58	134	Posen	K. E.-D. Posen	
135	—	162	2	Kisten	Flaschen in Strohhülsen	20	135	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
136	—	368	1	Bierfass	leer —	17	136	Landshut	Bayerische Stsb.	
137	—	785	1	Kollo	Kupferrohr —	29,5	137	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
138	—	1030	1	Bierfass	leer —	23	138	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
139	—	2226	1	Stange	Stahl —	15	139	Mering	Bayerische Stsb.	
140	—	3955	1	Stück	Achse mit Buchse —	23	140	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
141	—	44378	1	Bund	Rundstahl —	15	141	Warburg	K. E.-D. Cassel	2,44 m l.
					D. Güter m. Zeichen vers.					
142	/ roth	—	1	Stange	Rundeisen —	8	142	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	5,8 m l.
143	/ roth	—	1 1	„ „	Rundeisen — Rundeisen —	8 3,5	143	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	anscheinend z. Göpelwerk.
144	weiss	—	54	Stäbe	Rundeisen —	1080	144	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	
145	// roth	—	1	Stück	Stahlrohr —	3	145	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	79 cm lang.
146	,, blau	—	1	Bund	Eisenblech —	50	146	Bernstein	Stargard-Cüstriner	
147	/ roth	—	1	—	eisernes Flanschenrohr	15,5	147	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
148	X	—	12	Stück	Stahlknüppel —	720	148	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	80 cm lg.
149	[illegible]	62	1	Kiste	Nudeln —	15	149	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
150	[illegible]	5474	1	Fass	leer —	14	150	Empel	K. E.-D. Essen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
151	—	—	1	Stück	Achse aus Stahl —	48	151	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
152	—	—	1	Pack	2 Albums mit gemalten Portraits	1	152	Zoppot	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
153	—	—	1	—	schwarzer Ascheimer	3	153	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	m. Deckel.
154	—	—	1	Sack	Asphalt —	28	154	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
155	—	—	1 1	Pack „	Bambusstöcke — Spaten —	6	155	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
156	—	—	1	Stück	Bandeisen —	2	156	Schleswig=Altst.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
157	—	—	1	Bund	alte Besen —	10	157	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
158	—	—	2	Kisten	1 Bettgestell, Schiessbudentheile	12	158	Remilly (Lothr.)	Reichsbahn	
159	—	—	1	in Stroh	eis. Bettstelle —	23	159	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	weiss lackirt.
160	—	—	1	Bund	10 neue Birkenbesen	8	160	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
161	—	—	1	Korb	Birnen —	11	161	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
162	—	—	1	„	Birnen —	9	162	Traunstein	„	
163	—	—	1	Ring	Bleirohr —	47,5	163	Wanne	K. E.-D. Essen	
164	—	—	1	—	Stamm Bleistiftholz	82	164	Partenstein	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
165	—	—	1	—	eiserne Bodenkarre mit Holzgriffen	26	165	Laskowitz	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
166	—	—	4 6	— —	Bretter — Brettstücke —	23	166	Meppen	K. E.-D. Münster	Streckenfund.
167	—	—	1	Verschlag	Büfettaufsatz —	25	167	Emmerich	K. E.-D. Essen	
168	-	-	3	Butterkübel	leer —	9	168	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	neu ohne Deckel.
169	—		1	-	eiserner Cementring	113	169	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
170			1 8	Rolle Tafeln	Dachpappe — Zinkblech	76	170	Osterfeld S.	K. E.-D. Essen	
171	-	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	30	171	Pforzheim	Badische Stsb.	
172			1		eiserner Dreifuss —	6	172	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
173			1	Ballen	Drell —	86	173	Herne	K. E.-D. Essen	
174		-	1	Bund	6 Stg. <-Eisen —	50	174	Lübthen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
175			1	„	3 Stg. ⌐-Eisen —	52	175	Ettenheim	Rhein-Ett.-Münst. E.	
176		—	2	Tafeln	Eisenblech —	40	176	Worms	Direktion Mainz	schwarz, gelocht.
177		—	1	Ring	Eisendraht —	34	177	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
178	-		7	Stück	verz. Eisenrohre —	160	178	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
179		-	1	Bund	Eisenstangen —	22	179	Wanne	K. E.-D. Essen	
180		—	1	Stück	Eisenstange —	10	180	Bochum Süd	„	
181		-	1	Korb	Eisenstifte —	61	181	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
182			1	Stück	Eisentheil —	8	182	Düsseldorf-Der.	„	Sternform.
183		-	1	Korb	Eisenwaare —	51	183	Remscheid	„	
184			1	Korbfl.	Essigessenz —	37	184	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
185			1	Stück	Façoneisen —	2	185	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
186	-		1	brauner Fahrradkorb	Damenrad ohne Maske	33	186	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
187	-		1	Bund	6 Farbkessel —	3	187	Crefeld	„	
188		-	1	Fass	leer —	8	188	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
189		-	1	Bund	neue, hölz. Fassreifen	9	189	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	1 m Durchmesser.
190	—		1	Blechkanister	Fett —	22	190	Ulm	Württemberg. Stsb.	
191	—		1	Gestell	5 Dosen mar. Fische	14,5	191	Sobernheim	Direktion Mainz	
192	-		1	Stange	Flacheisen —	15	192	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
193	-	-	5 1	Stäbe Bund	Flacheisen — □-Eisen —	54 38	193	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
194	-		7	Stangen	Flacheisen —	41	194	Mattierzoll	K. E.-D. Magdeburg	gelb gestrichen.
195	—	—	3		hölz. Fussbänke —	3	195	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
196		—	1	Bund	15 Gardinenstg. —	9	196	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
197	—	—	1	Pack	Gebirgsstöcke —	0,5	197	Cassel	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
198	-	—	1	—	Gewicht —	1	198	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
199	-		1	Kiste	Granitstein —	7	199	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	Gepäck.
200			1		hölz. Harke —	2	200	Flensburg	K. E.-D. Altona	zur Mähmaschine.
201			1	Stück	Hebelgewicht —	12	201	Tübingen	Württemberg. Stsb.	Maschinenth.
202			1	Holzfass	leer —	10	202	Freudenstadt Stadtbhf.	„	
203	-		1	Kiste	2 Holzmodelle —	15	203	Worms	Direktion Mainz	
204		—	2		lebende Hühner —	—	204	München Centr.	Bayerische Stsb.	
205	—	—	1	-	getrocknetes Hundefell	0,2	205	Dresden-Fried.	Sächsische Stsb.	
206			1		eis. Kammrädchen —	1	206	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	alt.
207			1	Ballen	5 Pack blaues Kattunzeug	69	207	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
208			10		Kehrichtschippen —	2	208	Mannheim	Badische Stsb.	aus Eisenblech, getheert.
209			1	Stück	Kessel (leer) —	6	209	Grevenbrück	K. E.-D. Cöln	
210			2	Kisten	leer —	60	210	Dettingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211			1		alt. Klappstuhl —	4	211	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	mit neuem Läuferstoff bezogen.
212	-		1	—	Klappstuhl —	6	212	Basel	Badische Stsb.	aus braunem Segeltuch.
213			1	—	hölz. Küchenbrett —	3	213	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	aus Holz.
214			1	Korb	2 Blechbehälter Lack	49	214	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
215	—		16	Stück	eis. Lager —	6,5	215	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
216			1	Bund	10 Leisteneisen —	6	216	Duisburg	K. E.-D. Essen	
217			1	Stange	Löthzinn —	1	217	Frankf. a/M. Hpbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
218	-	—	1	Korb	1 Mantel, Handschuhe, Damenbeinkleid	12	218	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
219	—		1		eisernes Maschinenth.	7,5	219	Leipzig Dresd. B.	Sächsische Stsb.	
220			1	Stück	ansch. Maschinenth.	8	220	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
221	—	—	1	Ring	Messingdraht —	15,5	221	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
222	—	—	1	Pack in Leinen	Messingstangen —	17	222	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
223	—	—	1	Bund	2 Ofenplatten —	10	223	Cöln-Gereon	„	
224	—	—	1	Ballen	Packgarn —	16	224	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
225	—	—	1	„	Papierabfälle —	96	225	Weissig b/Gr.	Sächsische Stsb.	
226	—	—	1	Stück	Parkettbesen —	18	226	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bez. Barmen 26/7.
227	—	—	2	„	Pflugschaare —	4	227	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
228	—	—	1	—	eiserne Platte —	24	228	Amberg	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
229	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	8	229	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
230	—	—	1	Bund	Rohre —	25	230	Hennef-Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
231	—	—	7	Rohrkörbe	leer —	35	231	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
232	—	—	9	Stück	verz. Rohrwinkel —	18	232	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	—	1	Kiste	Rossmark —	22	233	Essen H.	K. E.-D. Essen	
234	—	—	1	Bund	3 Stg. Rundeisen —	12	234	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
235	—	—	1	„	3 Stg. Rundeisen —	15	235	„	„	
236	—	—	1	Pack	l. Säcke —	9,5	236	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
237	—	—	1	Sack	40 leere Säcke —	30	237	Lindau	Bayerische Stsb.	
238	—	—	1	Kiste	Säure —	104	238	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
239	—	—	1	„	Scheerenmesser —	10,5	239	Kraghammer	K. E.-D. Elberfeld	
240	—	—	1	—	eisernes Schmiedestück	3,5	240	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
241	—	—	1	Pack in Sackleinen	Schraubenzangen —	3	241	Mainz	Direktion Mainz	
242	—	—	1	Korbfl.	ansch. Schwefelsäure	18	242	Bingerbrück	„	
243	—	—	1	—	Servirtisch - Untergestell	—	243	Dortmund	K. E.-D. Essen	Gepäck.
244	—	—	1	Kistchen	Spiegelscheibe —	7	244	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
245	—	—	1	—	Spitzhacke —	4	245	Bautzen	Sächsische Stsb.	
246	—	—	1	in Papier	Sportwagen —	2	246	Winterswyk	K. E.-D. Essen	aus Blech.
247	—	—	1	Stück	fl. Stahlglocke —	4	247	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	Bund	4 Stahlrohre —	54	248	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
249	—	—	1	Stück	Stahlwelle —	6	249	Warburg	K. E.-D. Cassel	
250	—	—	1	„	Stahlwelle —	148	250	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	6,6 m lang.
251	—	—	1	—	hölz. Stange —	3	251	Teltow	K. E.-D. Halle a/S.	2,45 m lang, blau gestrichen.
252	—	—	1	—	Trittleiter —	20	252	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	17 Stufen.
253	—	—	1	—	Triumphstuhl mit Klappstuhl	4	253	Berlin Stb.	„	Gepäck.
254	—	—	1	—	grosse Trommel —	7	254	Freiburg	Badische Stsb.	Gepäck.
255	—	—	1	—	gusseis. Untersatz —	2	255	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
256	—	—	2	Stück	Verbindungsstg. —	24	256	Warburg	K. E.-D. Cassel	4,35 m lang.
257	—	—	1	Bund	19 eis. Vierkante —	13	257	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	B eingepresst.
258	—	3	1	Säckchen	Wachskerzenabfall —	12,5	258	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
259	—	—	1	Ballen	Wäsche, Steppdecke, Kindersachen, Herrenanzug	29,5	259	Ludwigsfelde	K. E.-D. Halle a/S.	die Wäsche trägt das Zeichen „S".
260	—	—	3	alte Handkoffer	werthlose Wäsche und Stiefel	20	260	Mainz	Direktion Mainz	Gepäck.
261	—	—	1	Weidenkorb	leer —	1,25	261	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
262	—	—	1	Bund	Weissblechabfälle —	17,5	262	Oschatz Bhf.	Sächsische Stsb.	
263	—	—	1	Stück	abgedr. Welle —	48,5	263	Salzmünde	K. E.-D. Halle a/S.	
264	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	10	264	Weiden	Bayerische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 71. 10. September 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die ordentliche Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Freiburg im Breisgau.

Am 3.—5. d. Mts. wurde die ordentliche Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Freiburg im Breisgau abgehalten. Für die Theilnehmer an der Versammlung war bereits am Vorabend in der Restauration am Martinsthor eine Zusammenkunft vorgesehen. Dieses Thor bildet mit den anschliessenden Gebäuden, die nach den Entwürfen des Oberbauraths Schäfer in dem für Freiburg charakteristischen Uebergangsstil von der Gothik zur Renaissance erst kürzlich aufgebaut worden sind, eine Zierde der Stadt Freiburg. Der obere Saal der Restauration, der äusserst geschmackvoll eingerichtet ist und von dessen Fenstern man einen hübschen Blick über die Kaiserstrasse geniesst, füllte sich bald mit den im Laufe des Tages bereits eingetroffenen Theilnehmern an der Versammlung. Besonders wurde der Abend durch Anwesenheit einer Anzahl anmuthiger Damen verschönert.

Im Namen der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen hiess Staatsrath Eisenlohr die Anwesenden mit warmen Worten in Freiburg willkommen. Der alemannische Dichter Hebel habe vor 100 Jahren über die Stadt Freiburg den Vers niedergeschrieben:

Z' Friburg in der Stadt
Sufer isch's und glatt
Riche Here, Geld und Guet
Jungfere wie Milch und Bluet
Z' Friburg in der Stadt.

Er glaube, dass die Sauberkeit der Stadt und die Anmuth ihrer Bewohner nicht nachgelassen habe und wünsche den Herren und besonders aber auch den Damen, die sich der Führung einiger jüngeren Kollegen vertrauensvoll überlassen möchten, recht angenehme Tage in dieser schönen Stadt. Die Worte fanden lebhaften Beifall.

Nachdem man einige Stunden in fröhlichem Zusammensein verbracht, alte Freunde wieder getroffen und neue Bekanntschaften gemacht hatte, trennte man sich schon zeitig, um für die Arbeiten des nächsten Tages gerüstet zu sein.

Die erste Sitzung wurde am 3. d. Mts., Vormittags 10 Uhr in den Räumen der Museumsgesellschaft im Namen der geschäftsführenden Verwaltung vom Wirkl. Geheimen Oberregierungsrath Kranold, Präsident der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, mit einem Willkommsgruss eröffnet. Der Vorsitzende ertheilte sodann dem Staatsrath Eisenlohr das Wort. Dieser begrüsste namens der grossherzoglich badischen Regierung die Herren, die aus dem weiten Gebiet des Vereins vom Fuss der Alpen bis zu den Mündungen des Rheins, der Donau und der Memel in so erfreulich stattlicher Zahl sich eingefunden haben, um in ernster Arbeit die Aufgaben, die der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sich gestellt, ihrer Lösung zuzuführen. Zugleich habe er im Auftrage seines Chefs, des Herrn Staatsministers v. Brauer, dem Bedauern Ausdruck zu geben, dass es ihm nicht vergönnt sei, persönlich an der Versammlung theilzunehmen; mit Interesse würde er aber aus weiter Ferne den Verhandlungen folgen und sie mit den besten Wünschen für einen segensreichen Erfolg begleiten. Staatsrath Eisenlohr betonte dabei, es stehe für ihn ausser Zweifel, dass die Versammlung in der Erledigung ihrer geschäftlichen Aufgaben ihren 52 Vorgängerinnen sich würdig anreihen werde. Weniger zuversichtlich sei er bezüglich der aussergeschäftlichen Tagesordnung; er hoffe aber auch in dieser Beziehung das Beste und es werde das Bestreben der badischen Eisenbahnverwaltung sein, dass die Gäste eine freundliche Erinnerung an die Generalversammlung mitnehmen.

Alsdann nahm der Oberbürgermeister der Stadt Freiburg Dr. Winterer das Wort zu einer warmen Begrüssung namens der Stadt und ihrer Bevölkerung.

Ueberall, wo man unter dem Zeichen des fliegenden Rades tage, dürfe man des allgemeinen Interesses sich versichert halten, denn jedermann wisse heutzutage, dass alle unsere Kulturfortschritte, alle unsere Verbesserungen und Hebungen in praktischer und wissenschaftlicher Hinsicht erst dann wahrhaft volksthümlich werden, wenn sie auf das geflügelte Rad genommen und in alle Welt hinaus gefahren werden. Ja, dieses geflügelte Rad, diese geflügelte Maschine trügen ebenso das Gepräge der Neuzeit, wie der geflügelte Fuss und die geflügelte Menschenkraft dem Alterthum eigenthümlich gewesen seien. Aber noch einen anderen Gedanken verbinde die Bevölkerung mit dem Erscheinen dieser hochansehnlichen Versammlung,

welche sich aus den verschiedensten Staaten zusammensetze. Die Bevölkerung hege treu jenes schöne Ideal, jenen schönen Traum von einem immer engeren Zusammenschluss der Völker, welche sich später nur noch in einem friedlichen Wettkampf gegenübertreten sollen, und gerade das Verkehrsgebiet sei es, auf welchem sich nach dem Vorgang der Post die ersten Kristallisationsansätze bilden, an welche sich dann die grösseren Organisationen anschliessen. Er könne die Herren demnach nicht besser begrüssen, als wenn er ihnen zu diesem schönen Vorzug ihres Standes Glück wünsche und hoffe, dass auch in Freiburg ein kleiner Stein zu diesem Zukunftsbau beigetragen werde.

Man kam sodann zum ersten Punkt der Tagesordnung, dem Bericht der geschäftsführenden Verwaltung über die beiden letzten Geschäftsjahre. Der Bericht enthält 36 Punkte und gibt einen Ueberblick über die Bedeutung und Thätigkeit des Vereins.

Wie der Bericht mittheilt, besteht der Verein aus 47 deutschen Verwaltungen mit 50 351 km, 20 österreichisch-ungarischen Verwaltungen mit 35 732 km, 5 niederländischen und luxemburgischen Verwaltungen mit 3 012 km, 3 anderen Verwaltungen mit 3 630 km, also zusammen 75 Verwaltungen mit 92 725 km. Das Netz der Vereinsverwaltungen ist in den letzten beiden Jahren um 2 683 km gewachsen.

Von den vielen Einrichtungen des Vereins, über die der Bericht sich ausspricht, sei nur kurz die Vereinsabrechnungsstelle erwähnt, deren Bedeutung daraus hervorgeht, dass im letzten Geschäftsjahr zusammen 136 956 Guthaben und Schuldposten mit einem Werth von über 410 Millionen zum Ausgleich gelangt sind. Hierdurch verringerte sich die Postenzahl der wirklichen Zahlungen auf 131 Millionen. Im Durchschnitt wurden durch jede Zahlung 32,65 Forderungen ausgeglichen.

Der Verein ist stetig damit beschäftigt, die von ihm ausgegebenen „Technischen Vereinbarungen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands“ zu verbessern und den Bedürfnissen des fortschreitenden Verkehrs anzupassen. Es liegen daher auch eine grössere Anzahl Anträge in dieser Richtung vor. Alle diese erfordern aber, ehe sie zur Beschlussfassung reif sind, grössere Vorarbeiten und manchmal Versuche von längerer Zeitdauer.

Besonders einschneidend für die Bauart unseres gesammten Betriebsmaterials sind die Vorschläge über die Anbringung zweitheiliger Heizschläuche und selbstthätiger Kuppelungen an den Fahrbetriebsmitteln. Der technische Ausschuss hat die beiden Anträge besonderen Unterausschüssen überwiesen, diese sind zwar mit praktischen Versuchen verschiedener Bauarten und besonders auch bei den Kuppelungen mit der Frage, wie der Uebergang von unserer jetzigen zur künftigen Wagenkuppelung zu gestalten sei, beschäftigt; doch sind diese Berathungen noch nicht so weit gediehen, dass der diesjährigen Vereinsversammlung Anträge zur Beschlussfassung unterbreitet werden konnten.

Der Geschäftsbericht theilt ferner mit, dass in der Beantwortung technischer Fragen wiederum werthvolle Arbeit geleistet wurde und dass die von den Vereinsverwaltungen eingesandten Beantwortungen von 96 Fragen, die alle Gebiete der Eisenbahntechnik umfassen, demnächst der Beschlussfassung der Technikerversammlung vorgelegt werden. Es wird hierdurch ein Werk entstehen, das einen Schatz von Erfahrungen auf verschiedenen technischen Gebieten zusammenfasst und dessen Erscheinen allseits freudigst begrüsst werden wird.

Der Vereinsreiseverkehr hat sich in den beiden letzten Jahren noch weiter kräftig entwickelt und darf ein weiterer Beweis für die Lebensfähigkeit der zusammenstellbaren Fahrscheine in der Thatsache erblickt werden, dass dieser Vereinseinrichtung die grossen Bahnnetze der französischen Ostbahn, Nordbahn, Westbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn am 1. Juni d. J. beigetreten sind, dass die französische Staatsbahn, die Orléansbahn und die französische Südbahn am 1. Juni 1903 beitreten und dass voraussichtlich in nicht zu ferner Zeit auch die italienischen Bahnen sich anschliessen werden. Es fand daher auch der später unter Punkt 3 gestellte Antrag der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, den Fortbestand der Einrichtung auf zwei weitere Jahre zu sichern, einstimmige Annahme.

Da auch Punkt 4 der Tagesordnung sich mit diesem Gegenstand beschäftigt, so soll hier noch erwähnt werden, dass von der Generaldirektion der rumänischen Staatseisenbahnen der weitere Antrag gestellt worden war, zusammenstellbare Fahrscheinhefte auch für einfache Reisen auszugeben, um dem Publikum noch einen weiteren Vortheil zu gewähren und die Benutzung der Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte noch einen grösseren Umfang annehmen zu lassen. Bei Annahme des Antrages würden die Ausgabestellen erheblich stärker belastet und daher vermehrt werden müssen, vor allem aber würde bei beinahe allen Vereinsbahnen eine allgemeine Fahrpreisermässigung für alle Reisen über 600 km eintreten, die aber nur wenigen Weitreisenden, meist wohlhabenden Leuten zu Gute kommen würde. Der Antrag wurde daher mit grosser Mehrheit abgelehnt.

Der letzte Punkt des Geschäftsberichts gibt eine Uebersicht über die umfangreiche Thätigkeit der verschiedenen vom Verein eingesetzten Ausschüsse und zeigt, welche Summe von Arbeit in diesen geleistet wurde. Nur der gründlichen Vorarbeit in diesen Ausschüssen ist es zu danken, dass die umfangreiche Tagesordnung der Vereinsversammlung in drei Tagen bewältigt werden konnte.

Auf der Tagesordnung standen ausser dem Geschäftsbericht noch 34 weitere Punkte, deren Berathung einschliesslich der Protokollverlesung drei Sitzungstage in Anspruch nahm.

Von diesen Gegenständen sind bereits die Punkte 3 und 4 bei Besprechung des Geschäftsberichts erwähnt worden.

Mehrere Anträge verfolgen den Zweck einer Vereinfachung, auf die der grosse Umfang des Geschäftsverfahrens mit Nothwendigkeit hinweist.

In erster Linie ist hier der unter Ziffer XVI der Tagesordnung behandelte Antrag zu erwähnen, dass künftig Erstattungsbeträge bis zu 10 ℳ. für einen Frachtbrief, auch wenn gleichzeitig mehrere Frachtbriefe mit Ansprüchen vorgelegt werden, ohne Rücksicht auf die Höhe des Gesammterstattungsbetrages und ebenso Erstattungsantheile bis 3 ℳ. für eine Verwaltung und einen Erstattungsantrag von der regelnden Verwaltung ausschliesslich getragen werden sollen, während dies bisher nur bei Beträgen bis zu 3 ℳ. für einen Frachtbrief und bis zu 50 ₰ bei Erstattungsantheilen der Fall war. Die vom Güterausschuss angestellten Erhebungen ergaben, dass bei Annahme dieser Vorschläge eine Ersparniss der Vertheilungsarbeit bezüglich der Gesammterstattungsbeträge von 62,9 %, bezüglich der Frachtbriefantheile von 51,1 % sich ergeben und die Anzahl der von einer Belastung befreiten Bahnen ersterenfalls 42,8 %, letzterenfalls 37,5 % betragen wird.

Ferner soll nach den unter Ziffer XVII der Tagesordnung behandelten Anträgen des Güterausschusses künftig die Frage des Verschuldens bei der Vertheilung von Entschädigungsbeträgen für Verlust, Minderung, Beschädigung von Gütern und für Lieferfristversäumung ausser Betracht gelassen, und es sollen die von der regelnden Verwaltung gezahlten Entschädigungen lediglich nach Verhältniss der Kilometer auf die an der Beförderung von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation des Frachtbriefes oder Gepäckscheines betheiligten Verwaltungen vertheilt werden. Immerhin soll dieser neue Vertheilungsmodus, da sich dessen Wirkung besonders für die kleinen Verwaltungen im Voraus nicht mit genügender Sicherheit übersehen lässt, zunächst nur versuchsweise für die zwei Jahre 1903 und 1904 durchgeführt und über seine dauernde Beibehaltung späterer Beschluss vorbehalten werden. Auch sonst soll die im Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement vorgesehene besondere Haftung bestimmter Verwaltungen künftig wegfallen und überall die Haftungsgemeinschaft der an der Beförderung betheiligten Verwaltungen eintreten.

Auch dass künftig die Kosten für die in der Vereinszeitung erlassenen Bekanntmachungen über Aenderungen und Ergänzungen der direkten Personen- und Gütertarife nicht mehr auf die betheiligten Verwaltungen vertheilt, sondern von der bekanntmachenden Verwaltung allein getragen werden sollen (Ziffer XII der Tagesordnung), mag hier noch erwähnt werden.

Verschiedene Anträge betreffen die Abänderung des Vereins-Wagenübereinkommens.

In dem Uebereinkommen vom 1. April 1897 war das Recht zur Rückbeladung fremder Güterwagen beträchtlich erweitert worden. Dies gab schon bald nach Einführung des neuen Uebereinkommens der Pfalzbahn Anlass zu Anträgen auf Einschränkung dieses Rechts, die aber mit Rücksicht auf das erst kurze Bestehen der Bestimmungen von dem Vereins-Wagenausschuss abgelehnt wurden. Von neuem wurde die Einschränkung des Wagenbenutzungsrechts von der Aussig-Teplitzer Bahn dringend verlangt, indem diese Verwaltung klagt, dass sie trotz ihres ausserordentlich grossen Wagenparks in der Zeit des starken Kohlenversandes infolge der zu weit gehenden Benutzung ihrer Wagen durch fremde Bahnen schwer unter Wagenmangel leide. Dazu komme, dass vielfach unzulässige Wagenverwendungen in den monatlichen Schuldnachweisen nicht erwähnt würden, so dass der Wageneigenthümerin beträchtliche Summen an Geldbussen entgingen. Es war deshalb von der Aussig-Teplitzer Verwaltung beantragt worden, das früher bestandene Recht der Wageneigenthümerin, zeitweilig die Befugniss zur Rückbeladung ihrer Wagen durch fremde Verwaltungen einzuschränken, wieder einzuführen und ihr ferner das Recht zu verleihen, die Verwendung ihrer Wagen auf fremden Bahnen durch beauftragte Beamte kontroliren zu lassen. Dem Vorschlag des Wagenausschusses entsprechend, lehnte die Vereinsversammlung diese Anträge, weil viel zu weitgehend, ab, beschloss dagegen in der Erwägung, dass thatsächlich das zur Zeit bestehende Recht, fremde Wagen beladen in der Richtung zur Heimathbahn bis zu 200 km vom Hinweg abzulenken und ebenso fremde Wagen leer bis zu 200 km behufs Aufnahme von Rückladung weiterzusenden, eine nicht mehr ganz wirthschaftliche Verwendung der Wagen bedeute und dem Interesse der Wageneigenthümerin nicht genügend Rechnung trage, diese Ablenkungsbefugnisse von 200 km auf 100 km einzuschränken.

Als Zusammenkunftsort für die nächste Vereinsversammlung wurde Budapest und Danzig vorgeschlagen. Die Mehrheit der Versammlung entschied sich für das letztere, da in Budapest in den letzten Jahren bereits zweimal die Technikerversammlung getagt hat.

Nachdem am letzten Tage das Protokoll verlesen und genehmigt war, sprach Hofrath Jeitteles unter allgemeinem Beifall dem Vorsitzenden für seine umsichtige Leitung den Dank der Versammlung aus.

Ueber die sich an die Verhandlungen anschliessenden geselligen Veranstaltungen soll in der nächsten Nummer berichtet werden.

Der Winterfahrplan der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Der am 1. Oktober d. J. in Kraft tretende Winterfahrplan der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen lässt aus den bisher vorliegenden ersten Entwürfen erkennen, dass in allen Bezirken auf die thunlichste Verbesserung der bestehenden Zugverbindungen und ihren weiteren Ausbau der grösste Werth gelegt worden ist. Wenn auch, wie dies das geringere Verkehrsbedürfniss im Winter begründet, die regelmässig für den Sommer- und Badeverkehr eingelegten Züge wie immer in Fortfall gebracht sind, so sind doch an verschiedenen Stellen neue Züge eingelegt oder bisher nur während der Sommermonate verkehrende für die ganze Winterfahrplanzeit oder für eine beschränkte Dauer beibehalten worden. Dies trifft insbesondere zu im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., wo auf den Strecken Frankfurt-Höchst, Friedberg-Homburg, Diez-Limburg und Büdingen-Stockheim einzelne Züge, die sonst nur dem Sommerverkehr dienten, auch während der Wintermonate verkehren werden. Auch die Schnellzüge 81 und 82 Göttingen-Hildesheim-Lehrte-Hamburg, die bisher nur im Sommer zur Entlastung der Parallelzüge 71 und 72 Frankfurt a/M.-Hamburg gefahren worden sind, werden im Hinblick auf den im Oktober erfahrungsmässig noch sehr lebhaften Reiseverkehr in diesem Jahre ausnahmsweise noch bis zum 20. Oktober befördert werden. Ebenso wird auf der linken Rheinseite der Vorzug 116 Cöln-Coblenz zum Schnellzug 118 Cöln-Frankfurt a/M. im nächsten Winter beibehalten werden, da die glatte Abwickelung des Verkehres beim Zuge 118 seine Doppelführung dringend erwünscht erscheinen lässt. Es wird diese Maassnahme insbesondere den Zwischenstationen zwischen Cöln und Coblenz, an denen Zug 118 nicht anhält, zu Gute kommen.

Neue Schnellzüge erscheinen im Winterfahrplan nur auf der Strecke Thorn-Marienburg, wo infolge der zum 1. Oktober bevorstehenden Umwandlung der bisher als Nebenbahn betriebenen Weichselstädtebahn in eine Vollbahn den Wünschen auf Einrichtung beschleunigter Zugverbindungen Rechnung getragen worden ist. Durch die neuen Schnellzüge werden hier im Verein mit neu eingelegten Personenzügen neue direkte Zugverbindungen zwischen Danzig und Posen, Berlin usw. geschaffen. Von erheblich grösserem Umfange als für den durchgehenden Verkehr sind die für den Nahverkehr zur Einführung in Aussicht genommenen Fahrplanverbesserungen und Ergänzungen. In erster Linie sei hier der Strecke Berlin Schlesischer Bahnhof-Erkner Erwähnung gethan, wo infolge der am 1. Oktober bevorstehenden Inbetriebnahme der besonderen Vorortgleise und der völligen Trennung des Vorortzugbetriebes vom Fernzugbetriebe wesentliche Umgestaltungen eintreten. Wenn auch der Fahrplan der jetzt bestehenden Vorortzüge im allgemeinen beibehalten werden muss, da die Vorortzüge über die Ferngleise der Berliner Stadtbahn nach wie vor zwischen den Fernzügen verkehren und von deren Fahrplan abhängig sind, so wird doch eine ganze Anzahl neuer Vorortzüge eingelegt. Bemerkenswerth ist dabei, dass die Vorortzüge für die Folge in Erkner kehren und nicht mehr bis Fürstenwalde durchgeführt werden. Dem Verkehr zwischen Erkner und Fürstenwalde wird durch Pendelzüge entsprochen, denen der Charakter als Vorortzüge belassen wird. Zu dieser Maassnahme ist anscheinend zwecks wirthschaftlicher Ausnutzung der Betriebsmittel gegriffen worden, da der Verkehr zwischen Erkner und Fürstenwalde mit weniger starken Zügen bewältigt werden kann. Die geringe Unbequemlichkeit des Umsteigens wird, da die Züge einander in Erkner an demselben Bahnsteige gegenüberstehen, wenig empfunden werden, zumal als Gegenleistung eine Vermehrung der Zugverbindungen zwischen Erkner und Fürstenwalde um drei Züge in jeder Richtung vorgesehen ist. Auch auf der Strecke Fredersdorf-Rüdersdorf werden drei neue Zugpaare eingelegt, womit den Wünschen der Interessenten insbesondere auf Herstellung einer späteren Abendverbindung von und nach Berlin Rechnung getragen wird. Auf der Stadt- und Ringbahn sind bis auf die regelmässig im Winter eintretenden Einschränkungen besonders wichtige Veränderungen des Fahrplans nicht beabsichtigt.

Von grösserer Bedeutung sind die für die Provinz Schlesien in Aussicht genommenen Fahrplanabänderungen und Ergänzungen. Auf der Strecke Liegnitz - Königszelt - Frankenstein - Neisse werden die Nachmittagszüge erheblich beschleunigt und neue Anschlüsse gewonnen. Durch die Fortführung des bisher in Frankenstein endigenden Zuges 899 bis Neisse wird ausserdem die lange gewünschte spätere Abendverbindung von Liegnitz, Königszelt, Reichenbach, Gnadenfrei und Camenz nach Neisse hergestellt. Durch Zugverlegungen auf der Strecke Brieg-Neisse und Ottmachau-Heinersdorf sowie durch Neueinlegung von Zügen zwischen Breslau und Zobten, Koberwitz und Heidersdorf, Deutsch Rasselwitz und Leobschütz, Loslau und Rybnik, Kattowitz und Dzieditz, Gleiwitz und Orzesche, Kattowitz und Ratibor sowie Tarnowitz und Oppeln wird an zahlreichen Stellen den Wünschen auf Verbesserung der Zugverbindungen für den Nahverkehr entsprochen. Es wird nunmehr abzuwarten bleiben, ob dieser Verkehr die geplanten Mehrleistungen rechtfertigt. Verneinenden Falles dürfte die Einlegung dieser Züge wohl nur als ein Versuch anzusehen sein. Dasselbe gilt für die Strecke Treysa-Eschwege - Leinefelde, wo zur Kürzung der jetzt bestehenden langen Zugpausen gleichfalls mehrere neue Züge im Fahrplan Aufnahme gefunden haben. Dem Verkehrsbedürfniss in den Industriegegenden der Rheinprovinz wird durch Einlegung

eines durchgehenden Zugpaares Aachen - St. Vith unter theilweiser Verwendung bestehender Züge sowie durch die Einlegung je eines neuen Zuges von Jülich nach München-Gladbach und nach Stolberg entsprochen. Im Osten werden im Anschluss an die durch Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn vorgenommenen Fahrplanabänderungen zwei neue Züge zwischen Marienburg und Danzig zur Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Thorn und Danzig über Graudenz eingelegt. Auch ist im Interesse des Nahverkehrs auf den Strecken Güldenboden - Pr. Holland, Stallupönen - Eydtkuhnen, Johannisburg - Lyck und Gerdauen - Angerburg eine Vermehrung um je ein Zugpaar in Aussicht genommen. Für den Abendrückverkehr nach der Strecke Rokietnice-Pinne wird ein neuer von Posen 9.05 abfahrender und 10.36 in Pinne eintreffender Zug befördert, während auf der Strecke Bentschen-Reppen ein Nachmittagszug eingelegt ist, der in Bentschen die wichtigsten Anschlüsse aufnimmt und durch Vermittelung des Zuges 208 Reppen-Frankfurt a/O. den Anschluss in Frankfurt a/O. an den Schnellzug 8 Breslau - Berlin herstellt. Abgesehen von der um drei Stunden früher als bei Benutzung des Zuges 206 Posen-Berlin erfolgenden Ankunft in Berlin werden hier auch noch die Anschlüsse an die wichtigen Abendschnellzüge nach dem Westen gewonnen. In Thüringen werden durch Einlegung einer grösseren Anzahl von Zügen auf kürzeren Strecken für den Nahverkehr neue schätzenswerthe Verbindungen hergestellt. Es seien davon nur hervorgehoben je ein Mittagszug Erfurt - Gotha und Gotha-Weimar, ein Morgenzug Saalfeld - Gera und ein Abendzug Weida - Saalfeld sowie mehrere Züge zwischen Grossheringen-Camburg und Jena-Camburg, durch die für den Durchgangsverkehr der Strecken Straussfurt-Grossheringen und Camburg-Zeitz erhebliche Verbesserungen geschaffen werden. Am Rhein werden der Morgenzug Nr. 305 von Rüdesheim nach Coblenz und der Abendzug Nr. 318 von Niederlahnstein nach Rüdesheim, letzerer unter erheblicher Späterlegung auch während der Wintermonate verkehren, womit den Wünschen auf Belassung der im Sommer bestehenden wichtigen Früh- und Spätverbindung entsprochen ist. Den lebhaften Geschäftsbeziehungen zwischen Luckenwalde und der Reichshauptstadt Rechnung tragend, ist die Verlängerung der jetzt bestehenden Mittagszüge Nr. 237 und 238 zwischen Trebbin und Berlin von und nach Luckenwalde in Aussicht genommen.

Als wichtigere Verbindung ist schliesslich noch die Einlegung eines neuen Zugpaares zwischen Zerbst und Magdeburg anzuführen, wodurch im Verein mit bestehenden Zügen eine neue durchgehende Verbindung zwischen Leipzig und Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Cöln hergestellt wird. Im übrigen sind in Berücksichtigung der örtlichen Bedürfnisse an vielen Stellen noch neue Züge auf kürzeren Strecken insbesondere für den Arbeiter- und Schulverkehr eingelegt worden, von deren Einzelaufführung hier mangels allgemeiner Bedeutung abgesehen werden kann. Dem engeren Kreise der Betheiligten werden die ihnen gewährten Erleichterungen für die Ausübung ihrer Berufsthätigkeit und für den Schulbesuch der Kinder vielleicht als die wichtigsten Verbesserungen, die der Winterfahrplan bringt, erscheinen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verwerthung der Kalkrückstände aus den Mischgasanstalten.** Wie die dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten von den Eisenbahndirektionen erstatteten Berichte erkennen lassen, haben die Kalkrückstände aus den Mischgasanstalten in einzelnen Bezirken nützliche Verwendung gefunden. Wenn der Acetylenkalk auch nicht als Mörtel für Maurerarbeiten erstklassiger Bauwerke zu empfehlen ist, so steht er doch, — wie in mehreren Bezirken durch Versuche festgestellt ist —, in Verbindung mit einem geringen Zusatze von anderem Kalk oder als verlängerter Cementmörtel dem gewöhnlichen Mörtel in seiner Bindekraft in keiner Weise nach und eignet sich daher wohl für Maurerarbeiten untergeordneter Bauwerke. Die Kalkrückstände haben sich ferner zum Anstreichen von Grenz- und Prellsteinen, Keller-, Schuppen- und Werkstattsräumen, Wärterhäusern, Abort- und ähnlichen Anlagen sowie zur Reinigung des Kesselspeisewassers, gut bewährt und hierfür haltbarer als der gewöhnliche Kalk erwiesen.

Um daneben die Versuche zur Verwendung als Düngemittel noch weiter zu fördern, hat der Minister angeordnet, dass das dafür angeforderte Versuchsmaterial an Landwirthe auch fernerhin noch kostenlos abgegeben werden könne; das Trocknen und Aufbereiten der Rückstände ist zu diesem Zwecke jedoch nur da auszuführen, wo keine zu hohen Kosten daraus erwachsen.

Ueber die weitere Verwerthung der Kalkrückstände für die Zwecke der eigenen Verwaltung wie auch für landwirthschaftliche Zwecke sieht der Minister den Berichten zum 1. April 1904 entgegen.

— **Vorausbezahlung der Fracht für leere Emballagen.** Wir entnehmen der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ folgende Mittheilung: Die Handelskammer zu Wiesbaden richtete am 30. Juli d. J. an den deutschen Handelstag folgendes Schreiben: „Nach § 61 Abs. 2 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands kann die Eisenbahn bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, die Vorausbezahlung der Fracht fordern. Die Zusatzbestimmung zu diesem Absatz benennt als Güter, für welche die Vorausbezahlung der Fracht gefordert werden darf, gebrauchte leere Kisten, Körbe, Ballons in Körben. Die Form dieser Bestimmungen sowie die Anwendung derselben durch die Eisenbahngüterabfertigungsstellen hat seit Jahren in weiten Kreisen Unzufriedenheit erzeugt. Einmal vermisst man, dass nicht auch für gebrauchte leere Fässer ein Frankaturzwang erlaubt ist, ein andermal hat die Erfahrung gelehrt, dass die Eisenbahnstationen den Frankaturzwang bald milder, bald strenger in Anwendung bringen, d. h. ein Theil der Stationen nimmt leere Emballagen nur gegen Vorausbezahlung der Fracht an, ein anderer Theil nicht. Daraus ergeben sich zahlreiche Missstände. Die Möglichkeit, Rücksendungen von leeren Emballagen machen zu dürfen, hat manchen Käufer veranlasst, auch solche leere Emballagen unfrankirt zurückzuschicken, die infolge schlechter Lagerung usw. beinahe werthlos geworden sind. Einen direkten Verlust für den Geschäftsmann aber bedeutet die unfrankirte Rücksendung, wenn die Rückfracht der in Rechnung gestellten Emballagen in dem schon bezahlten Verkaufspreis nicht einbegriffen ist. Ist der Betrag für die gelieferte Waare bereits bezahlt, so ist die Fracht für Rücksendung der leeren Emballagen gar nicht oder nur sehr schwer beizutreiben. Auch sieht der Verkäufer wegen der Weiterungen, und um es nicht bis zu einem Bruch der Geschäftsbeziehungen kommen zu lassen, häufig davon ab, auf Zahlung des kleinen Betrages zu bestehen. Die kleinen Beträge summiren sich aber mit der Zeit und können bei einzelnen Firmen im Laufe des Jahres eine ganz beträchtliche Höhe erreichen. Diese bekannten Missstände haben zahlreiche Handelskammern, auch die Handelskammer Wiesbaden, bereits vor Jahren veranlasst, die Einführung eines Frankaturzwanges für leere Emballagen anzustreben (vergl. V. Jahrg. S. 305, 350). Leider immer ohne Erfolg. Die Handelskammer Wiesbaden hat daraufhin vor etwa 5 Jahren an die königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. das Ersuchen gerichtet, wenigstens die ihr unterstellten Stationen dahin anweisen zu wollen, dass leere Emballagen möglichst nur gegen Vorausbezahlung der Fracht zur Beförderung angenommen werden sollten. Dies hat auch den Erfolg gehabt, dass jahrelang die Klagen über den Mangel eines Frankaturzwanges abnahmen. In letzter Zeit wurde die Handelskammer von einer Anzahl Firmen wieder darauf aufmerksam gemacht, dass die Bahnstationen leere Emballagen bald frankirt, bald unfrankirt zur Beförderung annähmen; zugleich wurde der Wunsch geäussert, eine gesetzliche Regelung der Sache herbeizuführen. Daraufhin hat die Handelskammer unterm 21. Juni d. J. die Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. auf diesen Missstand aufmerksam gemacht. Von der Eisenbahndirektion Frankfurt wurde der Handelskammer die Antwort, dass die Zusatzbestimmung I § 61,2 der Verkehrsordnung allein im Interesse der Bahn getroffen worden sei, um sie vor Frachtverlust zu schützen. Da auch verschiedene Auflieferer ein Interesse daran hätten, bei den in der Zusatzbestimmung genannten Gütern von dem Frankozwang befreit zu werden, so hätte sie zur Vermeidung von Härten die Nichtfrankirung dieser Güter in denjenigen Fällen zugelassen, in denen die Auflieferer einen hinreichenden Geldbetrag zur Sicherstellung der Eisenbahn gegen einen ihr aus der Nichtfrankirung etwa erwachsenden Frachtausfall oder einen anderen Nachtheil hinterlegten. Die Eisenbahndirektion fragte dabei an, ob der Handelsstand ein allgemeines Interesse daran hätte, dass der Frankaturzwang bei den in der Zusatzbestimmung genannten Gütern ausnahmslos durchgeführt wird. Diese jüngste Antwort der königlichen Eisenbahndirektion hat die Kammer zu dem Beschluss veranlasst, erneut für die Einführung eines Frankaturzwanges für leere Emballagen einzutreten, da sie es nicht für

möglich hält, dass dieser Frankaturzwang in Form eines allgemeinen Handelsgebrauches in Deutschland zur Einführung gelangt. Die Handelskammern zu Karlsruhe, Bingen, Lahr, Mannheim, Erfurt, Düsseldorf, Bielefeld, Worms, Hannover, Strassburg, Magdeburg, Stuttgart, Würzburg haben sich bereit erklärt, einen solchen Antrag auf Einführung des Frankaturzwanges für leere Emballagen zu unterstützen. Die Handelskammer Mainz steht ebenfalls den Bestrebungen freundlich gegenüber und will sich demnächst mit der Frage von neuem befassen. Nur die Handelskammer Metz hat sich ablehnend verhalten, weil in den dortigen Handelskreisen keine Wünsche geäussert worden wären und weil eine Abneigung gegen einen derartigen gesetzlichen Zwang bestände. Dies mag wohl daher kommen, dass es in französischen Handelskreisen üblich ist, Emballagen bei Lieferungen überhaupt nicht zu berechnen. Eine Rücksendung leerer Emballagen wird deshalb dort wohl nur selten erfolgen. Die unterzeichnete Handelskammer ersucht den deutschen Handelstag ergebenst, für Einführung des Frankaturzwanges für zurückgesandte leere Emballagen eintreten zu wollen und sämmtliche deutsche Handelskammern hierüber zu befragen."

Diesem Wunsch entsprechend wird der Vorstand des deutschen Handelstags Aeusserungen der Mitglieder zu dieser Frage gern entgegennehmen.

— **Die elektrische Schnellbahnlokomotive**, mit welcher die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen im Juni d. J. Fahrversuche auf der Militärbahn zwischen Marienfelde und Zossen gemacht hat, wird jetzt von dem Erbauer, Oberingeniör Reichel (Siemens & Halske) eingehend beschrieben. Schon im Oktober 1900 hatte Oberingeniör Reichel bei seinem Hause den Antrag zum Bau von zwei Motoren für 10 000 Volt Betriebsspannung gestellt, die in einer Lokomotive erprobt werden sollten. Die Lokomotive sollte die Hochspannung der Zuleitung ohne Umformung aufnehmen. Durch den Wegfall der Transformatoren wird so viel Gewicht gespart, dass die beiden Motoren eine bedeutend geringere Kraft besonders beim Anfahren zu entwickeln haben. Sie wurden auf eine Höchstleistung von etwa 400 PS berechnet. Bei 855 Umdrehungen würde eine Geschwindigkeit von über 200 km in der Stunde erreicht werden, die durch eine Zahnradübersetzung auf die Hälfte verkleinert wurde. Die Lokomotive besteht, wie die Schnellbahnwagen, aus zwei Traggestellen. Die Fahrversuche fanden vom 17. bis 26. Juni d. J. bei Geschwindigkeiten von 55—100 km statt. Beim letzten Versuch wurde eine Spannung von 11 000 Volt angewandt und ein vierachsiger Personenwagen mit einem Gewicht von 31 t angehängt. Es wurde eine höchste Geschwindigkeit von 105 km in der Stunde erreicht. Sowohl Lokomotive als Anhängewagen liefen sehr ruhig. Die Versuche haben die Ausführbarkeit des Baues von Motoren mit so hoher Spannung, wie er hier zum allerersten Male versucht wurde, dargethan. Aller Voraussicht nach wird es also gelingen, Schnellbahnfahrzeuge für eine Geschwindigkeit von 200 km in der Stunde herzustellen. Wie weit man davon in der Praxis bei Fernbahnen Gebrauch machen wird, hängt nicht nur von der Bauart des Fahrzeuges, sondern auch von verschiedenen Nebenbedingungen ab. Werden 100 Personen mit einer Geschwindigkeit von 160 km in der Stunde mit Hilfe dieser Schnellbahnlokomotive befördert, so kommt auf die beförderte Person ein Zuggewicht von 1 200 kg. Der Dampfbetrieb würde aber 1 800 kg erfordern. Eine Entscheidung über den Werth des elektrischen Betriebs für Schnellbahnen erwartet der Erbauer der Lokomotive im Laufe der nächsten 10 Jahre mit Sicherheit.

— Auf der **Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn** ist ein neuer Wagenzug mit centraler Steuerung („Multiple Unit") in den Betrieb eingestellt worden. Der Zug besteht aus vier blau gestrichenen Wagen, es verkehren zur Zeit aber nur drei. Da die Wagenklassen sich nun nicht durch die Farbe der Wagen (gelb und roth) unterscheiden, so sind sie durch Zahlenschilder kenntlich gemacht. Die innere Einrichtung der Wagen, die etwas andere Abmessungen haben, ist ziemlich dieselbe, wie die der bisher im Betriebe befindlichen Wagen. Der Hauptunterschied des „Multiple Unit" liegt vielmehr darin, dass jeder der vier Wagen mit je zwei Motoren ausgerüstet ist, welche sämmtlich von einem Führerstand aus in Thätigkeit gesetzt werden können. Natürlich kann man auf diese Weise auch fünf, sechs und mehr Wagen mit einander verbinden. Der grosse Fortschritt, den die Aktiengesellschaft Siemens & Halske mit dieser Neuerung angebahnt hat, ist der, dass die elektromotorische Kraft nach Bedarf von einer Centralstelle aus jeder Zeit beliebig geregelt werden kann, je nachdem der Zug vollbesetzt oder leer ist, sich auf ansteigender oder fallender Bahnstrecke befindet. Diesen Verhältnissen Rechnung tragend, ist der Führer jeden Augenblick im Stande, nur den ersten Motor, oder zugleich den zweiten, dritten, vierten und so weiter einzuschalten, ohne dass er seinen Standort zu verlassen braucht. So ist es auch möglich, beim Schadhaftwerden eines Motors diesen aus- und dafür einen anderen einzuschalten, wodurch Betriebsstörungen gänzlich vermieden werden. Ebenso wie die Motoren, kann der Führer auch die elektrischen oder die Luftdruckbremsen nach Bedarf in Thätigkeit setzen. Die „centrale Steuerung" der Züge wird zweifellos später auch im Eisenbahnbetriebe eine hervorragende Rolle spielen.

— **Kreis Altenaer Schmalspurbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1901/02 betrugen die Einnahmen 297 264 *M.* Davon entfallen für Betriebsausgaben 230 884 *M.* und Reservefonds 3 863 *M.*, so dass als Betriebsgewinn 62 517 *M.* und als Ueberschuss 44 403 *M.* verbleiben. Davon entfallen als Staatssteuer 846 *M.*, an den Bilanzreservefonds 2 174 *M.*, als Tantième 1 500 *M.*, für Obligationentilgung 3 360 *M.*, 3 % Dividende auf die Aktien Lit. A 33 000 *M.* (i. V. 2,8 % = 30 800 *M.*), Abschreibungen 388 *M.* und Vortrag 3 135 *M.*

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. August d. J. in 13 Arbeitstagen 209 579 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 161 121 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 215 482 und auf den Arbeitstag 15 392 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 14 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. August d. J. auf den Arbeitstag 729 Doppelwagen mehr und im ganzen 5 903 Doppelwagen oder 2,7 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. August d. J. 30 782 Doppelwagen gegen 32 804, in Oberschlesien 83 385 Doppelwagen gegen 85 996 und in den drei Bezirken zusammen 323 746 Doppelwagen gegen 334 282 und war demnach im Saarbezirk 2 022 Doppelwagen oder 6,2 %, in Oberschlesien 2 611 Doppelwagen oder 3,0 % und in den drei Bezirken zusammen 10 536 Doppelwagen oder 3,2 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat August d. J. stellt sich der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 415 804 Doppelwagen gegen 418 519, im Saarbezirk 63 104 Doppelwagen gegen 63 871, in Oberschlesien auf 163 275 Doppelwagen gegen 165 684 und in den drei Bezirken zusammen auf 642 183 Doppelwagen gegen 648 074 und betrug demnach im Ruhrbezirk 2 715 Doppelwagen oder 0,6 %, im Saarbezirk 767 Doppelwagen oder 1,2 %, in Oberschlesien 2 409 Doppelwagen oder 1,5 % und in den drei Bezirken zusammen 5 891 Doppelwagen oder 0,9 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1902. Die geringen Ausfälle in allen drei Bezirken gegen August des vorigen Jahres sind lediglich auf die um einen Tag kürzere Arbeitszeit im August d. J. zurückzuführen.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen 8 Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 3 102 061 Doppelwagen gegen 3 222 615, im Saarbezirk 472 734 Doppelwagen gegen 473 938, in Oberschlesien 1 101 751 Doppelwagen gegen 1 188 733 und in den drei Bezirken zusammen 4 676 546 Doppelwagen gegen 4 885 286 und ist demnach im Ruhrbezirk 120 554 Doppelwagen oder 3,7 %, im Saarbezirk 1 204 Doppelwagen oder 0,3 %, in Oberschlesien 86 982 Doppelwagen oder 7,3 % und in den drei Bezirken zusammen 208 740 Doppelwagen oder 4,3 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

— **Schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft.** Dieser Gesellschaft ist ebenso, wie für die Linien der oberschlesischen Dampfstrassenbahngesellschaft m. b. H., nunmehr unter dem 22. August d. J. eine Gesammtkonzession auch für die Linien der oberschlesischen Kleinbahnen- und Elektrizitätswerke-Aktiengesellschaft auf die Dauer von 99 Jahren ertheilt worden.

— **Eisenbahn Schreiberhau-Landesgrenze bei Grünthal.** Wie der „Voss. Ztg." aus Schreiberhau berichtet wird, ist nun auch die Reststrecke der Zweigbahn von Hirschberg i. Schl. zur österreichischen Grenze bei Grünthal im wesentlichen fertig. Schon 1884 wurde die Strecke vermessen und endlich in den letzten Jahren ausgeführt. Die Bahn musste fast beständig durch Granitboden geführt werden, und wegen ihrer grossen Steigung bewegt sie sich in starken Krümmungen. Am 25. Juni d. J. wurde sie von Petersdorf bis Schreiberhau für den Personenverkehr eröffnet. Sie befindet sich bei Petersdorf in einer Seehöhe von 400 m; auf der Station Nieder-Schreiberhau an der Dachsbaude ist sie bereits auf 575 m gestiegen; der Bahnhof Mittel-Schreiberhau liegt 655 m und der von Ober-Schreiberhau am Weissbachstein 704 m hoch. Bis zum Bahnhof Josephinenhütte erreicht sie 750 m und in der Station Karlsthal die Höhe von etwa 900 m. Von da ab fällt sie und berührt noch die Station Strickerhäuser, bevor sie die böhmische Station

Grünthal erreicht. Ehe sie dort hingelangt, tritt sie schon zweimal durch ihre Kurven auf österreichisches Gebiet. Die Strecke von Schreiberhau bis Grünthal soll am 1. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden. Die Bahn ist vom preussischen Staate erbaut worden und wohl eine der schwierigsten, die in Schlesien ausgeführt wurden. Ungeheure Massen Granit waren zu beseitigen, und aus diesen wurden mächtige Wälle zum Eisenbahndamm angeschüttet. Die Gemeinde Schreiberhau hat für die Zufahrtstrasse zum Bahnhof Ober-Schreiberhau allein 33 000 ℳ. aufwenden müssen.

— **Stendal-Tangermünder Eisenbahn.** Die Generalversammlung beschloss die Auszahlung von 10 % Dividende für das abgelaufene Geschäftsjahr.

— **Eisenbahnunfall auf Station Meitingen bei Augsburg.** Am 4. d. Mts., Nachmittags um 5 Uhr 50 Min. stiess bei der Einfahrt in Meitingen der Vorortzug 5376 mit der zum Rangiren vorfahrenden Lokomotive des Güterzuges 2147 zusammen. Durch den Anprall wurden 15 Personen leicht verletzt, der Zugführer Aschenbrenner schwer. Bahnärztliche Hilfe war sofort am Platz. Der Materialschaden ist nicht bedeutend, auch eine grössere Betriebsstörung ist nicht eingetreten. Die Untersuchung über den Zusammenstoss ist im Gange. Der Unfall wurde, wie die Münchener „Allg. Ztg." erfährt, dadurch herbeigeführt, dass die Güterzugmaschine über den Kreuzungspflock hinausfuhr.

— **Sozialdemokratischer Eisenbahnerverband.** Der Verbandsvorsitzende Jochade-Hamburg hat vermuthlich, um dem Sinken der Theilnahme an diesem Verbande entgegenzuwirken, einen Aufruf: „Eisenbahner Deutschlands, vereinigt euch!" erlassen und sich dabei folgende Anpreisung geleistet: „Die einzige und wirksamste Interessenvertretung finden die deutschen Eisenbahner aller Staats- und Privatlinien in dem Verband der Eisenbahnarbeiter Deutschlands, Sitz Hamburg. Dem Verband der Eisenbahner Deutschlands gehören alle Arbeiter, Hilfs- und Unterbeamten, sowie mit der Eisenbahnersache sympathisirende mittlere Beamte an. Die Mitglieder des Verbandes erstrecken sich auf sämmtliche preussischen, bayerischen, sächsischen, württembergischen, oldenburgischen, hessischen, mecklenburgischen Staats- und Privatbahnen." Das heisst ja den Mund recht voll genommen! Zu diesem hochtönenden Aufruf wird der „Schles. Ztg." aus Berlin geschrieben: „Wenn die Macher des Verbandes glauben sollten, dass sie unter dem neuen preussischen Eisenbahnminister Budde freier und ungenirter agitiren könnten als unter Herrn v. Thielen, werden sie sich schwer täuschen. Minister Budde ist gewillt, nach Kräften für die Hebung der sozialen Lage der Beamten und Arbeiter der ihm unterstellten Betriebe einzutreten; er wird aber scharf und energisch gegen die Arbeiter vorgehen, welche sich dem sozialdemokratischen Verbande angeschlossen haben. Der Minister ist wie sein Vorgänger der Anschauung, dass der Staat nimmermehr dulden kann, dass sich Eisenbahnbedienstete mit der ausgesprochenen Tendenz zusammenschliessen, eine Lohnerhöhung eventuell durch Gewalt, d. h. durch den Streik zu erzwingen. Die vitalsten Interessen des Staates erheischen gebieterisch das schärfste Einschreiten gegen solche Absichten."

— **Personalnachrichten.** Dem Vereinssekretär Schubert ist auf Beschluss des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten gelegentlich der Tagung der Vereinsversammlung in Freiburg die Amtsbezeichnung „Generalsekretär des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" beigelegt worden.

Die bei der preussischen Staatsbahnverwaltung als Mitglieder von Eisenbahndirektionen angestellten Regierungsassessoren Hermann in Cöln, Reitemeier in Danzig und Wilhelm in St. Johann-Saarbrücken sind zu Regierungsräthen ernannt worden.

Oesterreich.

— **Erhöhung der Personentarife der Staatseisenbahngesellschaft.** Die Staatseisenbahngesellschaft wird vom 1. Oktober d. J. ab ihre Personentarife in den Verkehren Wien-Brünn und Marchegg-Brünn erhöhen. Diese Steigerung ist eine Folge der am 1. Oktober in Kraft tretenden Erhöhung der Personenfahrpreise der Ferdinands-Nordbahn. Die Staatsbahn kann in jenen Relationen, in denen sie mit der Stadtbahn in Wettbewerb steht, naturgemäss keine höheren Tarife haben als die letztere. Da nun die Nordbahn ihre Personenfahrpreise hinaufsetzt, erhöht auch die Staatseisenbahngesellschaft die bisherigen Tarife in obigen Verkehren auf das Ausmaass der Nordbahntarife, da diese Tarife die konzessionsmässigen Fahrpreise nicht erreichen. Die konzessionsmässigen Tarife sowie die bisher eingehobenen und die in Zukunft anzuwendenden Tarife der Staatsbahngesellschaft für die Strecke Wien-Brünn stellen sich wie folgt:

	Schnellzug			Personenzug		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
	K r o n e n					
Konzessionsmässiger Tarif	18,76	12,51	6,27	12,41	8,93	4,48
Bisher eingehobener Tarif	13,50	9,—	4,50	9,—	6,—	3,—
Neuer Tarif ab 1. Oktober	16,11	9,97	5,37	11,49	6,89	3,83

— **Elektrische Einschienenbahn Gloggnitz-Schottwien-Maria Schutz-Semmering.** Das Eisenbahnministerium hat einer Firma in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Einschienenbahn (System A. Lehmann) von der Station Gloggnitz der Südbahn über Schottwien und Maria Schutz zur Station Semmering der Südbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ungarn.

— **Szeklerbahnen.** Dieser Tage wurde ein Szeklerkongress zur Berathung der Wünsche des Szeklerlandes abgehalten. Hierbei kam auch die Frage der Szeklerbahnen zur Sprache. Der Berichterstatter über diese Frage verlangte den schleunigen Ausbau der Eisenbahnlinien Mádéfalva-Szássrégen und Apahida-Marosvásárhely-Héjjasfalva, ferner die Vorbereitung einer von Agostonfalva abzweigenden neuen Verbindung mit Rumänien, die Verstaatlichung der Szekler Lokalbahnen und tarifarische Begünstigungen für die Erzeugnisse des Szeklerlandes, besonders im Verkehre mit dem Orient. Die Anträge des Berichterstatters wurden angenommen.

— **Eisenbahntariflehrkurs an der Budapester Handelsakademie.** Der mit Unterstützung der ungarischen Staatseisenbahnen und der hauptstädtischen Handelswelt geschaffene Tariflehrkurs wird in diesem Schuljahre zum siebenten Male eröffnet. Der Lehrkurs ist dazu berufen, Geschäftsleuten Gelegenheit zu bieten, sich mit den Tarifbestimmungen für den Eisenbahnfrachtenverkehr vertraut zu machen. Die in den ersten sechs Jahren erzielten Erfolge berechtigen zu der Hoffnung, dass der Lehrkurs auch in diesem Schuljahre zahlreichen Besuch erhalten werde.

— **Anwendung von ermässigten Frachtsätzen im Verkehre mit fremden Bahnstationen.** Zur Vermeidung von Rückerstattungen zu hoch berechneter Frachtsätze ist von den ungarischen Staatsbahnen eine Verordnung ergangen, wonach bei Sendungen, welche unter Benutzung von zwischen liegenden fremden Bahnen sowie im Anschlussverkehre mit Stationen fremder Bahnen (unter „fremde Bahnen" sind auch die unter Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen zu verstehen) befördert werden, die Frachtberechnung, falls für die zur Beförderung gelangenden Güter bei den an der Beförderung mitbetheiligten Bahnen Ausnahme- oder ermässigte Frachtsätze in Geltung sind, unter allen Umständen auf Grund dieser billigeren Frachtsätze und nicht der normalen Frachtsätze zu erfolgen habe.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunfall bei Charleroi.** Am 3. d. Mts. morgens rannte der Eilzug Charleroi-Ostende bei Manage gegen eine Reihe von Güterwagen, die mit einer Lokomotive bespannt waren. Die Führer beider Maschinen konnten mit den Heizern abspringen, dagegen wurden 12 Reisende durch den Anprall verletzt. Dieser hatte ferner zur Folge, dass die Lokomotive mit den Güterwagen sich wieder in Bewegung setzte und führerlos auf Braine-le-Comte zueilte. Glücklicherweise hatte man sofort nach Marchelez-Ecaussines telegraphirt, wo der Güterzug, der schon an der Station Familleureux vorbeigesaust war, in ein Nebengleise gelenkt und zum Stehen gebracht werden konnte.

— **Eine Entgleisung des Expresszuges Paris-Pontarlier** fand am 21. August d. J. auf einer Brücke in der Nähe von Dijon statt und ist, wie sich der „Nat.-Ztg." zufolge jetzt herausgestellt hat, auf ein anarchistisches Verbrechen zurückzuführen. Nur einem glücklichen Zufall ist es zu verdanken,

dass der Zug an der betreffenden Stelle nicht die fahrplanmässige Schnelligkeit von 80 km in der Stunde, sondern, da die Einfahrt in Dijon noch nicht frei war, nur die Geschwindigkeit des Menschenschrittes hatte. Das Fehlen einer Eisenbahnschiene von 600 kg erzeugte daher blos die sanfte Entgleisung der Lokomotive und der ersten zwei Wagen. Schon am folgenden Tage fand man an der Unglücksstätte eine Hacke und eine Zahnstange, die sich als Eigenthum des Bahnhofes von Dijon erwiesen und offenbar gestohlen waren. Diese Spur führte auf zwei Arbeiter an der neuen Bahnlinie von Dijon nach Epinal, die bereits als Anarchisten bekannt waren. Der eine ist ein Italiener Namens Corradini, der andere ein Franzose Namens Maître. Das unvorsichtige Geschwätz eines der Haft entlassenen Schmugglers scheint zu bestätigen, dass die Entgleisung von den Anarchisten Dijons geplant war. Als Haupt dieser Anarchisten wurde der bekannte Monod, der erst kürzlich aus Neukaledonien zurückgekommen ist, in Dijon verhaftet. Da es aber nicht gelang, ihn mit dem Verbrechen in Verbindung zu setzen, musste er wieder entlassen werden. Verhaftet wurde ausserdem ein Schienenleger Namens Bordet und eine Frau, welche die Geliebte Corradinis oder Maîtres ist. Es ist noch nicht ermittelt worden, ob es die Anarchisten auf einen bestimmten Reisenden jenes Nachtschnellzuges abgesehen hatten oder ob sie blos die bürgerliche Gesellschaft daran erinnern wollten, dass der Anarchismus noch am Leben ist.

— **Simplontunnel.** Auch im Monat August d. J. ist der Fortschritt der Richtstollen für beide Tunnelseiten zusammen gegen jenen des Vormonats etwas zurückgeblieben. Er betrug, der „Schweiz. Bauztg." zufolge, 336 m, wovon 156 m auf die Briegerseite und 180 m auf den Richtstollen der Südseite entfallen. Es ist somit dieser letztere im Berichtmonat weniger rasch fortgeschritten. Die Gesammtstollenlänge der Richtstollen betrug zu Ende August d. J. auf der Nordseite 7 730 m, auf der Südseite 5 185 m, im ganzen also 12 915 m. Auf den Arbeitsplätzen arbeiteten durchschnittlich 2 214 Mann im Tunnel und 1 057 Mann ausserhalb desselben, zusammen 3 271 Mann. Gleichzeitig waren im Tunnel durchschnittlich nordseits 490 Arbeiter und südseits 400 Arbeiter thätig. Auf der Nordseite lag der Richtstollen durchwegs in schiefrigem Gneiss, in dem ein durchschnittlicher Tagesfortschritt der Maschinenbohrung von 5,2 m erzielt wurde. Am 15. August d. J. ruhte, des Marientages wegen, die Arbeit während 24 Stunden. Der Wasserausfluss ist gleich wie im Vormonat zu durchschnittlich 68 Sek./l gemessen worden. Auf der Südseite hat der Richtstollen mit Quarzadern durchsetzten Kalkglimmerschiefer durchfahren und die Maschinenbohrung hatte einen mittleren Tagesfortschritt von 5,9 m aufzuweisen. Zur Vornahme einer theilweisen Achskontrole musste am 24. August d. J. die Arbeit während 12 Stunden ausgesetzt werden. Die am Tunnel ausströmende Wassermenge ist etwas zurückgegangen; sie wurde im Durchschnitt zu 905 Sek./l gemessen.

— **Auf der Strecke Chiavenna-Colico-Sondrio** des adriatischen Netzes der italienischen Südbahn wurde am 4. d. Mts. der elektrische Betrieb aufgenommen. Im Verlauf des ersten Tages verkehrten auf der Strecke 4 Eil-, 20 Personen- und 4 Lastzüge der Fahrordnung gemäss ohne irgend welche Stockung. Die durch die Budapester und Wiener Firma Ganz & Co. nach dem System und den Plänen von Koloman Kando dem Verkehr übergebene Anlage ist, nach Mittheilung der „B. B.-Ztg.", die erste Vollbahn der Welt, bei welcher ein hochgespannter Drehstrom mit unmittelbarer Einführung in die Elektromotoren zur Anwendung gelangt. (Vergl. hierzu die Mittheilung auf S. 1071 über die elektrische Schnellbahnlokomotive!)

Fremde Welttheile.

— **Russland und die Bagdadbahn.** Wie die „Köln. Ztg." berichtet, ist die „Nowoje Wremja" sehr unzufrieden mit einem Artikel des „Figaro", der nachzuweisen versuchte, dass die Bagdadbahn die russischen Interessen nicht schädige. Das russische Blatt behauptet, dieser Artikel habe lediglich den Zweck, das französische Publikum zum Ankauf von Aktien dieser Bahn zu ermuntern. Die Zeitung fährt dann fort: „Vom wirthschaftlichen Gesichtspunkte aus erscheint die Bahn für den russischen Handel ausserordentlich schädlich, weil sie Europa die Märkte Mesopotamiens öffnet, die so reich an Getreide und anderen Landeserzeugnissen sind. Von nicht geringerer Bedeutung ist die Bahn vom strategischen Gesichtspunkte aus. Sie wird die Bewegungen der türkischen Armee ausserordentlich erleichtern und eine Sammlung an einem gewissen Punkt in sehr kurzer Zeit möglich machen. Das sechste türkische Armeekorps, das heute in den Wilajets Bagdad und Basra vereinsamt ist, wird durch die Bahn mit dem vierten Armeekorps, Hauptquartier Erserum, in Fühlung gebracht. Vom politischen Standpunkte aus betrachtet, dient die Bahn dazu, den deutschen Einfluss in der asiatischen Türkei zu stärken. Dieser Einfluss ist russlandfeindlich und wird gleichzeitig die Macht Deutschlands bereichern und heben. Kurz, Deutschland wird gestärkt und Russland in entsprechendem Maasse geschwächt. Wenn die gewandten französischen Diplomaten der Ansicht sind, dass Frankreich dieses Ziel im Auge haben muss, dann thun sie recht daran, ihren Landsleuten zu rathen, ihre Ersparnisse in Bagdadbahnaktien anzulegen. Sie dürfen sich aber nicht hinter Redensarten verschanzen, die dahin gehen, dass dieses deutsche Unternehmen auf die so eng verbundenen russischen und französischen Interessen einen wohlthätigen Einfluss hätte."

— **Eine Eisenbahnfahrt nach Khartum.** Wir lesen in der Münch. „Allg. Ztg.": Eine Eisenbahnfahrt nach Khartum in Centralafrika scheint den Inbegriff von Bequemlichkeit zu bieten, und wenn man auch nicht, wie auf der Ugandabahn, durch einen zoologischen Garten fährt, so hat die Wüste doch so viel Merkwürdiges zu erzählen in dem, was sie wirklich sehen lässt, und dem, was sie vorspiegelt, dass auch die Langeweile nicht lange weilen kann. In „The Monthly Review" vom August gibt John Ward, der im vorigen Jahre gemeinsam mit dem grossen englischen Bibelforscher Professor Sayce Khartum und die Ueberreste einer grossen christlichen Kultur, welche von der späteren Kaiserzeit an bis zur Eroberung durch die Mohammedaner in der Umgebung von Khartum geherrscht hat, besuchte, eine kurze Schilderung der Eisenbahnfahrt von Assuan (24. Breitegrad) bis Khartum. Die Fahrt bis nach Assuan, wo jetzt der grosse Nildamm vollendet ist, zählt ja überhaupt nicht; die ist für den Engländer und überhaupt für den Aegyptenbesucher eine kleine Spritzfahrt. Herr Ward erzählt: „Khartum, dieser wunderbare Platz, der ein hervorragend interessantes Beispiel friedlicher Entwickelung bietet, kann jetzt von Assuan aus in fünf Tagen erreicht werden, dank dem von der ägyptischen (englischen) Regierung eingerichteten ausgezeichneten Dienst, der besten Einrichtung, die mir je vorgekommen ist. Nicht allein verkehren da vortreffliche Speise- und Schlafwagen, sondern in Abu Hamed, nachdem man den längsten Weg durch einförmige Sandwüsten zurückgelegt hat, wird man noch durch unerwartet angebotene luxuriöse Bäder überrascht. Der erste Theil der Fahrt von Halfa (22. Grad nächst dem zweiten Katarakt) nach Abu Hamed läuft in kerzengerader Linie durch die flache, strassenlose Wüste, die trostloseste Gegend, die ich je erlebt habe: der Sand hat eine rothe Färbung, die selten auftauchenden Felsen gleichen dem verbrannten Sienna unserer Farbenskala. In der Entfernung scheinen pyramidenähnliche Spitzen sich zu erheben und nach Sonnenaufgang zeichnen sich wunderbare Bilder am Horizont — fatamorganische friedliche kleine Seen und sanfte Hügel mit Grün, wo kein Wasser und kein Wachsthum und kein Wesen vorhanden ist. Als die Sonne aufging, ein feuriger Ball über der Wüste, war ich gerade im Begriffe, ihren wunderbaren Glanz in mein Skizzenbuch in Farben wiederzugeben, als es an die Thür meines Abtheils klopfte: ‚Ein Bad gefällig, kalt oder warm, wie Sie belieben, mein Herr; in 10 Minuten ist es bereit.' Der Zug hielt sofort darauf an und aus der Sandmasse, wie mit Zauberei dahingestellt, erhob sich eine Reihe von Badezellen, mit jedem denkbaren modernen Komfort ausgestattet, wozu der Nil aus einem nur eine englische Meile entfernten Arm sein mildes Wasser, das eine Dampfpumpe herbeischaffte, lieferte! Der Zug gab uns 20 Minuten Aufenthalt zu dem Bade und dann gings in voller Geschwindigkeit weiter, während uns ein delikates Frühstück servirt wurde!" So reist man in Centralafrika!

— **Eine neue Eisenbahn zwischen Chicago und Cincinnati.** Zur Verbindung dieser Städte bestehen schon drei Bahnlinien mit rund 496, 492 und 479 km Länge, deren kürzeste der Pennsylvaniabahn gehört. Dennoch ist jetzt eine vierte im Bau, welche die Entfernung zwischen den beiden Endpunkten noch um 48 km abkürzt. Wir entnehmen den „Eng. News" (Nr. 25) darüber folgendes.

Die neue Bahn durchschneidet eine landwirthschaftlich betriebsame Gegend, die hier und da auch Wald aufweist. Ferner kreuzt sie den Fabrikbezirk der natürlichen Gasquellen von Indiana. Die bedeutendsten Städte an der Linie: Richmond, Muncie, Marion und Peru haben Glas-, Eisen- und andere Fabriken. Das Gelände ist sanft hügelig und somit dem Bahnbau günstig. Doch kommen einige tiefe Einschnitte und hohe Dämme vor. Auch eine Anzahl stählerner, meist Blechträgerbrücken bis 30,5 m Spannweite und hölzerne Gerüstviadukte. Durchlässe bis 0,5 m Weite werden aus hölzernen Bohlen gemacht.

Steigungen kommen im Längenprofil der Bahn vor bis 1 : 100, mit Ermässigung in den Krümmungen. Für letztere ist einstweilen ein Halbmesser von 350 m zugelassen (amerikanisch: Krümmung von 5°). Aber es wird beabsichtigt, gelegentlich die meisten derselben auf etwa 870 m Halbmesser (2°) zu ver-

flachen. Im Längenprofil bleiben einzelne Säcke auszugleichen, welche man in den Kauf genommen hat, um an Höhe und somit an Kosten der Thalübergänge zu sparen. Ueberhaupt ist man — wie ausdrücklich hervorgehoben wird — von dem amerikanischen Grundsatz ausgegangen, die Bahn so zu bauen, dass sie thunlichst bald eröffnet werden und Betriebseinnahmen bringen kann. Grössere Verbesserungen sind demnächst je nach Bedarf auszuführen. In erster Linie kommen solche in Betracht, welche schnellen Durchgangsverkehr im Wettbewerb mit anderen Bahnen ermöglichen sollen.

Bei dem Oberbau, welcher in den Hauptgleisen Schienen von 34,7 kg/m (56 Pfund), in den Nebengleisen solche von 27,8 kg/m (56 Pfund) bei 9,14 m Länge erhält, ist zu bemerken, dass die Schienenstösse in Verband gelegt werden.

Die Stationsanlagen zeigen manche eigenartige Anordnungen. So wird auf den meisten Stationen, mit Ausnahme der vier oder fünf grösseren Städte, das Gütergleis um das Empfangsgebäude (zugleich Güterschuppen) herum geführt (auf die Ortsseite gelegt). Es erhält dabei einen Abstand von 15,85 m vom durchgehenden Hauptgleis und eine Länge von 400 bis 730 m. Die Wasserstationen erhalten hölzerne Bottiche von 227 cbm Inhalt auf hölzernen Gerüsten. Die Empfangsgebäude sind knapp und bescheiden gehalten. So auch in Richmond, der grössten Zwischenstation, wo auf die Ausstattung durch die Wahl der Baumaterialien usw. noch ein gewisser Werth gelegt ist. Den Hauptheil dieses Gebäudes bildet nach amerikanischer Sitte der „allgemeine Warteraum“, welchem in der Mitte der Bahnsteigwand der Fahrkartenraum eingebaut ist. In unmittelbarer Verbindung mit dem Hauptraum steht rechts der Frauenwarteraum nebst Abort und links das Rauchzimmer nebst dem Abort für Männer. Hieran, jedoch ohne innere Verbindung, ist dann noch der Gepäckraum angebaut, welcher seinen Eingang nebst bedeckter Vorfahrt an der Schmalseite des Gebäudes hat. Diensträume sind weiter nicht vorgesehen. Das ganze ist ein rechteckiger, einstöckiger Bau 28,95 m lang, 8,28 m breit unter einem allerseits reichlich überstehenden Ziegeldach.

Aehnlich sind die Empfangsgebäude der übrigen grösseren Zwischenstationen, während die der kleineren ein Büro und daneben zwei Warteräume, einen für Frauen, einen für Männer enthalten, sowie an letzteren Raum angebaut den Güterschuppen mit abgegrenztem Gepäckraum.

Was die Bauzeit betrifft, so ist der mittlere Theil der Bahn in Länge von 271 km schon im Betriebe. Die ganze Linie von Chicago bis Cincinnati hofft man vor dem Ende des Jahres 1902 dem Verkehr übergeben zu können.

— **Entschädigung für Zugverspätungen.** Wie die Zeitschrift „Bahnfrei“ zu berichten weiss, hat sich die Pennsylvania-Eisenbahn durch öffentliche Kundgebung anheischig gemacht, Reisenden bei Zugverspätungen eine Entschädigung zu zahlen. Die wichtigste von dieser Gesellschaft betriebene Linie führt von Philadelphia nach Chicago und wird von Schnellzügen in 20 Stunden zurückgelegt. Wenn einer dieser Züge eine Verspätung von zwei Stunden erleidet, so sollen seine Insassen 2 D. vergütet erhalten; beträgt die Verspätung mehr als drei Stunden, so erhöht sich der rückzuerstattende Betrag auf 3 D. und bei Verspätungen von mehr als vier Stunden auf 4 D. Entsprechende Vergütungen werden auch bei der Benutzung der Theilstrecken von Pittsburg, Altona und Harrisburg gezahlt.

— **Der Pryor Gaptunnel der Burlington & Missouri River Bahn** wird von „Eng. New“ (Heft 27 [1]) beschrieben als ein Beispiel einfacher Bauweise in ausserordentlich günstigem Gebirge.

Pryor Gap ist ein an 10 km langer Pass durch die Pryorberge im Staate Montana. Der Tunnel durchörtert eine in den Pass vorspringende Bergnase. Er liegt 1 447 m über Meereshöhe und 76 m über Thalsohle. Er ist nur 152 m lang. Der Krümmungshalbmesser der Bahn in ihm beträgt 290 m (Krümmung von 6°), die Steigung (gegen Süden) 1:80, wegen der Krümmung ermässigt auf 1:99. Der Ausbruch des eingleisigen Tunnelprofils berechnet sich zu 45 cbm/m. Das zu durchfahrende Gebirge ist ein fester, dolomitischer Kalkstein mit unter 1:20 gegen Nordost einfallenden Schichten. Es erforderte keine Zimmerung während des Baues, war leicht und mit mässigen Ladungen der Schüsse zu lösen und bildete ein ausgezeichnetes Dammschüttungsmaterial.

Die Arbeiten an den Voreinschnitten begannen am 17. September, die am Tunnel selbst im Dezember 1900. Hand- und Maschinenbohrer wurden in Thätigkeit gesetzt. Die Maschinerie bestand an jedem Ende aus einem 16 PS liefernden, stehenden Dampfkessel im Voreinschnitt und aus je drei Bohrmaschinen, zwei für den Vortrieb der Kalotte und ein für den Abbau der Strosse. Letzterer erfolgte in zwei Stufen von je 2,74 m Höhe und in der ganzen Breite des Tunnelprofils. Die Bohrmaschinen wurden unmittelbar durch den zugeleiteten Dampf betrieben.

Es wurde mit zwei 10-Stundenschichten täglich oder 13 Schichten wöchentlich gearbeitet und, wenn alles gut ging, der Kalottenvortrieb um 15,2 m wöchentlich gefördert. Die grösste Leistung in einer Schicht waren 2,1 m. Die Besatzung im Kalottenvortrieb bestand aus einem Vorarbeiter, zwei Bohrern, zwei Gehilfen, sechs oder sieben Schutterern und einem Mann zum Laden der Schüsse, ausserdem der Heizer und der Pferdeführer draussen. Die Mannschaft des Strossenabbaues war ungefähr dieselbe, nur dass hier nur e i n e Bohrmaschine und ihre Bedienung gebraucht wurde.

Der Durchschlag erfolgte am 23. Februar 1901. Der Vollausbruch wurde am 15. Mai vollendet. Da infolge Vorkommens von Talkschichten und wegen Wasserdurchlässigkeit des Gebirges nicht genügende Sicherheit gegen das Abfallen von Steinen von der Tunneldecke herrschte, wurde nachträglich eine gewölbeförmige Holzzimmerung eingebaut. Dies musste während des bereits eröffneten Betriebes, der sechs bis zehn Züge täglich durch den Tunnel sandte, geschehen. Die hölzernen Bögen wurden in 1,22 m Abstand gestellt. Darauf kam die Verpfählung. Die Hohlräume dahinter wurden mit Klafterholz (cordwood) ausgefüllt. Die fertige Zimmerung erhielt einen dreimaligen Ueberzug von weisser, mit Salzwasser angemachter Tünche, welcher mittelst einer Druckpumpe angespritzt wurde.

(Ob diese hölzerne Tunnelverkleidung, welche übrigens in Amerika mehrfach vorkommt, sich bewährt und als wirthschaftlich erweist, dürfte abzuwarten sein. Zur Nachahmung möchten wir sie einstweilen nicht empfehlen. D. Ber.)

— **Die Tagesordnung für den siebenten internationalen Eisenbahnkongress**, der nach einem im vorigen Jahre zu Paris gefassten Beschlusse im Mai 1905 zu W a s h i n g t o n zusammentreten soll, wird jetzt in der „Railr. Gaz.“ bekannt gegeben; wir heben aus den zur Berathung stehenden wichtigeren Gegenständen die folgenden hervor: I. in der Abtheilung für Bahnunterhaltung und Hochbauten (way and works): 1. Erörterung über die zur Verwendung als Schwellen geeignetsten Holzarten und deren wirksamste Sicherung gegen Fäulniss, namentlich auch in den Tropen. 2. Schienen für Schnellzuglinien und deren verstärkte Befestigung; II. in der Abtheilung für Lokomotiven und Betriebsmittel: 1. Krafterhöhung bei Lokomotiven durch Verwendung des Hochdruckes und des Verbundsystems und bauliche Verbesserungen nach dieser Richtung. 2. Vortheile und Nachtheile der Verwendung selbstthätiger Kuppelungen. 3. Fortschritte in der Verwendung elektrischer Kraft auf Hauptbahnen; III. in der Abtheilung für Betrieb und Abfertigungsdienst (working): 1. Verbesserungen in der Beleuchtung, Heizung und Lüftung fahrender Züge. 2. Neueste Verbesserungen in der selbstthätigen Blockung und ihren Signalvorrichtungen sowie Fortschritte in ihrer Anwendung; IV. in der Abtheilung für allgemeine Verwaltung (general): 1. Buchführung und deren verschiedene Handhabung. Vergleichung der verschiedenen Arten nach den Gesichtspunkten der Zuverlässigkeit, Einfachheit und Billigkeit. Möglichkeit der Einführung einer einheitlichen Buchführung für die verschiedenen Eisenbahnen. 2. Beamten- und Arbeiterfürsorge. Allgemeine Grundsätze der Alters-, Invaliditäts- und Unfallversicherung; V. in der Abtheilung für Kleinbahnen: 1. Einfluss und Rückwirkung des Baues von Kleinbahnen auf den Verkehr der Hauptlinien. 2. Mitwirkung der Hauptbahnverwaltungen bei dem Bau und Betriebe der Kleinbahnen. 3. Finanzielle Unterstützung des Staates, der Provinzen und der Gemeindeverbände bei der Entwickelung der Kleinbahnen. 4. Erfahrungen Belgiens mit der Einrichtung einer staatlichen Aufsichtsbehörde für den Bau und die Betriebseinrichtungen von Nebenbahnen, welche unter Beihilfe aus öffentlichen Mitteln gebaut sind. 5. Einrichtung eines billigen Dienstes auf Seitenlinien mit geringem Verkehr und auf Kleinbahnen, namentlich Vereinfachungen in der Personen- und Güterabfertigung. 6. Einführung eines regelmässigen Verkehrsdienstes durch Selbstfahrer auf Wegstrecken, deren Verkehr für eine Bahnanlage nicht ausreichend ist.

— **Neue amerikanische Speisewagen.** Wie „Railr. Gaz.“ mittheilt, hat die Chicago Milwaukee & St. Paul-Bahn kürzlich in der Wagenbauanstalt von Barney & Smith zwei neue Speisewagen erbauen lassen, welche an Grösse alles bisher Dagewesene übertreffen. Sie besitzen eine Gesammtlänge von 23,2 und eine Breite von 3 m und sind um 15 cm höher als die sogenannten Palastwagen. Diese vergrösserten Abmessungen geben dem Wageninnern einen erheblichen Zuwachs an Geräumigkeit und an Bequemlichkeit für die Reisenden, welche darin 36 Sitzplätze an Tischen zur Verfügung finden. Im übrigen stimmen die Wagen in Form und Ausrüstung überein mit den übrigen Wagen der sogenannten „Pionier“-Züge, in welche sie eingestellt sind. Die innere Täfelung besteht aus Mahagoni, und mit ihr sind die Teppiche und Vorhänge in Blau und Gold sorgfältig abgetönt. Die Wagen werden mit elektrischem Licht erleuchtet, wozu der Strom von einer im Gepäckwagen aufgestellten Dynamomaschine geliefert wird. Eine besondere Vorkehrung ist getroffen, um die K ü c h e n g e r ü c h e vom Speiseraum abzuhalten, indem diese durch eine eigenartige

Lüftungseinrichtung unmittelbar ins Freie geführt werden. Man hat nämlich den Zugang zur Küche in eine besondere Scheidewand verlegt, die sich in einer Ecke quer vor der Wagenplattform befindet. Ein grosses Fenster öffnet sich unmittelbar gegenüber der Küchenthür, so dass alle Gerüche durch Fenster und Thür entweichen.

Vielleicht gelingt es durch eine ähnliche Anordnung, auch aus den deutschen Speisewagen und den mit ihnen in Verbindung stehenden D-Wagen den unliebsamen Küchen- und Speisegeruch zu vertreiben, der jetzt ohne Zweifel eine häufig sehr unangenehme Belästigung bildet.

— **Die Bahn von Coatzacoalcos am Golf von Mexiko nach Tehuantepec am stillen Ozean,** deren Fertigstellung zum 1. Juli 1903 erwartet wird, ist, wie der „Nat.-Ztg." aus Mexiko geschrieben wird, von ausserordentlicher Bedeutung, weil sie die kürzeste Verbindung zwischen dem atlantischen und dem stillen Ozean herstellt. In der der englischen Ingeniörfirma Pearson & Sohn ertheilten Konzession ist nun die Bestimmung enthalten, dass die Firma vom Jahre 1909 ihre Rechte an eine mexikanische, deutsche, englische, französische oder belgische Gesellschaft übertragen kann. Vor allem wichtig ist bei diesen Bestimmungen die Thatsache, dass die Vereinigten Staaten als Rechtsnachfolger der heutigen Gesellschaft und Wettbewerber für spätere Liebhaber nicht in Betracht kommen können, was durch politische Beweggründe erklärt und vollauf gerechtfertigt wird. Somit verbleiben als etwaige Uebernehmer nur die grösseren europäischen Industrie- und Finanzmächte; ob Grossbritannien nach seinem Verzicht auf die Vortheile des Clayton-Bulwervertrages noch ein genügendes Interesse in Centralamerika besitzt für solche weitaus sehende Pläne, erscheint fraglich.

Diese Mittheilung bezweckt ausschliesslich, die Aufmerksamkeit der Dampfergesellschaften in der Heimath auf diese Frage zu lenken, für deren neue Dampferverbindungen zwischen Nordamerika und Westindien einerseits und Asien und der Westküste dieses Kontinents andererseits der neue Weltverkehrsweg von einschneidender Bedeutung werden wird, da auch nach endlicher Fertigstellung eines interozeanischen Kanals der Landweg über Tehuantepec der kürzeste Verkehrsweg zwischen beiden Meeren sein und bleiben wird. (? Doch nur für einzelne Verbindungen, namentlich des Golfs von Mexiko mit dem stillen Ozean! Die Schriftl.).

Allgemeines.

— **Deutschlands Levanteverkehr.** Die jüngste Veröffentlichung des handelsstatistischen Büros „Hamburgs Handel und Schifffahrt 1901" gibt, wie wir der „Berl. B.-Ztg." entnehmen, aufs neue sehr interessante Belege über die erfreuliche Entwickelung Deutschlands wirthschaftlicher Beziehungen zur Levante. So ist die Ausfuhr über Hamburg nach Rumänien von 1 000 000 ℳ. im Jahre 1890 auf 2 000 000 ℳ. in 1901 gestiegen; die wichtigsten Artikel sind Kaffee und Thee, Eisen in Stangen und Eisenwaaren, Baumwollwaaren. Die europäische Türkei bezog 1890 für 1 000 000 ℳ., 1901 für 10 000 000 ℳ., an erster Stelle Eisen in Stangen und Eisenwaaren, Woll-, Halbwoll-, Baumwoll- und Strumpfwaaren; die asiatische Türkei erhöhte in derselben Zeit ihre Bezüge von 300 000 ℳ. auf 10 000 000 ℳ.; Griechenland von 1 000 000 ℳ. auf 4 400 000 ℳ.; Aegypten von 736 000 ℳ. auf 8 700 000 ℳ.; Russland am schwarzen Meer von 1 600 000 ℳ. auf 12 000 000 ℳ. Bei der Ausfuhr nach Südrussland treten die Erzeugnisse der Textilindustrie zurück und räumen den Maschinen und Geräthschaften den ersten Platz ein. Ausser den erwähnten Waarengruppen nehmen die Levanteländer noch eine grosse Anzahl deutscher Industrieerzeugnisse in mehr oder weniger grossen Partien auf, so der chemischen, der Stein- und Glas- und der Holzindustrie. Diese grossartige Entwickelung ist in hohem Maasse den Verbindungen, welche die deutsche Levantelinie nach dem Orient geschaffen hat, und der Einrichtung des Tarifs des deutschen Levanteverkehrs über Hamburg seewärts (nach den Hafenplätzen der Levante), bekanntlich eine Kombinirung von Eisenbahn- und Seefracht in einem Satz, zu danken. Nicht geringer ist die Entwickelung der Einfuhr über Hamburg nach Deutschland. Rumänien steigerte von 1890 bis 1901 seine Ausfuhr von 10 600 000 ℳ. auf 12 900 000 ℳ. und sandte hauptsächlich Mais, Roggen, Gerste, Raps und Rübsaat; die europäische Türkei von 1 300 000 ℳ. auf 7 000 000 ℳ. hauptsächlich mit Schaf- und Ziegenfellen, Tabak, Opium, Roggen, Gerste, Kanariensaat, Woll-, Halbwoll- und Baumwollwaaren (Teppiche); die asiatische Türkei von 5 600 000 ℳ. auf 14 600 000 ℳ. mit Rosinen, Valonea, Tabak, Wall- und Haselnüssen, Erz, Fellen; Griechenland von 2 900 000 ℳ. auf 6 000 000 ℳ. mit Korinthen, Tabak, Marmor, Zinkerz, Magnesit; Aegypten von 414 000 ℳ. auf 9 300 000 ℳ. mit Baumwolle, Cigaretten, Gummi arabicum, Zwiebeln; Russland am schwarzen Meer von 44 000 000 ℳ. auf 64 000 000 ℳ. mit Roggen, Gerste, Weizen, Mineralschmierölen und Petroleum. In 10 Jahren hat sich der Güteraustausch über Hamburg zwischen Deutschland und der Levante von 70 000 000 Mark auf 157 700 000 ℳ. gehoben.

Rechtsprechung.

— **Abzugsfähigkeit des Dienstkleidungsaufwandes bei Feststellung des steuerpflichtigen Diensteinkommens.** Ueber die Frage, inwieweit der von einem Beamten für Dienstkleidung gemachte Aufwand bei der Feststellung des steuerpflichtigen Einkommens nach dem preussischen Einkommensteuergesetz vom 24. Juni 1891 abzugsfähig ist, hat der sechste Senat des preussischen Oberverwaltungsgerichts am 1. Mai d. J. eine grundsätzlich wichtige Entscheidung getroffen, die wir in ihrem wesentlichen Inhalt nachstehend nach dem „Flügelrad" mittheilen:

Der Steuerpflichtige hatte in der Berufung folgenden Abzug von seinem Einkommen aus Besoldung geltend gemacht:

„Für die Beschaffung und Unterhaltung meiner Uniformen, welche für die Dienstverrichtungen zum Tragen vorgeschrieben sind, habe ich neben meiner Civilkleidung jährlich eine Extraausgabe von 100 ℳ."

Diesen Anspruch hat die Berufungskommission mit der Begründung abgelehnt, dass Abzüge für Beschaffung der Dienstkleidung nicht zulässig seien.

Hiergegen richtet sich die Beschwerde mit folgenden Ausführungen: „In meiner Eigenschaft als Eisenbahn-Stationsdiätar bin ich gemäss § 11 der gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienste, welcher lautet:

„Im Dienst muss der Beamte die vorgeschriebene Dienstkleidung tragen, für deren ordnungsmässigen sauberen Zustand er zu sorgen hat. Auch haben Dienstvorsteher darauf zu halten, dass von ihren Untergebenen diese Vorschrift befolgt wird."

verpflichtet, während der Ausübung meines Dienstes Dienstkleidung zu tragen. Für die Dienstkleidung wird eine Vergütung nicht gewährt und muss jeder Beamte sich selbige von seinem Gehalte selbst beschaffen."

Die Auffassung der Berufungskommission über die Unzulässigkeit von Abzügen für Dienstkleidung ist in dieser Allgemeinheit unrichtig. Vielmehr ist in der neueren Rechtsprechung des Gerichtshofes wiederholt anerkannt, dass Aufwendungen für berufsmässige, über das persönliche Bedürfniss des Steuerpflichtigen hinausgehende Kleidung abzugsfähig sind (§ 9, I, 1; II, 2 des Einkommensteuergesetzes vom 24. Juni 1891; Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts in Staatssteuersachen, Bd. IX, S. 152, 157).

Dies gilt bei gleichen Voraussetzungen auch für Beamte; denn das Einkommensteuergesetz hat in dieser Hinsicht weder eine Begünstigung noch eine Benachtheiligung der Beamten gegenüber den übrigen Steuerpflichtigen beabsichtigt. Eine besondere Bestimmung enthält nur § 15 Abs. 3 a. a. O. Hiernach soll der zur Bestreitung des Dienstaufwandes bestimmte Theil des Diensteinkommens „ausser Ansatz" bleiben. Sofern also ein zahlenmässiger Betrag für den Dienstaufwand bestimmt ist, so soll dieser Betrag weder zur Anrechnung kommen, noch ein weiterer Abzug stattfinden. Wenn aber eine solche zahlenmässige Festsetzung des Dienstaufwandes nicht erfolgt ist, so gelten auch für Beamte die allgemeinen Bestimmungen. Diese finden sich überhaupt nicht im § 15, sondern im § 9, I, 1; II, 2 a. a. O.

Der Beschwerdeführer ist ein Eisenbahnbeamter, der ausschliesslich während der Dienstzeit die vorgeschriebene Dienstkleidung trägt, ohne dass wegen des Dienstaufwandes besondere Bestimmungen getroffen wären. Es handelt sich also für ihn um eine berufsmässige, über sein persönliches Bedürfniss hinausgehende Kleidung, und der Aufwand hierfür ist gemäss § 9, I, 1; II, 2 bei der Quelle gewinnbringender Beschäftigung zu kürzen.

Demnach erscheint die angegriffene Entscheidung rechtsirrthümlich und unterliegt der Aufhebung. Die Sache selbst ist spruchreif, da die Steuerstufe von mehr als 1 200 bis 1 350 ℳ. um nur 58 ℳ. überschritten und die Entstehung von Dienstaufwandskosten mindestens von dieser Höhe nicht zu bezweifeln ist. Die Steuerfestsetzung ist deshalb auf den Steuersatz von 9 ℳ. zu berichtigen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Birten und Büderich gelegene Haltestelle Menzelen-Ginderich für den Personenverkehr eröffnet.

Gepäckabfertigung findet nicht statt.

Ueber die in Menzelen-Ginderich haltenden Züge enthält der Fahrplan nähere Angaben.

Gennep, September 1902. (2317)
Die Direktion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Station Harzburg.

Der an der Bahnstrecke Heudeber-Ilsenburg-Vienenburg gelegenen Station Harzburg ist vom 1. Oktober d. J. ab zwecks Uebereinstimmung mit der amtlichen Ortsbezeichnung die Benennung „Bad Harzburg“ beigelegt worden.

Magdeburg, den 2. Septbr. 1902. (2318)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anderweite Schreibweise der Station Callehne.

Für die an der Bahnstrecke Stendal-Salzwedel gelegene Station Callehne ist vom 1. Oktober d. J. ab zur Erzielung einer Uebereinstimmung mit der amtlichen Ortsbezeichnung die Schreibweise „Kallehne“ mit dem Buchstaben K im Anlaut festgesetzt worden.

Magdeburg, den 31. August 1902. (2319)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anderweite Benennung der Station Wahrstedt-Velpke.

Der an der Bahnstrecke Helmstedt-Oebisfelde gelegenen Station Wahrstedt-Velpke ist zur Unterscheidung von der an der neuen Bahnstrecke Schandelah-Oebisfelde gelegenen Station Velpke vom 1. Oktober d. J. ab die Benennung „Wahrstedt“ beigelegt worden.

Magdeburg, 3. September 1902. (2320)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Infolge Dammbruchs ist die Strecke Nauen-Bredow seit dem 7. d. Mts. auf einige Tage unfahrbar. Auf der Strecke Wildpark-Bredow wird der Gesammtverkehr aufrecht erhalten. Die Leitung des Durchgangsverkehres erfolgt über Spandau.

Berlin, den 8. September 1902. (2321)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil III, Heft 3, Theil V, Heft 3 und Theil VI, Heft 3 des Verbands-Gütertarifes.)

Am 1. November 1902 gelangen die Nachträge

Nr. VI zu Theil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898,
Nr. I zu Theil V, Heft 3 vom 1. Mai 1901 und
Nr. II zu Theil VI, Heft 3 vom 1. Oktober 1898

zur Einführung, welche erhöhte Frachtsätze für die Stationen Bockenheim, Frankfurt a/M. Hauptbhf., Hanau Nordbahnhof und Hanau Westbhf., sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen der Haupttarife und der Nachträge enthalten.

München, den 6. September 1902. (2322)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Soweit bei Gütersendungen aus Oesterreich-Ungarn nach Stationen der französischen Ostbahnen und darüber hinaus oder umgekehrt die gebrochene Abfertigung über die schweizerischen Strecken Romanshorn oder Buchs eine billigere Fracht als bei Abfertigung über Konstanz-badische Bahn mit Umkartirung in Bregenz oder Konstanz ergibt, wird diese billigere Frachtberechnung bei Abfertigung über Konstanz im Rückvergütungswege gewährt.

Karlsruhe, den 4. Sept. 1902. (2323)
Gr. Generaldirektion.

Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Tarif Theil II, Heft 1 der Nachtrag 4, zum Tarif Theil II, Heft 2 der Nachtrag 3 in Kraft. Durch diese Drucksachen gelangen unter anderem geänderte und neue Frachtsätze der allgemeinen Tarife, der Ausnahmetarife Nr. 2 (Güter der Stückgutklassen in Wagenladungen), 3 (Wolle), 5 (Sämereien), 6 (Getreide), 8 und 9 (Holz), 12 (Eisen), 14 B (Glaubersalz), 14 C und D (Kalisalze zum Düngen), 15 (Thon), 16 (Pfeifenerde und Porzellanerde), 19 (Düngemittel), 21 A (Bier), 30 (Gips), 36 (Obst, getrocknetes), 46 (Leim), sowie neue Ausnahmetarife für raffinirtes Benzin (Petroleumnaphtha), kristallisirte Citronensäure, gekalktes Leimleder, Schwerspath, Mineraltheer und Petroleumpech zur Einführung.

Neben zahlreichen Frachtermässigungen treten insbesondere in den Ausnahmetarifen Nr. 14 C und D (Chlorkalium, Kalidüngesalze), 15 B (Thon), 16 B (Porzellanerde) zum Theil Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen ein. In diesen Fällen bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Oktober 1902 in Geltung.

Der Nachtrag 4 zum Heft 1 kostet 40 ₰ = 50 Heller, der Nachtrag 3 zum Heft 2 kostet 10 ₰ = 12 Heller.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 4. September 1902. (2324)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 1 (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 sind auf Seite 58 des obbezeichneten Tarifes (Schnitttafel A) folgende Entfernungen nachzutragen:

	bis zum Schnittpunkte			
	a	b	c	d
	Kilometer			
Osterfeld Süd	428	431	376	673

Wien, am 6. September 1902. (2325)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Die von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin unterm 26. August 1902 veröffentlichte Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Seehafen-Ausnahmetarifs E 2 (Eisen und Stahl etc., sowie Eisenbahnfahrzeuge im Falle der überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) kommt von dem in der Bekanntmachung genannten Zeitpunkte ab auch für den Verkehr mit den Stationen der Reichseisenbahnen im obenbezeichneten Verbande (in letzterem Ausnahmetarif 9 c) zur Anwendung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 4. September 1902. (2326)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Zu dem Heft 1 vom 1. Oktober 1902 ist mit Geltung vom gleichen Tage ein Berichtigungsblatt ausgegeben worden.

Es enthält die Berichtigung von Frachtsätzen für einige Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.

Cöln, den 27. August 1902. (2327)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 30. September l. J. gelangen in Ergänzung der Abtheilung I des Ausnahmetarifes Nr. 1 (für Lebensmittel usw.) direkte Frachtsätze zwischen Heiligenstadt einerseits und den Stationen Asch B. St. B., Franzensbad, Haslau, Asch Stadt und Rossbach andererseits zur Einführung.

München, den 3. September 1902. (2328)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen den Stationen Bottrop Süd, Dahlbusch-Rotthausen, Kray Nord, Laer, Merklinde, Neumühl, Präsident, Prinz von Preussen und Witten-West des Direktionsbezirks Essen, sowie der Sta-

tion Porta des Direktionsbezirks Hannover einerseits und den Stationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 3. September 1902. (2329)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 und Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 20. September 1902 treten für Obst, frisches, wie im Ausnahmetarif Nr. 30 des Heftes 1 und im Ausnahmetarif Nr. 25 des Heftes 2 aufgeführt, unter den in diesen Ausnahmetarifen enthaltenen Bedingungen folgende direkte Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen in Kraft.

Deutscherseits sind regelrechte Frachtsätze eingerechnet.

Heft 1.

Nach \ Von	Caslau Oe. N. W. B. I a	I b	II
Görlitz	172	167	151

Nach \ Von	Otrokowitz K. F. N. B. I a	I b	II
Beuthen O. S. E. .	155	145	110
Beuthen R. O. U. E.	155	145	110
Breslau Märk.-Frb. Bhf.	198	182	150
Breslau O. S. Bhf. .	192	176	144
Breslau Oderth. Bhf.	199	183	151
Gleiwitz	152	141	118
Morgenroth	154	142	110
Ratibor	108	101	78

Heft 2.

Nach \ Von	Caslau Oe. N. W. B. I a	I b	II a	II b
Berlin Anh.-Dresd., Görl. u. Schles. Bhf.	301	279	301	260

Breslau, den 6. September 1902. (2330)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz für Kohlen usw. von Kohlscheid nach Hochheim von 0,69 ℳ auf 0,63 ℳ berichtigt.

Essen, den 3. September 1902. (2331)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Die in dem neuen Gütertarif für den hessisch-linksrheinischen Verkehr (Gruppe VI/VIII) vom 1. September 1902 enthaltenen niedrigeren Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. des Direktionsbezirks Mainz mit Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken finden mit sofortiger Gültigkeit auch Anwendung mit den gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn. (2332)

St. Johann-Saarbrücken, 4. Sept. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1902 treten in den Seehafenausnahmetarifen D für Dextrin usw. und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate des ostdeutschen Güterverkehrs (Gruppe I/II) neue Frachtsätze von Station Plastowo des Bezirks Posen nach Danzig, Königsberg und Neufahrwasser in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Für die Anwendung gelten die bestehenden Ausfuhrkontrolvorschriften.

Bromberg, den 29. August 1902. (2333)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr mit den bayerischen Staatseisenbahnen.

Die bayerische Station Falls-Gefress hat nunmehr den Namen „Falls“ zu führen.

In den Tarifen für den direkten Güterverkehr mit den bayerischen Staatseisenbahnen ist entsprechende Aenderung vorzunehmen, soweit dies nicht bereits durch Nachträge erfolgt ist.

München, den 4. September 1902. (2334)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Spiritus bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil V, Heft 3 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1889 folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	Von Raudnitz Centimes für 100 kg
Aarau	417
Alt-Solothurn	469
Basel (Bâle) S. B. B. / Basel bad. Bahn . . / Basel-St. Johann . .	363
Burgdorf	479
Coppet	663
Delémont (Delsberg) .	423
Genève (Genf) . . .	649
Glattbrugg	384
Liestal	390
Monthey	692
Neu-Solothurn . . .	467
Romanshorn	330
Wil	395
Jofingen	438

Die Station Raudnitz rangirt in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Aussig; die Station Basel-St. Johann in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Basel (Bâle) S. B. B. und die Stationen Alt-Solothurn, Coppet, Glattbrugg, Liestal, Monthey und Jofingen in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Aarau.

Wien, am 3. September 1902. (2335)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 werden in das „Gemeinschaftliche Heft B“ vom 1. Februar 1898 die Stationen Kis-Bocskó, Kötegyán und Módos wie folgt einbezogen:

Seite des gemeinschaftlichen Heftes	Von oder nach	Bahnverwaltung	Bis zum Schnittpunkte I: Kilometer	I: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	I: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	II: Kilometer	II: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	II: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	III: Kilometer	III: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	III: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)
21	Kis-Bocskó	U. St. E.	1386	$1^1/_4$	$2^1/_2$	1411	$1^1/_4$	$2^1/_2$	1452	$1^1/_4$	$2^1/_2$
22	Kötegyán .	U. St. E.	1361	$^1/_2$	1	1361	$^1/_2$	1	1337	$^1/_2$	1
25	Módos . .	U. St. E.	1408	$^3/_4$	$1^1/_2$	1408	$^3/_4$	$1^1/_2$	1384	$^3/_4$	$1^1/_2$

Wien, am 3. September 1902. (2336)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Lieferfristen.

K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einschränkung des Civil-Frachtgutverkehres und Einführung eines Lieferfristzuschlages anlässlich der Herbstmanöver.

Infolge starker Inanspruchnahme durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver werden für die im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Linien folgende Anordnungen getroffen:

a) In der Zeit vom 7. September bis einschliesslich 21. September d. J. werden in sämmtlichen Stationen Civil-Frachtgüter gemäss § 55 des

Betriebsreglements, soweit die Lagerräume es gestatten, nur in einstweilige Verwahrung mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung übernommen.

b) In den Stationen Hohenau, Lundenburg und Göding wird vom 15. September bis einschliesslich 19. September d. J. die Aufnahme und vom 16. bis einschliesslich 18. September d. J. auch die Auslieferung von Civil-Frachtgütern ganz eingestellt.

c) Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wird mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Juli 1902 Z. 34553/16 für die Zeit vom 15. bis einschliesslich 19. September d. J. für Civil-Frachtgüter eine Zuschlagsfrist von vier Tagen zur reglementarischen Lieferfrist festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist gilt für alle Sendungen, die während der angegebenen Zeit in einer Station der im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Linien zur Beförderung angenommen oder von einer Anschlussbahn übernommen werden oder deren Beförderung auf fremden Bahnen aus Anlass dieser Einschränkung des Civil-Frachtgutverkehrs behindert wird.

d) Auf lebende Thiere, Approvisionirungsartikel und Eilgüter finden diese Maassnahmen keine Anwendung.

Wien, September 1902. (2337)

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Auf Grund der Bewilligung des k. ung. Handelsministeriums vom 5. September cr. Zahl 60 538, sowie unter Anwendung der Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements § 55 Pkt. 3 und § 63 Punkt 3, ferner des Internationalen Uebereinkommens § 5 Alinea 2, endlich der Zusatzbestimmungen zu § 14 des genannten Uebereinkommens § 6 Punkt 3 treten im Frachtgutverkehr nachfolgende Beschränkungen in Kraft:

1. Vom 10. September d. J. bis 30. September d. J. werden in den Stationen unserer Linie Civilfrachtgüter (mit Ausnahme von Lebendem und schnellem Verderben unterliegenden Sendungen) nur mit der in § 55 Pkt. 3 des Betriebsreglements vorgesehenen Einschränkung aufgenommen.

2. Nach Civilfrachtgütern (mit Ausnahme von Lebendem und schnellem Verderben unterliegenden Gütern), welche in den Stationen der Strecken Igló-Kassa, Igló-Eperjes und Káposztafalva-Rózsahegy am 12., 13. und 14. September d. J. zur Aufgabe gelangen oder diese Strecken an den genannten Tagen transitiren, wird in sämmtlichen in- und ausländischen Güterverkehren ausser den bereits in Kraft bestehenden Lieferfristen und Zuschlagfristen eine Zuschlagfrist von 48 Stunden berechnet.

Budapest, am 6. September 1902. (2338)
Die Direktion.

6. Verdingungen.

K. württembergische Staatseisenbahnen.
Werkholzlieferung.

Der Bedarf der k. Eisenbahnwerkstätten an Werkhölzern für das Jahr 1903 soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse über die Grösse des Bedarfs und die Maasse der Hölzer werden auf Verlangen von der unterzeichneten Behörde kostenfrei abgegeben.

Die Angebote wollen spätestens bis 23. September 1902, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung“ versehen hier eingereicht werden. (2339)

Cannstatt, den 1. September 1902.
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Für die kgl. Imprägniranstalt Schwandorf sollen im Wege allgemeiner schriftlicher Verdingung 7000 cbm Föhrenstammholz zur Herstellung von Bahnschwellen an den Mindestnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die besonderen Bedingungen vom September 1902 liegen bei der kgl. Eisenbahnbetriebsdirektion Weiden, der kgl. Imprägniranstalt Schwandorf und dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse 3/IV) zu Jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens

Montag, den 6. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,

bei dem Baumaterialienbüreau einzureichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt in Anwesenheit etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, im Eisenbahnrath-Sitzungssaale — nördlicher Flügelbau des Centralbahnhofes München, Eingang Arnulphstrasse —.

München, den 2. Septbr. 1902. (2340H&V)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für die kgl. Imprägniranstalt Kirchseeon sollen im Wege allgemeiner schriftlicher Verdingung an den Mindestnehmenden zur Lieferung vergeben werden:

15 000 cbm Föhrenstammholz,
2 000 „ Buchenstammholz,
100 000 Stück Bahnschwellen I. und II. Klasse aus Föhrenholz,
3 000 Stück Bahnschwellen I. und II. Klasse aus Buchenholz.

Auf die vorangegebenen Stammholz- und Schwellenmengen kann ganz oder theilweise Preisangebot gestellt werden.

Die besonderen Bedingungen vom September 1902 für die Lieferung der Stammhölzer sowie der Schwellen liegen bei dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse 3/IV), dann bei der k. Eisenbahnbetriebsdirektion München und der k. Imprägniranstalt Kirchseeon zu Jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst müssen vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens

Dienstag, den 7. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,

bei dem Baumaterialienbüreau eingereicht sein.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt in Anwesenheit etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, im Eisenbahnrath-Sitzungssaale — nördlicher Flügelbau des Centralbahnhofes München, Eingang Arnulphstrasse —.

München, den 2. Septbr. 1902. (2341H&V)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für die k. b. Staatseisenbahnen sollen im Wege der allgemeinen schriftlichen Verdingung

60 000 Stück eichene Bahnschwellen I. und II. Klasse,
7 000 m eichene Weichenschwellen I. Klasse,
70 000 „ eichene Weichenschwellen II. Klasse

an den Mindestnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen vom September 1901 liegen bei den k. Eisenbahnbetriebsdirektionen und dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse 3/IV) zu Jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens

Mittwoch, den 8. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,

bei dem Baumaterialienbüreau einzureichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt in Gegenwart etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, im Eisenbahnrath-Sitzungssaale — nördlicher Flügelbau des Centralbahnhofes München, Eingang Arnulphstrasse —.

München, den 1. Septbr. 1902. (2342H&V)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

7. Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Breslau O/S., Freiburg und Märkisch stehenden 4 Stck. ausgemusterten Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Der Bietungstermin findet am 27. September 1902, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes, hier, statt.

Verkaufsbedingungen, Angebotsbogen und ein Verzeichniss der zum Verkauf ausgeschiedenen Lokomotiven nebst Gewichtsangaben können gegen porto- und bestellgeldfreie Zusendung von 1,00 ℳ von unserem Centralbüreau (hier, Gartenstrasse 116) während der Dienststunden von 8—3 Uhr bezogen werden.

Die Angebote sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ bis 10 Uhr Vormittags des vorgenannten Tages an uns einzureichen.

Breslau, im September 1902. (2343)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 72. | 13. September 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 26 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die ordentliche Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Freiburg im Breisgau.

(Schluss aus Nr. 71.)

Nach Schluss der ersten Sitzung und nach einem kurzen Rundgang durch die Stadt fanden sich die an der Versammlung theilnehmenden Herren im Hôtel zum Zähringer Hof zum Festessen zusammen. Der grosse Saal dieses Hôtels war festlich verziert, die Tafel mit Blumen in den Farben des badischen Landes gelb und roth geschmückt. Eine reichhaltige Speise- und Weinfolge sorgte für die leiblichen Bedürfnisse und eine gute Tafelmusik trug zur Belebung des Mahles bei.

Als erster Redner ergriff der Vorsitzende Herr Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath Kranold das Wort. Seit der letzten Versammlung habe der innere Ausbau des Vereins keine besondere Aenderung erfahren, man habe sich in einer Zeit der ruhigen Weiterentwickelung befunden. In der letzten Zeit seien im wirthschaftlichen Gebiet Aenderungen eingetreten, die auch einen Rückschlag auf die Ergebnisse der Bahnen ausgeübt hätten, so dass es nothwendig sei, möglichste Sparsamkeit walten zu lassen, um den Betriebskoëffizienten nicht allzu ungünstig zu beeinflussen. Glücklicherweise seien wir aber von ernsten Erschütterungen verschont geblieben, was wir vielfach dem Schutze der Staatsregierungen zu verdanken hätten. Heute tage man in einem Land, an dessen Spitze ein Fürst stehe, dem alle Herzen freudig entgegenschlagen, ein Monarch, ein erster Förderer des Nationalgedankens, der die Bedürfnisse seines Landes mit weitem Blick klar erkenne und die grosse Bedeutung der Verkehrsanstalten zu würdigen verstehe. Ferner gedachte der Redner des Oberhauptes des deutschen Reiches, eines Herrschers, der das Staatsschiff sicher durch die gefährlichen Klippen hindurch steuere, der den Weltfrieden zu wahren verstehe und durch seine schützende Hand zur gedeihlichen Entwickelung der Eisenbahnen beitrage. Dankerfüllten Herzens schloss Herr Präsident Kranold auch die Souveräne der übrigen im Verein vertretenen Länder, die ebenfalls von dem Bestreben durchdrungen seien, Handel und Wandel zu heben, in sein Hoch ein, das begeisterte Aufnahme fand.

Sodann folgte in der Reihe der Redner Herr Staatsrath Eisenlohr, dessen Hoch dem Vereine galt. Er glaube, dass die badische Bahn die Ehre des Besuchs vielleicht der Hoffnung verdanke, die die Festtheilnehmer bei der letzten Versammlung im stillen hegten, es könne nach der Stadt Freiburg von den herrlichen Tagen von Strassburg ein Schimmer herüberleuchten. Bei oberflächlicher Betrachtung könne es erscheinen, als habe der Verein an Bedeutung verloren durch den Uebergang vieler Privatbahnen in den Staatsbetrieb, den Zusammenschluss kleinerer Bahnen unter einen Hut und dem Abschluss internationaler Vereinbarungen mit den ausserhalb des Vereins stehenden Bahnen. Zwar seien im Verein die grundlegenden Bestimmungen schon getroffen, indessen kämen fortwährend Neubildungen und erhöhte Anforderungen auf, die auch die grösste Verwaltung nicht allein zu bewältigen vermöge, er erinnere nur an die Brems- und Kupplungsvorrichtungen. Dass der Verein in seiner Thätigkeit erlahme, brauche man nicht zu befürchten, seien die Alten ermüdet, so kämen die jüngeren Kräfte, welche bestrebt seien, die Arbeit im Geiste der Vorgänger weiter zu thun. Dieser Zukunft des Vereins rufe er ein Wachsen, Blühen und Gedeihen zu.

Hieran knüpfte nun Herr Hofrath Dr. Eger an. Der Herr Staatsrath habe das Sachliche des Vereins besprochen, es sei deshalb an ihm, auf das Persönliche zurückzukommen. Der Redner feiert dann in humoristischer Weise den Präsidenten Kranold und lässt ihn mit den Worten hochleben:

„Wir wollen ihn noch recht lange haben."

Es sprachen beim weiteren Verlauf des Festmahles noch

Herr Dr. Kiss auf die Eintracht unter den Eisenbahnen. Herr Hofrath Ritter v. Grimburg auf den Generaldirektor der badischen Staatseisenbahnen, und Herr Eisenbahndirektionspräsident Simson auf die Damen, ohne welche die Gesellschaft einförmig sei.

Während sich die Herren am ersten Tage der Arbeit widmeten, war für die Damen der Theilnehmer unter Führung einiger zu ihrer Begleitung auserwählter Herren ein Rundgang durch die Perle des Breisgaus, die Stadt Freiburg, vorgesehen, die sich an diesem Tage mit ihren alterthümlichen, eigenartigen Strassen und Bauten im schönsten Sonnenglanz zeigte. Einer eingehenderen Besichtigung wurde das vor kurzer Zeit aus dem alten Universitätsbau wiederhergestellte Rathhaus unterzogen. Es ist dies eine der Sehenswürdigkeiten Freiburgs, zumal da es in seinen Sammlungen hervorragende Schätze enthält. Der städtische Konservator, Herr Dr. Schweitzer, übernahm die Führung durch diese Sammlungen und hatte die Freundlichkeit, aus seinen Schreinen alte Gobelins und Teppiche aus dem 13. und 14. Jahrhundert hervorzuholen. Diese Gegenstände fanden grosse sachverständige Würdigung bei den Damen, besonders ein gestickter Teppich aus dem 13. Jahrhundert, der die Macht der Liebe schildert. Alsdann wurden die weiteren Räume des Rathhauses besichtigt und erregten das Entzücken der Damen; vor allem der herrliche Trausaal, gegen den sogar die ledigen Herren bei dieser Gelegenheit ihre Abneigung fallen liessen.

Nach einem Gang durch weitere Theile der Stadt an den neuaufgebauten Thoren und Dreisambrücken vorbei, nahm man ein kleines Frühstück im Gasthaus zum Kopf ein.

Neugestärkt ging man sodann an die Besichtigung des Freiburger Münsters, dieses herrlichen Bauwerks, das stets unsere Bewunderung erregt und dessen Thurm in seinem wunderbaren Aufbau einzig und ohne seinesgleichen dasteht. Herr Münsterbaumeister Kempf übernahm hier die sachverständige Führung und machte auf die vielen Schönheiten der Einzelausführung aufmerksam.

Nach kurzer Ruhe bestiegen die Damen und ihre Begleiter um 4½ Uhr einen Sonderzug, der sie nach dem herrlichen Waldsee entführte. In der dortigen Restauration wurde ein von der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen angebotenes Mittagsmahl eingenommen. Namens der gastgebenden Verwaltung begrüsste Herr Regierungsrath Herrmann die Theilnehmerinnen und sprach ihnen den Dank dafür aus, dass sie durch ihr liebenswürdiges Erscheinen das Fest des Vereins in einer Weise verschönert und verherrlicht hätten, wie es auch das best ausgestattete Festprogramm nicht vermöge. — Nur allzu kurz war der Aufenthalt am Waldsee bemessen, schon um 7 Uhr musste man diesem schönen Fleck wieder Lebewohl sagen.

Abends 8 Uhr trafen sich die Herren aus dem Zähringer Hof und die Damen vom Waldsee wieder im Stadtgarten bei einem Abendfest, das von der gastlichen Stadt Freiburg den Festtheilnehmern angeboten war. Der Garten war mit Lampions und elektrischen Glühlampen in allen Farben beleuchtet. Ein besonderes trauliches Plätzchen war für die Festgäste, zu denen sich auch der Oberbürgermeister und Stadtrath gesellte, hergerichtet und blieb man daselbst bei einem guten Tropfen bayerischen Biers noch lange sitzen.

Um die Damen am zweiten Tag für die Trennung von ihren an den Berathungen theilnehmenden Herren zu entschädigen, hatte sie die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen zu einer Rundfahrt in der Umgebung von Freiburg eingeladen. Die Fahrt ging vom Hauptbahnhof aus durch den Villenstadttheil Wiehre nach dem Lorettoberg, woselbst ein kurzer Halt gemacht wurde, da man hier einen hübschen Blick über Freiburg geniesst. Aber es war hier nur eine kurze Rast gestattet; denn der Weg führte weiter nach der einsam im Walde gelegenen Wallfahrtskapelle St. Ottilien. Aber die Pilger wollen auch für ihr leibliches Wohl gesorgt haben und deshalb steht neben der Kapelle ein gastliches Wirthshaus, in dessen Garten ein kleiner Imbiss eingenommen wurde. Nach einem kurzen Besuch der Kapelle und der in dieser gefassten wunderthätigen Quelle musste die Rückfahrt angetreten werden. Nochmals konnte man vom herrlichen Kanonenplatz, auf dem früher befestigten Schlossberg, Freiburgs liebliches Bild bewundern, dann noch eine Fahrt durch das Immenthal und das Villenviertel Herdern und es blieb nur noch wenig Zeit zur Vorbereitung für den Nachmittagsausflug.

Gemeinsam mit den Damen wurden dann am 5. Nachmittags 2½ Uhr sämmtliche Festtheilnehmer in einem Sonderzug nach dem Höllenthal gebracht. Allgemeine Anerkennung fanden die neuen Wagen II. Klasse, aus denen der Zug gebildet war. Die Wagen sind von den badischen Staatseisenbahnen für die Zwecke der Höllenthalbahn gebaut. Sie enthalten in einem in modernem Stil und hellen Farben ausgestatteten grossen Raum 40 Sitzplätze und sind mit 120 cm breiten Fenstern versehen, so dass man, da die Rücklehnen niedrig gehalten sind, von jedem Platz aus die herrliche Aussicht geniessen kann.

Bald war auch mit Station Himmelreich das Ende des lieblichen breiten Theils des Dreisamthales erreicht, aber ohne daselbst zu halten, fuhr der Zug in das enge Höllenthal ein. Erst auf der Station Hirschsprung war ein kurzer Aufenthalt nöthig, denn dort beginnt die Zahnstangenstrecke mit einer Steigung von 1:18. Nachdem sich nun ausser der an der Spitze befindlichen gewöhnlichen Reibungslokomotive noch eine Zahnradlokomotive an den Schluss des Zuges gestellt hatte, konnte die Fahrt, wenn auch nur langsam, weitergehen und an dem im engen Thal weithin tönenden Schnaufen der beiden Lokomotiven merkte man schon, eine wie gewichtige Versammlung zu Berg befördert werden musste. In Hinterzarten blieb die Schiebelokomotive zurück und der Zug gerieth wieder in raschere Gangart. Bald kam er auch vor der Schwändeholztobelbrücke zum Stillstand. Nach einem Aufenthalt von einigen Minuten, die ausreichten, um die Brücke zu besichtigen, wurde der Zug auf Station Kappel zurückgedrückt, woselbst die Theilnehmer ausstiegen, um die Brücke über die Gutachschlucht eingehend zu besehen.

Die Gutachbrücke aus Vogesensandstein erbaut, hat ein 64 m weites Gewölbe der Hauptöffnung und ist die am weitesten gespannte steinerne Brücke in Deutschland und mit einer einzigen Ausnahme und einem Meter Unterschied auch auf der ganzen Erde. Die Schwändeholztobelbrücke erreicht eine Spannweite von 57 m. Beide Brücken, die abgesehen von ihrer Bedeutung in technischer Hinsicht mit ihrem rothen Sandstein und den dunklen Schwarzwaldtannen im Hintergrund einen herrlichen Anblick darbieten, erregten das lebhafte Interesse der Theilnehmer.

Die Lokomotive hatte sich indessen an das andere Ende des Sonderzuges gesetzt und nun gings zurück nach Station Titisee, wo sich die Versammlung im Hotel Titisee zum Mittagsmahl niedersetzte. Bald gebot auch ein heller Klang eines Glases Ruhe und Herr Sektionschef Dr. Zehntner sprach in bekannter Meisterschaft der Stadt Freiburg den Dank der Versammlung für die liebenswürdige Aufnahme und das herrliche Fest aus. Mit Rücksicht auf die alten jahrhundertelangen Beziehungen der Stadt Freiburg zum Hause Oesterreich freue er sich, als Oesterreicher der Dollmetsch des Dankes sein zu können. Darauf erwiderte Herr Oberbürgermeister Dr. Winterer mit der Versicherung, dass die Worte des Vorredners durch die historischen Akkorde doppelt ergreifend für ihn gewesen seien. Der Redner entwickelt dann ein Bild seiner Wünsche für die Zukunft, von der er erwarte, dass sie uns Züge bringe, die mit 200 Kilometern in der Stunde die Rheinebene durchsausen, und er hoffe, dass der Vater Rhein die Kraft dazu liefere, um das Personenkilometer für einen Pfennig zurücklegen zu können. Er verlange aber nicht, dass die Herren diese Arbeit erst erledigt hätten, bis er sie willkommen heisse, sondern freue sich stets, sie in Freiburg zu sehen, und bringe dem geflügelten Rad und allem, was es bedeute, den Meistern und Jüngern sowie den Angehörigen sein Hoch.

Weiter sprachen noch Herr Ministerialrath von Marx auf Herrn Staatsrath Eisenlohr, dem er warm für den Empfang durch die badischen Staatsbahnen dankte, sowie Herr Regierungsrath Dr. Boehm auf die Damen.

Daraufhin erhob sich Frau Baudirektor Bischoff Edle von Klammstein, um in zündenden, von Herzen kommenden und zu Herzen gehenden Worten dem Herrn Präsidenten Kranold, den badischen Staatseisenbahnen sowie dem Herrn Oberbürgermeister den Dank der Damen auszusprechen. Nach einer kurzen Erwiderung des Herrn Staatsrath Eisenlohr wurde die Tafel aufgehoben und der Kaffee im Garten eingenommen.

Schon war die Abfahrtstunde für den Sonderzug herangenaht, aber gerade jetzt zeigte sich der herrliche, einsam melancholische See im Abglanz des durch die untergehende Sonne besonders prächtig gefärbten Himmels so schön, dass man sich entschloss, noch länger zu verweilen, und mit einer Stunde Verspätung und ohne dass hierüber eine Beschwerde eingelaufen ist, kam der Sonderzug wieder nach Freiburg zurück.

Die ersten beiden Festtage waren von herrlichem Wetter begünstigt gewesen. Tagsüber liess der Himmel seine Sonne zwar etwas allzu reichlich herniederscheinen, dafür sorgte aber, wie dies in Freiburg stets der Fall ist, der aus dem Höllenthal kommende Höllenwind Abends für kräftige Abkühlung.

Der dritte Tag begann unter weniger günstigen Aussichten und Regenwolken hatten sich am Himmel gesammelt. Trotzdem erschienen die Damen in lichten Kleidern auf dem Bahnhof, um an dem für sämmtliche Vertreter gemeinsamen und von der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen angebotenen Ausflug nach Badenweiler theilzunehmen.

Auf dem Bahnhof harrte der Gäste ein Sonderzug, der aus dem neuesten Material der badischen Staatseisenbahnen zusammengestellt war. Geführt wurde er von einer neuen $^2/_5$ gekuppelten Schnellzuglokomotive, die mit ihrem hohen, mächtigen Kessel, langen Radstand und hohen Triebrädern einen ausserordentlich kräftigen Eindruck machte. Der Lokomotive, die an anderer Stelle genauer beschrieben werden soll, schien es eine Leichtigkeit, die angehängten fünf Wagen zu befördern. Der Zug bestand ausser einem Gepäckwagen noch aus zwei neuen D-Wagen I./II. Klasse und zwei neuen Aussichtswagen der Schwarzwaldbahn. Schon die ersteren beiden Personenwagen zeigen eine reiche und bequeme Ausstattung, sie werden aber darin von den Aussichtswagen noch übertroffen, deren schönster Raum ein Aussichtssalon mit Platz für etwa 28 Personen und vielen breiten Fenstern bildet.

Während der Fahrt nach Müllheim wurden den Damen Blumensträusse mit den Landesfarben überreicht. In Müllheim musste der Zug verlassen werden; man bestieg sodann den Sonderzug, den die deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft zur Verfügung gestellt hatte und der die Theilnehmer bis Badenweiler brachte. Hier schien es, als ob der Himmel alle seine Schleusen geöffnet hätte, und man musste längere Zeit im Bahnhofsgebäude warten, bis der Regen nur einigermaassen nachliess. Der dem Marmorbau und der alten römischen Badruine zugedachte Besuch, bei dem die Herren Badearzt Dr. Schwörer und Oberamtmann Schellenberg die Führung in liebenswürdiger Weise übernahmen, fiel daher auch kürzer aus als beabsichtigt war; dennoch blieb noch Zeit übrig, um den Angriff eines mit seiner Camera herbeigeeilten Photographen auszuhalten; man war aber doch froh, als man unter dem gastlichen Dach des Hotels Römerbad das schlechte Wetter vergessen konnte. Dazu trugen die Leistungen von Küche und Keller das ihrige bei, vor allem erregte die Bewunderung ein Rheinsalm von ausserordentlicher Länge, der vor der Zerlegung durch den Saal getragen wurde.

Nach einigen warmen Begrüssungsworten durch den Bürgermeister von Badenweiler erhob sich Präsident Kranold zu den folgenden Worten:

„Die schönen Tage von Freiburg sind nun bald vorüber. Spätestens morgen sind schon viele in alle Winde zerstreut und ziehen betrübt wieder nach der Heimath zu unseren vielgeliebten Akten. Ich darf sagen, dass einzelnen von Ihnen dieser Gedanke unbehaglich scheint, indess müssen wir uns zu trösten suchen, denn „scheint die Sonne noch so schön, einmal muss sie untergehn“. Da wir nun zum letzten Male hier versammelt sind, so gestatten Sie mir nochmals eine kurze Kritik über den Verlauf der Versammlung abzuhalten. Wenn ich mich dabei auf das Geschäftliche beschränke, so kann ich sagen, dass dieses zu aller Zufriedenheit ohne störenden Zwischenfall zu Ende geführt worden ist. Betrachte ich den aussergeschäftlichen Theil, so kann ich dem ganzen Verlauf der Festlichkeit nur das Prädikat „ausgezeichnet“ verleihen. Schon bei der Ueberreichung des Programms werden viele aus ihm ersehen haben, dass es mit Geschick und Liebe aufgestellt worden ist. Die badische Verwaltung der Staatsbahnen hat dafür Sorge getragen, dass wir die schönsten Punkte des badischen Landes zu sehen bekamen. Wir sind von der Verwaltung mit Liebe behandelt worden. Auf Schritt und Tritt muss die Aufmerksamkeit der gastgebenden Verwaltung eine allseitige Freude hervorgerufen haben. Auf Einzelheiten vermag ich mich jedoch nicht einzulassen, da solches zu weit führen würde. Indess werden die verehrten Damen ein Lied davon singen können, wie schön eine Vereinsversammlung auch für die weiblichen Mitglieder sein kann. Heute schien ein Theil des Programms durch Ungeschick des Wetters nicht gelingen zu wollen. Aber, meine Herrschaften, Sie haben sich getäuscht, mit diesem Wetter können wir ausserordentlich zufrieden sein. Wie man mir sagte, bekommen Sie von Badenweiler den schönsten Eindruck bei schlechtem Wetter und von der Beleuchtung bei bedecktem Himmel. Dass wir Badenweiler bei schlechtem Wetter zu sehen bekamen, ist doch gewiss der Superlativ aller Liebe, die uns entgegengebracht wurde. Damit sie aber den nothwendigen Vergleich zu sehen bekommen, muss ich darauf hinweisen, wie schön der Abend geworden ist, nachdem die finsteren Wolken verscheucht sind. Dem Herrn Bürgermeister spreche ich im Namen der Versammlung für die freundliche Begrüssung herzlichen Dank aus. Doch ewig kann man nicht danken. Indessen dem Dankgefühl und der Freude kann man nicht oft genug Ausdruck geben, weshalb ich vorschlage, eine Art Generaldank abzustatten. Die deutsche Sprache ist zu arm, um das richtige Wort zu diesem Zweck abgeben zu können, es ist daher eine recht ofte Wiederholung der Dankesabstattung ganz am Platze.

An dem Gelingen dieses Werkes haben viele theilgenommen, ich will daher keinen vergessen und will daher meinen Toast generalisiren und dankerfüllt des gesegneten badischen Landes und des badischen Volkes gedenken. — Gott schütze, Gott erhalte das schöne badische Land.“

Darauf erwiderte Herr Staatsrath Eisenlohr: „Unser Präsident hat ein letztes Mal der badischen Verwaltung den Dank für alles Dargebotene ausgesprochen. Aber, meine Herrschaften, das Beste zum Gelingen des Festes haben Sie gethan, indem Sie in gemüthlicher Harmlosigkeit den guten Willen für die That genommen haben. Ich möchte Ihnen von ganzem Herzen danken, dass Sie bestes Festwetter von zu Hause mitgebracht haben und damit unser festes Vertrauen, das wir in dieser Beziehung in Sie gesetzt, glänzend erfüllten. Zum Schluss fühle ich mich verpflichtet, den Dank der badischen Staatsbahnverwaltung nochmals auszusprechen, vor allem auch den Damen, weil Sie hierher gekommen sind, um uns die wenigen Stunden Zusammenseins zu verschönern und zu verherrlichen. Meine Herren, ich fordere Sie auf, mit mir einzustimmen in den Ruf: die Damen leben hoch!“

Zum Schlusse erhob sich noch Herr Eisenbahndirektionspräsident Breitenbach und glaubte, wenn er sich die Reihenfolge der gehaltenen Ansprachen vergegenwärtige, so könne er nicht im Zweifel sein, dass nun die Damen zu reden an der Reihe sind. Die verehrte Frau von Bischoff habe gestern einen ausserordentlich schönen Toast ausgebracht. Redner hoffe, dass auch heute noch eine der Damen rede. Da, dem nicht so sei, so ge-

statte er sich namens der Damen allen denjenigen, die die eigentliche Exekutive gehabt haben, Dank zu sagen.

Nachdem die Tafel aufgehoben, trat man auf die Hotelterrasse hinaus, um bei Kaffee und Likör sowie mit duftender Havanna eine Weile zu plaudern. Das Wetter war inzwischen besser geworden und man hatte schon von der Terrasse aus einen hübschen Blick auf die rebenbepflanzten Abhänge des Schwarzwaldes, das langgestreckte Müllheim, die Rheinebene und die Vogesen. Vielen aber genügte das noch nicht und sie bestiegen nachher die Schlossruine, von der die Aussicht noch weiter reichte. In einzelnen Gruppen wurden sodann kleinere und weitere Spaziergänge durch Badenweiler und seine Kuranlagen unternommen, bis man sich wieder auf der oberen Terrasse des Kurhauses zusammenfand, wo die Kurkapelle ihre Weisen ertönen liess.

Bei Bier und Bowle, die von Mädchen in der kleidsamen Markgräfler Tracht dargereicht wurden, entwickelte sich bald eine freudige Stimmung und der Vorschlag des Herrn Präsidenten, nun zu einer Polonaise anzutreten, bei der keine Dame fehlen dürfe, wurde mit Jubel begrüsst. Manches Tänzlein schloss sich noch daran, bis auch für den letzten Abend die Stunde der Heimreise schlug.

Nochmals versuchte ein leichter Regen einen Angriff auf die gute Stimmung, aber er vermochte nichts mehr auszurichten. Vergnügt vertheilte man sich in die Wagen, um mit dem „Bähnle“ nach Müllheim zurück, und von da mit der Hauptbahn wieder nach Freiburg zu fahren.

Wohl alle, die an der Versammlung theilgenommen haben, schieden mit dem Bewusstsein, dass man neben ernster Arbeit auch einige schöne, genussreiche Tage in der Perle des Breisgaues verbracht hatte.

Neue Verkehrsanlagen in Riga.

In den letztverflossenen Jahren konnte wiederholt in Russland die Wahrnehmung gemacht werden, dass sich dort immer mehr die Erkenntniss Bahn gebrochen hat, dass zur nutzbringenden Verwerthung der reichen Erzeugnisse des Landes und zur Erhaltung von deren Wettbewerbsfähigkeit es schon lange nicht mehr genügt, dass die Eisenbahnen die Möglichkeit gewähren, die Erzeugnisse fortzubewegen. Früher, in Zeiten, in denen noch nicht in Westeuropa die Nachfrage nach Erzeugnissen lebhaft war, die als Verbrauchsartikel zur Ernährung der Bevölkerung Verwendung finden, konnte man sich damit begnügen, auf den Eisenbahnen Einrichtungen zu treffen, die genügten, um Getreide, Holz, Kohlen und unzählige andere Gegenstände zu befördern, die es vertrugen, wochenlang unterwegs zu sein, ohne dabei an ihrem Werthe Einbusse zu leiden. Aber schon vor etwa 25 Jahren erkannte der intelligente Schwede Nobel, dass es z. B. für den Vertrieb von Petroleum unerlässlich sei, die Kosten der Beförderung so niedrig zu stellen, dass auch der arme Mann dieses Beleuchtungsmittel benutzen könne. Da nun der Kaukasus kein Holz zur Herstellung der nothwendigen Fässer liefern konnte, ausserdem aber auch die Rückbeförderung der entleerten Fässer viel zu theuer gewesen wäre, so schaltete Nobel das Fass ganz aus und führte die rohe Naphta zu den Fabriken, von diesen das Petroleum den Tankschiffen auf dem Caspisee in Rohrleitungen zu. In den Schiffen wird dann das Petroleum die Wolga aufwärts bis Zarizyn, Ssaratow usw. gebracht, hier in grosse Tankanlagen übergepumpt, um je nach Bedarf in Kesselwagen gefüllt an den Gebrauchsplatz geführt zu werden. Selbst hier angelangt, wird es den Verkäufern in fahrbaren Kesselwagen zugeführt und in kleine eiserne Behälter übergepumpt, um dann endlich den Verbrauchern in kleinen Mengen zum täglichen Gebrauch verkauft zu werden. Es ist dies ein Beispiel, wie es ermöglicht werden kann, durch eine vollkommene Organisation einen wichtigen Verbrauchsartikel billig und ohne Verlust durch Verschütten zu befördern.

Während hierbei Russland unter der Führung von Nobel das erste Land war, in dem die Petroleumbeförderung so vollkommen eingerichtet worden war, folgte es in Bezug auf die Beförderung von Getreide dem Beispiele Amerikas. Zu Anfang der 80er Jahre gelang es den fortgesetzten Bemühungen der damaligen Privatbahngesellschaft Riga-Dwinsk, die Einführung der Getreidebeförderung in geschüttetem Zustande durchzusetzen. Heute ist der Sack für diesen Zweck verschwunden, und dem nationalen Vermögen werden alljährlich viele Millionen Rubel erspart.

Alle diese Bemühungen bezweckten aber immer nur eine Verbilligung der Beförderungsweise. Obwohl die Erfolge ausserordentlich günstige waren, bedurfte es doch erst eines ganz besonders starken Anstosses, um dazu überzugehen, Einrichtungen zu treffen, die die Verwerthung in grossem Maasse vorhandener Artikel, wie Butter, Fleisch, Fische usw., ermöglichten. Diesen Anstoss gab die Eröffnung der grossen sibirischen Bahn. Durch das Hinzutreten des grossen sibirischen Produktionsgebietes und des hierdurch bedingten schnellen Anwachsens der Beförderungsmengen von solchen Handelsartikeln, die keine lange Beförderungsdauer vertragen, ohne dass sie gegen die Einwirkung der Temperatur geschützt werden, war es unmöglich geworden, sich mit den bisherigen Einrichtungen zu begnügen. Um die wirthschaftliche Entwickelung namentlich Sibiriens auf dem Gebiete der Viehzucht und der Molkerei zu fördern, wurde eine grosse Anzahl Wagen mit Eiskühlvorrichtungen zur Beförderung von Butter gebaut und in Betrieb genommen. Ebenso wandte man der Beförderung von Vieh ganz besondere Aufmerksamkeit zu, baute zum Theil auch Spezialwagen, um das Vieh in besserem Zustande, als das bisher in der Regel der Fall war, an den Markt zu bringen. Auch Sibirien bringt grosse Mengen Vieh auf den Markt, das an Sammelstationen zusammengezogen und geschlachtet wird, um dann das Fleisch den Ausfuhrhäfen zur weiteren Ausfuhr an die westeuropäischen Märkte zuzuführen. So entstand in Russland eine verhältnissmässig grosse Anzahl Spezialwagen, die jetzt nicht mehr nur die Aufgabe hatten, die Beförderungskosten zu ermässigen, sondern auch die Möglichkeit zu schaffen, leicht verderbliche Handelsartikel, wie Fleisch, Fische, Butter, Früchte usw., auf grosse Entfernungen sicher befördern zu können und damit überhaupt erst die Möglichkeit zu schaffen, diese Erzeugnisse zu verwerthen.

Nun stellte sich aber sehr bald heraus, dass auch diese Vorkehrungen nicht genügten, um das Ausland mit tadelloser Waare zu bedienen, denn zwischen der Ankunft dieser leicht verderblichen Güter am Hafenplatz und der Verladung in die grossen Dampfer liegt eine Zeit, in der Güter angesammelt werden müssen. Diese Zeit war den Gütern verhängnissvoll, weil sie den Witterungsverhältnissen ausgesetzt waren. Es war also in der ganzen Kette von Beförderungsmitteln, die die Güter von der Versandstation bis London z. B. gebrauchen mussten, eine empfindliche Lücke. Diese Lücke hat nun der Hafenplatz Riga ausgefüllt durch Einschaltung eines Kühlhauses, das die Gesellschaft „Union“ errichtet hat. Das „Rig. Tagebl.“ schreibt darüber:

„Das Kühlhaus liegt überaus bequem, hart an der Düna. Ein doppeltes Schienengleis verbindet es mit dem allgemeinen Eisenbahnnetz, und die leicht verderblichen Güter können unmittelbar aus den Eisenbahnwagen in die Kühlräume hinübergeladen werden, von wo aus sie wiederum unmittelbar in die Seedampfer, die am Kühlhause selbst laden werden, übergeführt werden können. Hierdurch wird die Zahl der Hantirungen auf ein ganz geringes Maass eingeschränkt und es wird gleichzeitig nach Möglichkeit vermieden, dass die Güter der Wirkung der warmen Luft ausgesetzt zu werden brauchen. Das Kühlhaus ist fünf Stockwerke hoch und hat in jedem Stockwerke verschiedene Abtheilungen für alle Arten Güter, wie Eier, Butter, Fische, Früchte, Wild, Geflügel, Fleisch, Gemüse usw. Die Temperatur kann in jedem Raume beliebig zwischen 15 bis 20° R. Kälte und 5° R. Wärme geregelt werden, was sich als die wichtigste Einrichtung bei der Erhaltung leicht verderblicher Waaren erwiesen hat. Alle Maschinen sind in doppelten Stücken vorhanden und erzeugen Kälte, entsprechend dem Schmelzen von etwa 8000 Pud (= 131 t) Eis an einem Tage. Die Isolirung ist sozusagen das letzte Wort der Wissenschaft, und es sind keine Kosten gescheut worden, dieses Lager zu einem Musterkühlraum zu machen, wie er nach Angabe von Kennern in gleicher Vollkommenheit nicht weiter vorhanden ist. Die Innen- und Aussenbeleuchtung ist elektrisch. Das Unterbringen der Waaren in den verschiedenen Stockwerken besorgen drei mächtige Aufzüge von je 60 Pud (= rund 1 t) Tragfähigkeit. Der Lagerraum selbst fasst etwa 180000 Fass Butter von ungefähr 700000 Pud (= 11400 t) Gewicht. Die Gesellschaft

steht in unmittelbarer Verbindung mit der „Union Cold Storage Company“, die in London, Liverpool, Manchester und Hull ähnliche Kühlanlagen besitzt, die insgesammt etwa 1 500 000 Fass Butter aufnehmen können.“

Hinzugefügt kann noch werden, dass es das erste öffentliche Kühlhaus grösseren Maassstabes in Russland ist.

Wir haben also hier ein Beispiel einer ausserordentlich vollkommenen Einrichtung und Organisation der Beförderung leicht verderblicher Güter, die, wenn sie so funktionirt, als das gedacht ist, gewiss zur wirthschaftlichen Hebung der Produktionsgebiete wesentlich beitragen wird. Greifen alle diese Einrichtungen wirklich gut ineinander, dann kann der Besitzer einer Schweineheerde in Sibirien sorgloser das gewonnene Schweinefleisch nach England verkaufen und braucht nicht mehr zu befürchten, dass der Lohn seiner Arbeit ihm durch die zufälligen Witterungsverhältnisse geraubt werden wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— Nachweisung der Betriebsunfälle. Im Monat Juli d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 10 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 17 Entgleisungen in Stationen (davon 4 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn (bei Güterzügen), 19 Zusammenstösse in Stationen (davon 6 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Reisender und 1 Bahnbediensteter getödtet, 58 Reisende, 30 Bahnbedienstete und 2 fremde Personen verletzt.

— Die Verlegung des Schlusses der Güterannahme auf 6 Uhr Abends, welche für mehrere wichtige Verkehrsplätze des preussischen Staatsbahnbezirks angeordnet ist, gibt der „Sped.- und Schiff.-Ztg.“ wiederholt Veranlassung, diese Maassnahme von neuem auf das heftigste zu bekämpfen, indem sie als den entscheidenden Beweggrund für deren Einführung falsche Sparsamkeit der Verwaltung bezeichnet. Die Einrichtung hat nun an verschiedenen Orten hinreichend lange bestanden, um ein begründetes Urtheil darüber zu gestatten, wie sie sich in der Praxis bewährt hat; wir können auf Grund sorgfältiger, an zuständiger Stelle eingezogener Erkundigungen bestätigen, dass die gemachten Erfahrungen durchaus gute sind. Der Zweck der Einrichtung war von Anfang an, die Möglichkeit einer regelmässigen und schleunigen Güterabfertigung auch da aufrecht zu erhalten, wo diese durch den allabendlichen Güterandrang gefährdet erschien; keineswegs waren es fiskalische Rücksichten, die zu dieser Maassnahme geführt haben. Der frühere Schluss der Güterannahme setzt die Dienststellen in Stand, die eigentlichen Abfertigungsarbeiten so zeitig zu beginnen und zu vollenden, dass die Bereitstellung der Güter zu den für ihre Beförderung bestimmten Abend- und Nachtzügen sicher und pünktlich erfolgen kann, und der gesammte Abfertigungsdienst hat dadurch an der gerade für den Handelsstand in so hohem Grade wünschenswerthen Regelmässigkeit wesentlich gewonnen. Dieser Fortschritt wird auch von vorurtheilsfreien Vertretern der betheiligten Erwerbsstände jetzt rückhaltlos anerkannt, nur von den Speditören wird der Widerspruch — aus freilich recht durchsichtigen Gründen — mit steigender Erbitterung fortgesetzt. Die Einführung der Stückgut-Staffeltarife und der dadurch gesteigerte Stückgutverkehr hat bei der Eisenbahnverwaltung bekanntlich zu einer durchgreifenden Umgestaltung des gesammten Güterzugdienstes Veranlassung gegeben, namentlich die Trennung der Güterzüge nach ihren verschiedenen Zwecken und die Einrichtung direkter Güterzüge auf weite Entfernungen hat zu einer grossen Beschleunigung der Transportleistungen geführt. Durch dieses günstige Ergebniss ist nun freilich den Speditören wieder die Möglichkeit erschwert, in Hinsicht der Schnelligkeit mit ihrem Sammelladungsverkehr gegen die eigenen Leistungen der Eisenbahnverwaltung in Wettbewerb zu treten. Es ist daher keineswegs zu verwundern, wenn sich ihre Missstimmung auch gegen die anderen Folgeerscheinungen des verstärkten Stückgutverkehrs wendet, zu denen allerdings der Sechsuhrschluss der Güterannahme gehört. Der Behauptung aber, dass der Kampf gegen diese Maassregel immer im allgemeinen und öffentlichen Interesse geführt werde, können wir keine Berechtigung zuerkennen.

— Die Ueberfüllung der Züge der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn während der letzten Zeit hat die Betriebsverwaltung veranlasst, trotzdem eine bestimmte Besetzungsziffer der einzelnen Wagen im Interesse der schnellen Abfertigung der Züge nicht vorgeschrieben ist, so bald als möglich gegen diese Uebelstände Stellung zu nehmen. Sie hat durch Einlegen von Sonderzügen während der verkehrsreichen Stunden nach Möglichkeit Vorsorge getroffen, um eine zu starke Besetzung der Wagen zu verhindern. Wie aus einer auf allen Haltestellen angeschlagenen Bekanntmachung ersichtlich ist, verkehren bis auf weiteres werktäglich in den Abendstunden von 5 Uhr 17 Min. bis 7 Uhr 37 Min. ab Warschauer Brücke und von 5 Uhr 26 Min. bis 7 Uhr 46 Min. ab Zoologischer Garten regelmässig auf der durchgehenden Linie Sonderzüge. Durch die Zugvermehrung wird eine Zugfolge von 6—7 Minuten erzielt. Diese Maassregel hat schon jetzt dahin geführt, dass eine Ueberfüllung der Wagen nicht mehr wahrzunehmen ist. Ferner verkehren in der Zeit von $6^1/_4$ bis 7 Uhr Morgens zur Bewältigung des Frühverkehres Sonderzüge, so dass eine Zugfolge von $3\frac{1}{2}$ bis 5 Minuten während dieser Zeit auf der Durchgangslinie Warschauer Brücke bis Zoologischer Garten stattfindet und hierdurch eine zu starke Besetzung der Züge vermieden wird. Ausserdem wird, wie wir bereits erwähnten, beabsichtigt, für die nächste Zeit Züge von vier Wagen einzurichten, die namentlich während der verkehrsreichsten Stunden des Tages in Betrieb gestellt werden sollen.

— Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn. Nach dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr vom 1. April 1901 bis Ende März 1902 wurden in dem genannten Zeitraum von der Bahn 213 160 Personen (im Vorjahre 192 019) befördert und dafür eine Einnahme von 137 465 *M.* (127 536 *M.*) erzielt. Der Gütertransport belief sich auf insgesammt 1 627 269 tkm (1 755 812 tkm), welche 104 468 *M.* (108 431 *M.*) Einnahme erbrachten. Die Gesammteinnahmen stellten sich einschl. Vortrag auf 291 742 *M.* (276 303 *M.*), die Gesammtbetriebsausgaben auf 158 104 *M.* (152 425 *M.*), so dass sich ein Ueberschuss von 133 638 *M.* ergibt; nach Rücklagen in den Erneuerungsfonds usw. mit insgesammt 10 962 *M.* verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 122 676 *M.* (117 085 *M.*), der wie folgt verwendet werden soll: für Gewinnantheile 5 914 *M.* (4 657 *M.*), für Eisenbahnsteuer 5 312 *M.* (3 778 *M.*), 6 % Dividende für die Prioritätsstammaktien mit 51 000 *M.* (5,50 % mit 46 750 *M.*), 6 % Dividende für die Stammaktien mit 51 000 *M.* (5,50 % mit 46 750 *M.*) und Vortrag auf neue Rechnung 9 450 *M.* (9 937 *M.*).

— Geschäftsbericht der Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft. Die wesentlichen Veränderungen des Unternehmens gegen den Stand bei seiner Begründung bestehen: a) in dem Umbau der Strecke Königsberg-Cranz für den Vollbahnbetrieb während der Sommermonate, b) in dem Neubau einer Nebenbahn von Cranz nach Neukuhren. Der Umbau zu a) ergab sich als eine Nothwendigkeit gegenüber den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs, um eine ausgiebigere Ausnutzung der Strecke zu ermöglichen, und um gegenüber der neubegründeten Samlandbahn den Zuzug nach Cranz auf der bisherigen Höhe zu erhalten und möglichst zu vermehren. Dieses Ziel ist als erreicht zu erachten, wenngleich die laufenden Mehraufwendungen des Vollbahnbetriebes sich jetzt noch nicht voll bezahlt machen. Der Neubau zu b) soll einen Verkehr schaffen von Cranz nach Neukuhren und den durch die Samlandbahn erschlossenen Strandpunkten Rauschen und Warnicken sowie in Verbindung mit dem Vollbahnbetriebe der Stammbahn einen Theil des Verkehrs von Königsberg über Cranz nach den genannten Strandpunkten übernehmen. Diese Erwartungen haben sich bis jetzt nicht ausreichend erfüllt, und es wird der weiteren Entwickelung dieses Verkehrs sowie auch der wirthschaftlichen Verhältnisse in dem erschlossenen Bahngebiet bedürfen, um die Strecke Cranz-Neukuhren ertragfähig zu machen. Es wurden befördert im Jahre 1901/02: 477 781 Personen bei einer Einnahme von 263 067 *M.* Die Gesammtmasse der beförderten Güter betrug überhaupt 36 238 t bezw. 600 959 tkm bei einer Einnahme von 52 482 *M.* Die gesammten Einnahmen der Bahn betrugen in 1901/02: 339 500 *M.* (im Vorjahre 322 407 *M.*), die Gesammtbetriebsausgaben 205 593 *M.* (191 959 *M.*). Der im Geschäftsjahre erzielte Ueberschuss stellt sich auf 117 037 *M.* (149 639 *M.*), von welchem für eine fünfprozentige Dividende 100 000 *M.* (6,4 % = 128 000 *M.*) verwendet werden.

— Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Nach dem Betriebsbericht sind auf dem Gesammtunternehmen im Jahre 1901/02 577 453 Personen (563 551 im Vorjahre) befördert und dafür 433 796 *M.* (gegen 435 784 *M.* im Vorjahre) eingenommen worden; im Güter- und Thierverkehr wurden 680 843 t (672 267 t) befördert

und 991 153 *M.* (992 818 *M.*) eingenommen. Die Betriebseinnahmen (ausschliesslich Einnahmen auf Rechnung des Erneuerungsfonds, an Zinsen und Uebertrag aus dem Vorjahre) stellen sich im ganzen auf 1 591 194 *M.* (gegen das Vorjahr 1 895 *M.* weniger) und die Betriebsausgaben auf 877 799 *M.* (gegen das Vorjahr 92 759 *M.* weniger), es bleibt daher ein Betriebsüberschuss von 713 394 *M.* (gegen das Vorjahr 90 864 *M.* mehr). Nach Abzug der Rücklagen in die Erneuerungsfonds und der Anleihezinsen usw. verbleibt ein Ueberschuss von 449 783 *M.*, dessen Verwendung wie folgt vorgeschlagen wird: Staatseisenbahnsteuer 18 750 *M.*, 5,5 % Gewinnantheil der Prioritätsstammaktien 165 000 *M.*, 6,5 % Gewinnantheil der Stammaktien 195 000 *M.*, Gewinnantheile 18 269 *M.*, Vortrag auf neue Rechnung 52 765 *M.*

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft.** In der Hauptversammlung der Gesellschaft am 8. d. Mts. gab der Vorstand zur Begründung der Wiederaufbauanträge der Verwaltung eine eingehende Darlegung der Entwickelung des Unternehmens und der von ihm ausgeführten Geschäfte: diese zerfallen in drei Gruppen: 1. Baugeschäfte gegen Baarzahlung ohne jede finanzielle Betheiligung der Gesellschaft; 2. Baugeschäfte, die nur dadurch zu erlangen waren, dass sich die Gesellschaft an der Finanzirung der betreffenden Bahnen betheiligte oder eine Garantie für die Ertragsfähigkeit der zu gründenden Unternehmungen übernahm. Im letzteren Falle war die natürliche Folge die, dass auch der Betrieb der Unternehmungen mindestens für die Bürgschaftsdauer übernommen werden musste, um den nöthigen Einfluss auf die Betriebsführung ausüben zu können. 3. Der Erwerb von Eisenbahnaktien bezw. der Erwerb eines Bezugsrechts auf Eisenbahnaktien durch Bevorschussung derselben. Was die Geschäfte zu 1. anlangt, so sind seit Bestehen der Gesellschaft eine Reihe von Bauten mit angemessenem Gewinn ausgeführt worden (Aschersleben-Nienhagen, Sedlitz-Tschischkowitz, Mutenitz-Gaya, Kamenz-Reichenstein, Lundenburg-Eisgrub, Tannwald-Grünthal), nur eins der Geschäfte (Jablonowo-Riesenburg) hat mit einem bedeutenden Fehlbetrag abgeschlossen; die Schlussrechnung ist bekanntlich noch nicht erfolgt, es schwebt vielmehr noch ein Schiedsgerichtsprozess, dessen endgültige Entscheidung in Kürze erwartet wird. Zu den Geschäften unter 2. gehören Nauendorf-Gerlebogk, Marienborn-Beendorf, Polkwitz-Raudten, Kosten-Gostyn, Loschwitz-Weisser Hirsch, Harzquerbahn (Nordhausen-Wernigerode mit Abzweigung nach dem Brocken), Hildesheim-Hämelerwald, Brandenburgische Städtebahn, Saitz-Göding, Stramberg-Wernsdorf, Teplitz-Eichwald. Der bei diesen Geschäften erzielte Baugewinn wurde auf die Werthpapiere abgeschrieben. Verwerthet sind davon bisher im wesentlichen die Aktien der Bahnen Nordhausen-Wernigerode, Hildesheim-Hämelerwald, Loschwitz-Weisser Hirsch und Kosten-Gostyn. Eingehend wurde berichtet, welche Dividendengewähr zur Zeit noch bestehe, und zwar handelt es sich hierbei noch um drei Gesellschaften: die Kosten-Gostyner, die Mutenitz-Gaya- und die Harzquerbahn. Das Erforderniss für die Kosten-Gostyner Bahn ist gering; es beläuft sich auf höchstens 12 000 *M.* jährlich für vier Jahre. Bei der Bahn Mutenitz-Gaya, deren Gewähr bis 1907 läuft, können jährlich 30 000 bis 40 000 *M.* in Betracht kommen. Am beträchtlichsten ist das Erforderniss für die Harzquerbahn; hierzu hat sehr wesentlich der Umstand beigetragen, dass von der Aufsichtsbehörde eine bedeutend höhere Rücklage in den Erneuerungsbestand verfügt wurde, als nach dem Vorgange bei ähnlichen Bahnen ursprünglich angenommen wurde. Welche Leistungen der Gesellschaft aus dieser Gewährleistung, die noch bis 1909 läuft, noch erwachsen werden, lässt sich zur Zeit nicht ziffermässig angeben. Die Gesellschaft hatte das Recht, Schuldverschreibungen auszugeben und es war die Flüssigmachung von 6 000 000 *M.* durch Ausgabe von Schuldverschreibungen in dieser Höhe geplant; wegen der Ungunst der Zeitverhältnisse konnte jedoch dieser Plan nicht in vollem Umfang zur Ausführung gelangen, vielmehr wurden nur 4 500 000 *M.* ausgegeben, während der Restbedarf im Wege des schwebenden Kredits gedeckt wurde. Da in der Hauptversammlung die erforderlichen zwei Drittel des Aktienkapitals nicht vertreten waren, beruft die Verwaltung zur endgültigen Beschlussfassung über die bekannten Anträge eine neue Hauptversammlung auf den 30. d. Mts. ein.

— **Verhältnisszahlen für die Gestellung von Wagen für die Zechen des Ruhrkohlenbezirks.** Wie alljährlich, so ist auch in diesem Jahre für jede Zeche des Ruhrkohlenbezirks der arbeitstägliche Durchschnittsversand an Kohlen, Koks und Briketts für die Zeit vom 16. Juli 1901 bis 15. Juli 1902 von der Eisenbahndirektion Essen ermittelt und den einzelnen Zechenverwaltungen durch besondere Zuschriften unter dem Hinzufügen mitgetheilt worden, dass der ermittelte Durchschnittsversand als Verhältnisszahl für die Zustellung leerer Wagen in Mangelszeiten vom 1. Oktober d. J. ab maassgebend sein wird. Nach den angestellten Ermittelungen hat der arbeitstägliche Durchschnittsversand an Kohlen, Koks und Briketts in der Zeit vom 16. Juli 1901 bis 15. Juli 1902: 16 045 Doppelwagen zu 10 t betragen, und sind hiernach für das Jahr vom 1. Oktober 1902 bis 30. September 1903 die Verhältnisszahlen vorläufig festgestellt worden. Es liegt nun an den Zechen, diese Ermittelungen zu prüfen und etwaige Einwendungen dagegen zur Sprache zu bringen. Die entgültige Festsetzung der Verhältnisszahlen erfolgt später in einem besonders anzuberaumenden Termine in Gemeinschaft mit Vertretern des Oberbergamtes zu Dortmund und des Vorstandes für die bergbaulichen Interessen sowie des Kohlensyndikats.

Der durchschnittliche Minderversand einzelner Zechen wird durch den Mehrversand anderer Zechen soweit wieder ausgeglichen, dass die neue gesammte Verhältnisszahl von 16 045 gegen diejenige des Vorjahres von 16 288 nur um 243 Einheiten zu 10 t zurückbleibt.

— **Neuregelung der Vertragsverhältnisse der Main-Neckarbahn.** Bekanntlich hat der preussische Landtag in der letzten Tagung einem Gesetze zugestimmt, durch welches ein zwischen Preussen, Baden und Hessen über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn geschlossener Staatsvertrag genehmigt wurde. Nach dem jetzt im „Deutschen Reichsanzeiger“ veröffentlichten Vertrage wird diese Bahn vom 1. Oktober d. J. ab durch die preussisch-hessische Eisenbahndirektion in Mainz unter Oberaufsicht der Centralstelle der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft mitverwaltet. Desgleichen treten die bisher von der Main-Neckarbahn für Rechnung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verwalteten hessischen Nebenbahnen mit dem 1. Oktober in die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft ein. Unter der Eisenbahndirektion in Mainz als der betriebsleitenden Verwaltung werden in Darmstadt je eine neue Betriebs- und Werkstätteninspektion errichtet, während die Beaufsichtigung des Maschinen- und Verkehrsdienstes auf der Main-Neckarbahn den Vorständen der nach ihrer örtlichen Lage hierfür in Betracht kommenden Inspektionen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft übertragen wird.

— **Eine Kundgebung des sozialdemokratischen Aktionskomitees der Berliner Eisenbahner.** Unter dieser Ueberschrift schreibt die „Köln. Ztg.“: „Zum ersten Male ist das sozialdemokratische Aktionskomitee der Berliner Eisenbahner (Gruppe des Verbandes) mit einer Kundgebung an die Oeffentlichkeit getreten, welche die drohende Gefahr der Bewegung für den Staat zeigt. In Cottbus traten Rangirer in den Ausstand; natürlich schickte die Eisenbahndirektion von den verschiedensten Berliner Bahnhöfen Rangirer nach Cottbus, um keine Unterbrechung in dem wichtigen Betriebe des Rangirens eintreten zu lassen. Das Aktionskomitee der Berliner Eisenbahner ist darüber tief betrübt, dass sich Berliner Rangirer gefunden haben, welche die Ausständischen ersetzt haben. ‚Sie sind‘, wie es in einem Aufruf an die Eisenbahner Berlins und Umgegend heisst, ‚bewusst oder unbewusst ihren kämpfenden Kollegen in den Rücken gefallen. Das wäre vermieden worden, wenn wir über eine starke Organisation verfügen würden.‘ Das heisst mit anderen Worten, hat der sozialdemokratische Eisenbahnarbeiterverband die Macht, so wird er den Eisenbahnbetrieb regeln oder verhindern, er wird nicht dulden, dass, wenn irgendwo ein Ausstand der Eisenbahner ausgebrochen ist, die Feiernden ersetzt werden. Der Eisenbahnbetrieb muss also ruhen, bis die Ausständischen ihre Forderungen erfüllt erhalten. Der Staat wäre also der Gnade der Leiter des Verbandes in Hamburg, Dresden, Berlin ausgeliefert. Weiter heisst es in dem Aufruf: ‚Kollegen! Bedenkt, dass auch wir zu Klagen und unzufrieden zu sein grossen Anlass haben, und deswegen ist es auch nicht ausgeschlossen, dass auch wir Berliner in die Lage versetzt werden, in die unsere Cottbuser Kollegen gekommen sind. Darum, Kollegen, tretet Mann für Mann dem Verband der Eisenbahner Deutschlands (Sitz Hamburg) bei.‘ Mit anderen Worten, es wird also hier ein grosser Ausstand der Berliner Eisenbahner in nahe Aussicht gestellt. Nun, unsere maassgebenden Faktoren werden sich durch solche Kundgebungen nicht beirren lassen, aber man sieht, wohin die Leiter des Verbandes, hinter denen in der That jetzt die ganze sozialdemokratische Gewerkschaftsbewegung stehen soll, streben. Ein Riesenausstand der Eisenbahner ist das Endziel, das den Leitern des Verbandes vorschwebt. Zum Schluss seines Aufrufes gibt das Berliner Aktionskomitee sechs Aufnahmestellen für den Verband an. Wenn auch diese sechs Aufnahmestellen wohl wenig zu thun haben werden, so zeigt doch das ganze Vorgehen, dass sich eine grosse Aktion in diesem für Staat und Gesellschaft so gefährlichen sozialdemokratischen Verbande vorbereitet.“

Wir glauben nun zwar, dass die Besorgniss der „Köln. Ztg.“ doch zu weit geht. Dass zur Zeit ein grosser Ausstand der Berliner Eisenbahner geplant werde, ist wohl kaum anzunehmen, da die Aussichtslosigkeit eines solchen Unternehmens bei dem festen Gefüge der preussischen Staatseisenbahnverwaltung und dem bisher bewährten guten Geist der Arbeiterschaft den Leitern des sozialdemokratischen Verbandes genügend bekannt ist. Immerhin mahnen aber solche Zeichen, wie die mitgetheilte Kundgebung und der an sich unerhebliche und rasch beseitigte Ausstand der Rangirer in Cottbus, zur äussersten Wachsamkeit.

— **Der ungarische Eisenbahn- und Schifffahrtsklub** traf dieser Tage in Berlin ein, um verschiedene technische Einrichtungen der deutschen Reichshauptstadt zu besichtigen. Unter anderem wurden von dem Klub in Augenschein genommen: die Stadtbahn, das Museum und Laboratorium von Siemens & Halske, die Hoch- und Untergrundbahn mit dem Gleisdreieck und der neuen Drehscheibenlokomotive, endlich die Schnellbahnwagen in Marienfelde.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsrath Lohse, bisher Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, ist zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath beim Reichseisenbahnamt ernannt.

Oesterreich.

— **Der Eisenbahnminister in Böhmen.** Der Eisenbahnminister hat eine Studienreise nach Böhmen gemacht, um sich persönlich von den dortigen Verkehrsverhältnissen zu überzeugen. Er widmete zunächst der Landeshauptstadt Prag seine Aufmerksamkeit. Das bedeutendste daselbst in Ausführung begriffene Werk ist der Neubau des Staatsbahnhofes. Der Minister besichtigte die ihm vorgelegten Pläne für diesen Bau mit dem lebhaftesten Interesse, unterrichtete sich über den Fortschritt der Arbeiten und gab seiner Befriedigung vollen Ausdruck. Er benutzte seine Anwesenheit in Prag ferner zu einer eingehenden Besichtigung der Wagenbauanstalt Ringhoffer sowie der elektro-technischen Fabrik von Krizik, der bekanntlich die elektrische Ausrüstung der Lokalbahn Tabor-Bechyn, der ersten elektrischen Lokalbahn in Böhmen, übertragen ist.

Auf seiner Weiterreise verweilte der Eisenbahnminister zunächst in Pilsen, wo er die Anlage des neuen Verschub- und Werkstättenbahnhofs sowie die Pläne des neuen Personenbahnhofes besichtigte. Die Reise ging sodann nach Karlsbad. Es wurde die vor kurzem eröffnete Lokalbahn Schönwehr-Elbogen, ferner die Lokalbahn Karlsbad-Johann=Georgenstadt befahren. Das regste Interesse brachte der Eisenbahnminister der Ausgestaltung des Centralbahnhofes in Karlsbad entgegen und es ist wohl anzunehmen, dass seine persönliche Begegnung mit den in Betracht kommenden Interessenten dazu beigetragen haben dürfte, die Lösung der noch offenen Fragen zu fördern. Ueber Teplitz, wo der Minister von der Stadtvertretung und dem Verwaltungsrathe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn begrüsst wurde, fuhr er nach Reichenberg, wo die Pläne für den Umbau des Bahnhofs, sowie die einleitenden Arbeiten an der Herstellung der vorläufigen Anlage des neuen Bahnhofs von ihm besichtigt wurden.

— **Arbeiterschutz bei den Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen.** Das Gesetz über Arbeiterschutz bei den Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen tritt am 2. Februar 1903 in Wirksamkeit. Wegen der Durchführung des Gesetzes haben im Eisenbahnministerium kürzlich Berathungen stattgefunden. Auch ist die Ausarbeitung einer Durchführungsvorschrift zum Gesetze, welche die erforderlichen, dem Verordnungswege vorbehaltenen Einzelverfügungen und Bestimmungen enthalten soll, bereits im Zuge. Ebenso sind die Grundsätze für die Aufstellung der für die einzelnen Betriebe von den Eisenbahnverwaltungen bis zum 2. November zur behördlichen Genehmigung vorzulegenden Arbeitsordnungen festgesetzt worden. Um einerseits den Bahnverwaltungen die immerhin etwas umständliche Arbeit zu erleichtern, andererseits die Arbeitsordnungen nach möglichst einheitlichen Grundsätzen zu gestalten, beabsichtigt das Eisenbahnministerium, den Eisenbahnverwaltungen zunächst den Entwurf eines den Arbeitsordnungen zu Grunde zu legenden Normalentwurfs mit der Empfehlung zukommen zu lassen, bei Abfassung der für die einzelnen Hilfsanstalten auszuarbeitenden Arbeitsordnungen, bei gleichzeitiger sachgemässer Berücksichtigung der im Einzelfall in Betracht kommenden Verhältnisse, im allgemeinen die Anordnung und den Inhalt dieses Normalentwurfs zu Grunde zu legen. Die sohin für die einzelnen Hilfsanstalten von den Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen erstellten Arbeitsordnungen sollen bis 2. November d. J. der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen behufs Genehmigung unterbreitet werden, nachdem vorher den grossjährigen Arbeitern jeder Anstalt, und zwar durch die von ihnen gewählten Vertrauensmänner Gelegenheit geboten wurde, sich über den bezüglichen Entwurf zu äussern.

— **Neuer Vorschlag für die Regelung der finanziellen Verhältnisse der Südbahn.** In der letzten Zeit ist ein neuer Plan für die Regelung der finanziellen Verhältnisse der Südbahn aufgetaucht. Bekanntlich krankt die Südbahn an der ungeheueren Prioritätenlast, die sich ohne Rechtsbruch nicht herabmindern lässt. Selbst wenn mit dem Kurator jetzt eine Vereinbarung getroffen würde, durch welche die Tilgungsfrist erstreckt und börsenmässiger Rückkauf an Stelle der Verloosung gesetzt wird, dürfte doch die finanzielle Lage der Gesellschaft kaum eine vollständig gesicherte werden. Deshalb bezweckt der neueste Plan eine Herabminderung der drückenden 3 prozentigen Schulden. Dies soll in der Weise geschehen, dass die Jahreszahlung, welche die italienische Regierung an die Südbahn zu entrichten hat, durch eine einmalige Kapitalszahlung ersetzt und diese Summe zur Rücklösung von 3 prozentigen Obligationen verwendet wird.

Zur Durchführung des Planes gehört die Zustimmung der italienischen Regierung. Diese soll den kapitalisirten Jetztwerth der noch ausständigen 52 Jahreszahlungen zu 29 569 887 Fr. und von 14 Jahreszahlungen zu 12 774 751 Fr. in 4- oder 3,5 prozentiger italienischer Rente an die Gesellschaft ausfolgen, welch letztere dann den Besitzern von Obligationen den Umtausch der Südbahnprioritäten in die italienische Rente anbieten würde. Man hat berechnet, dass Italien durch diese Maassnahme in der Zeit bis Ende 1954 jährlich 4 000 000 bis 5 000 000 Fr. ersparen würde, wogegen freilich die Rentenlast auch nach Ablauf der Südbahnkonzession fortbestünde. Die Durchführung des Planes hängt davon ab, ob die italienische Regierung es angezeigt finden wird, für eine Entlastung der nächsten 52 Jahre eine Belastung der späteren Zukunft in Kauf zu nehmen.

Ueber die finanziellen Vortheile, welche aus der Durchführung dieses Planes für die Südbahn erwachsen würden, sind mehrfache Berechnungen angestellt worden, die gegenwärtig den Gegenstand der Prüfung bilden. Wenn den Besitzern von Obligationen für je 500 Fr. ein Kapital von 350 Fr. in 3,5 prozentiger italienischer Rente geboten würde, so würde die Entlastung sich rund auf 7 000 000 Fr. jährlich stellen.

— **Erhöhung der Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Nordbahn hat bekanntlich beim Eisenbahnministerium um die Bewilligung von Tariferhöhungen im Personen- und Güterverkehr angesucht. Das Eisenbahnministerium hat der Gesellschaft die Gleichstellung ihrer Personentarife mit jenen der Staatsbahnen gestattet, sich jedoch bezüglich Erhöhung der Gütertarife ablehnend verhalten. Wie nunmehr mitgetheilt wird, ist die Nordbahn mit den ihr gemachten Zugeständnissen nicht zufrieden. Sie hat beim Eisenbahnministerium Vorstellungen erhoben, dass die Regelung der Personentarife allein nicht ausreichen werde, um den Ertrag des Hauptbahnnetzes auf 260 Kr. für die Aktie zu bringen, zumal die Verkehrsentwickelung im laufenden Jahre eine ungünstige sei, was auch aus den Einnahmeausweisen hervorgehe. Sie verlangt daher auch eine Regelung der Gütertarife, insbesondere der in den letzten Jahren stark ermässigten Tarife für Kohle und Zucker.

— **Einnahmen der Privatbahnen.** Nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen stellten sich die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im August d. J. im Vergleich zu dem gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	August 1902 Kr.	gegen August 1901 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	7 111 457	116 818
Südbahngesellschaft	9 455 267	+ 88 573
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	5 358 031	+ 74 535
österr. Nordwestbahn:		
garantirte Linien	2 295 284	+ 11 458
Elbethalbahn	1 265 979	— 211 779
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	716 664	— 84 615
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	1 232 805	— 53 253
Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A.	664 728	— 21 600
„ „ „ B.	1 222 572	— 80 500
Böhmische Nordbahn	980 394	+ 21 953

— **Eröffnung neuer Lokalbahnen.** Am 7. d. Mts. ist die Lokalbahn Teltsch-Zlabings dem Betriebe übergeben worden. Für Mitte September steht sodann die Eröffnung der Lokalbahnen Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn) und Bregenz-Bezau (Bregenzer Waldbahn) bevor; ferner ist Ende September die Eröffnung des Betriebes auf den Lokalbahnen Kühnsdorf-Eisenkappel und Wlaschim-Unterkralowitz zu gewärtigen. Der Oktober wird voraussichtlich die Betriebseröffnung der Lokalbahn Karlsbad Merkelsgrün und Radonitz-Dupau bringen, während die Lokalbahnen Kimpolung-Dornawatra und die elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau später, aber jedenfalls noch in diesem Jahre zur Eröffnung gelangen sollen.

— **Eine aufgelöste Versammlung von Eisenbahnbediensteten.** Der Verein der österreichischen Eisenbahnbediensteten berief dieser Tage in Wien eine Protestversammlung ein, um zur Verstaatlichung der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn und gegen die Anstellung weiblicher Beamten im äusseren Eisenbahndienst Stellung zu nehmen. Durch die Versammlung sollte die Staatseisenbahngesellschaft aufgefordert werden, von der Verstaatlichung eine durchgreifende Beförderung aller dauernd angestellten Beamten, Unterbeamten, Diener und Arbeiter sowie die endgültige Ernennung aller provisorisch Angestellten vorzunehmen. An die Regierung sollte die Aufforderung gerichtet werden, offiziell bekanntzugeben, ob und unter welchen Bedingungen sämmtliche Angestellte der Staatseisenbahngesellschaft in den Staatsdienst übernommen werden. Bei der Versammlung geriethen die Anhänger der sozialdemokratischen und der christlich-sozialen Partei so hart aneinander, dass der Regierungsvertreter die Versammlung für aufgelöst erklären musste.

Uebrige europäische Länder.

— **Elektrizität beim Rangirdienst in Belgien.** Der belgische Eisenbahnminister hat einen Ausschuss mit der Prüfung der Mittel beauftragt, um in den Rangirbahnhöfen den elektrischen Zug an Stelle des Dampfzuges zu setzen. Zu diesem Zweck würde man den Ueberschuss der in der Nähe befindlichen Elektrizitätswerke des Staates benutzen.

— **Der Verkehr auf den belgischen Eisenbahnen** ist schon im Sommer ein erheblich lebhafterer geworden. Es wurden in der Zeit vom 29. Juni bis 2. August für den Waarentransport 487 877 Wagen gebraucht, d. i. um 40 625 Wagen mehr als in der gleichen Vorjahrszeit. In Voraussicht der weiteren Verkehrszunahme hat die Verwaltung die Verfrachter daran erinnert, dass sie das Recht hat, in ausserordentlichen Fällen die Be- und Entladungsfristen abzukürzen.

— **Neue Strecken der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Diese Gesellschaft hat für den 15. d. Mts. die Eröffnung der 14 km langen Strecke Saint-Bonnet-le-Chateau und der 50½ km langen Strecke Ambert-Darsac in Aussicht genommen. Beide Linien sind eingleisig.

— **Die Betriebsergebnisse der grossen französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1901** waren nach einem im „Economiste français" erschienenen Aufsatze von Gomel ungünstig und blieben einschliesslich der beiden Pariser Gürtelbahnen um fast 58 000 000 Fr. gegen das Vorjahr zurück. Während sich im Jahre 1898 die Einnahmen aus dem Personenverkehr nur um 8 500 000 Fr., im Jahre 1899 um 14 000 000 Fr. vermehrt hatten, vergrösserten sie sich im Jahre 1900 um 58 500 000 Franken und blieben im Jahre 1901 um mehr als 40 000 000 Fr. gegen das Vorjahr zurück. Doch ergeben sie immerhin noch 455 470 000 Fr. und stellten sich um 20 000 000 Fr. höher als im Jahre 1899, ein im Vergleich zu den durchschnittlichen Betriebsergebnissen der Jahre 1893 bis 1899 durchaus gleiches Ergebniss. Die Gründe für die mangelhaften Ergebnisse des Jahres 1901 sieht Gomel einmal in dem Rückschlage, der auf die in den letzten acht Jahren sich fortwährend steigernden Betriebsergebnisse naturgemäss folgen musste, und in dem geringeren Personenverkehr, der in dem auf das Ausstellungsjahr folgenden Jahre stattfand. Von den Einnahmen des Jahres 1901 entfallen auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 135 718 000 Fr., auf die Westbahn 79 738 000 Fr., auf die Nordbahn 75 090 000 Fr., auf die Orléansbahn 69 717 000 Fr., auf die Ostbahn 59 232 000 Fr., auf die Südbahn 35 974 000 Fr. Im Jahre 1900 erreichte der Personenverkehr eine Höhe von 386 800 000 Reisenden, im Jahre 1901 eine solche von 373 360 000 Reisenden. Dass sich die Zahl der Reisenden nicht im selben Maasse wie die aus dem Personenverkehr stammenden Einnahmen verringert habe, liege zum Theil an dem immer mehr anwachsenden Vorortverkehr, an den Sonderkarten und Preisermässigungen aller Art, die den Reisenden geboten werden, an der Einstellung der II., ja sogar der III. Klasse in die meisten Schnellzüge (trains express) usw. Beispielsweise nahmen von den von der Nordbahn beförderten 80 365 000 Personen nur 17 800 000, also 22 % der Reisenden, Fahrkarten zu vollem Preise (billets à prix complet). Der Verkehr der messageries (einschliesslich der Postpackete) und der Eilgüter ist sowohl im Hinblick auf die Einnahme als auf den Umfang in stetem Wachsen. Die Einnahmen aus ihm betrugen im Jahre 1893: 103 500 000 Fr., 1896: 120 000 000 Fr., 1899: fast 141 000 000 Fr., im Jahre 1900 wiesen sie eine Zunahme von 7 000 000 Fr. und im Jahre 1901 eine solche von 1 400 000 Fr. auf. Die Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr stiegen von 649 000 000 Fr. im Jahre 1893 auf 752 000 000 Fr. im Jahre 1899 und auf 775 000 000 Fr. im Jahre 1900. Im Jahre 1901 fielen sie auf 754 000 000 Fr. Die Betriebsausgaben, die im Jahre 1890: 544 000 000 Fr., im Jahre 1898: 656 000 000 Fr. betrugen, beliefen sich im Jahre 1900 auf 763 000 000 Fr. und im Jahre 1901 auf 759 500 000 Fr. für die grossen Eisenbahngesellschaften und auf 15 000 000 Fr. für die beiden Pariser Gürtelbahnen. Davon entfallen auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 237 496 000 Fr., auf die Nordbahn 129 930 000 Fr., auf die Westbahn 118 307 000 Fr., auf die Orléansbahn 112 153 000 Fr., auf die Ostbahn 103 225 000 Fr. und auf die Südbahn 58 220 000 Fr. An Zugkilometern wurden gefahren im Jahre 1893: 253 000 000, im Jahre 1899: 296 000 000 und im Jahre 1901: 315 500 000.

— **Verkehr zwischen Westeuropa und Ostasien.** Am 25. d. Mts. findet dem „Berl. Akt." zufolge in Paris eine internationale Konferenz zwecks Schaffung eines direkten Verkehrs zwischen Westeuropa und dem fernen Osten statt, der mit der im künftigen Jahre bevorstehenden Eröffnung des regelmässigen Verkehrs auf der chinesischen Ostbahn im Zusammenhange steht.

— **Verstärkter Herbstdienst bei den schweizerischen Eisenbahnen.** Der schweizerische Bundesrath hat gemäss einer Eingabe der Bundesbahnverwaltung den Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes gestattet, in Anwendung des Artikel 6 des Arbeitsgesetzes für die Dauer des starken Herbstverkehrs, nämlich von Anfang September bis 23. November, soweit nöthig, an den Sonn- und Feiertagen Vormittags durch ihr Personal in den Güterschuppen arbeiten zu lassen, an den Sonntagen den Güterzügen mit Personenbeförderung bis zur Belastungsnorm einer Lokomotive gewöhnliche Güterwagen anzuhängen und an den Sonntagen Güterzüge auszuführen. Dabei dürfen aber weder Ueberschreitungen der gesetzlichen Höchstarbeitszeit, noch Kürzungen der Ruhezeit eintreten.

— **Bau zweiter Gleise auf schweizerischen Eisenbahnen.** Nach schweizerischen Blättern hat die Generaldirektion der Bundesbahnen die Pläne für das zweite Gleis Oberwinterthur-Romanshorn dem Eisenbahndepartement des Bundesraths zur Genehmigung eingereicht. Mit der Ausführung soll demnächst begonnen werden. Auf der Bötzbergbahn schreiten die Vorarbeiten zur Legung des zweiten Gleises rasch vorwärts.

— **Die Simmenthalbahn** soll schweizerischen Blättern zufolge im Oktober dem Betrieb übergeben werden.

— **Eisenbahnlinie Herby-Czenstochau.** Die „Schles. Ztg." meldet, das russische Eisenbahnministerium habe nunmehr den Anschluss der Bahnlinie Herby-Czenstochau an die preussische Staatsbahn in Herby genehmigt. Die Bahn Herby-Czenstochau beginnt gegenwärtig auf russischem Boden etwa 400 m von dem Endpunkte der preussischen Anschlusslinie Lublinitz-Herby. Diese 400 m Gleis dürfen jetzt eingebaut und alle sonstigen Vorkehrungen für den ordnungsmässigen Anschluss endlich hergestellt werden.

Fremde Welttheile.

— **Mekkabahn.** Der frühere Baudirektor der Konstantinopeler Wasserleitung, Lataell, hat im Namen der Firma Dessouche & Co. in Paris der Mekkabahnkommission einen Vertragsentwurf für den Bau dieser Bahn vorgelegt, in dem beantragt wird, die Strecke Aïn-Zerka, dem gegenwärtigen Endpunkt der Arbeiten, bis Ma'an um den Preis von 68 000 Fr. für das Kilometer, Fahrbetriebsmittel insbegriffen, zu bauen. Aïn-Zerka liegt 95 km weit von Damaskus, Ma'an ungefähr 400 km, so dass die Strecke, deren Ausführung vorgeschlagen wird, rund 300 km betragen würde.

— **Nagara-Rajasima- und Lopburi-Eisenbahn in Siam.** Die unter der Leitung des Direktors Gehrts, eines Deutschen, stehende königlich siamesische Eisenbahnverwaltung hat für das Betriebsjahr vom 1. April 1901 bis zum 31. März 1902 ihren Geschäftsbericht erstattet. In diesem Jahre stieg die Zahl der beförderten Personen von 440 296 auf 850 525, also um 93 %, und müssen wir zur Erklärung dieses auffallenden Anwachsens an die in Nr. 4 S. 59 d. Ztg. hervorgehobene Thatsache erinnern, dass sich die Ausdehnung des Netzes gegen Ende des vorigen Betriebsjahres von 125 auf 264 km erhöht hatte. Hierzu ist dann im Berichtsjahre noch die Eröffnung der Lopburibahn gekommen, so dass das ganze jetzt im Betriebe befindliche Netz eine Ausdehnung von 306 km hat. Dabei hob sich die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 678 625 (404 890) Ticals (1 Tical = rund 1,15 ℳ) und erfuhr also eine Zunahme von 67 %.

Von diesem Verkehr entfielen 99,18 % auf die IV., 0,48 % (99,25) auf die III., 0,31 % (0,68) auf die II. und 0,03 % (0,07) auf die I. Wagenklasse. Der für den Verkehr günstigste Monat war auch diesmal wieder der Februar, in welchem durchschnittlich täglich 4 575 (2 065) Reisende befördert wurden. Dies wurde theilweise veranlasst durch den Andrang der Bevölkerung zu den um jene Zeit stattfindenden Phrabadfestlichkeiten. Von grossem Einfluss aber war auch der Umstand, dass die von der Arbeit in den Reisfeldern zurückkehrenden fremden Arbeiter sich in diesem Jahre in grosser Zahl der Eisenbahn bedienten. Die im Wettbewerb mit der billigen Wasserfahrt auf dem Menamflusse, an welchem die Bahn grossentheils entlang führt, am 1. April 1901 erfolgte Einführung einer IV. Klasse, hat also den erwünschten Erfolg in weitem Maasse gehabt, und es war dies namentlich auch dem Umstande zu danken, dass für die zu den Phrabadfesten fahrenden Pilger Rückfahrkarten mit 7 Tagen Gültigkeit zu ermässigten Sätzen ausgegeben wurden.

Im Güterverkehr wurden befördert 61 769 (37 786) t, was einen Zuwachs von 63 % gegen das Vorjahr ergibt, und damit stieg die gesammte Frachteinnahme auf 424 186 (232 737) Ticals oder um 82 %. An dem Güterverkehr war die Station Bangkok mit im ganzen 57 795 t im Empfang und Versand betheiligt. Der grosse Zuwachs im Güterverkehr entfällt zum grossen Theile auf die Beförderung von lebendem Vieh, namentlich von Schweinen, von welchen beinahe täglich grosse Transporte von Korat nach Bangkok gingen. Die Betriebskosten betrugen 523 731 (342 422) Ticals. Dagegen stellte sich die Gesammteinnahme auf 1 112 934 (643 511) Ticals; es verblieb also ein Betriebsgewinn von 589 202 (301 089) Ticals, was einem Zuwachs von 95 % gegenüber dem Vorjahre entspricht. Damit ging der Betriebskoeffizient, welcher im Vorjahre 53 % betragen hatte, auf 47 % herab. Das von der Regierung aufgewandte Anlagekapital von 19 400 000 Ticals oder rund 63 400 Ticals für das Kilometer konnte hierdurch mit 2,8 % verzinst werden, und nach Deckung dieser Auslage blieb noch ein Ueberschuss von 46 000 (38 000) Ticals, der dem Erneuerungsfonds zugeführt wurde. Die Betriebsmittel bestanden aus 14 (10) Lokomotiven, 36 (31) Personenwagen und 211 (211) Güterwagen. Geleistet wurden 7 473 572 (4 541 157) Wagenachskilometer. Die durchschnittliche Einnahme für 1 km betrug 3 637 (3 578) Ticals. Es zeigt sich also in jeder Richtung eine fortschreitende gesunde Entwickelung, die in dem dichtbevölkerten, fruchtbaren Lande einen kräftigen Nährboden findet, zugleich aber durch die sparsame Bauweise und die umsichtigen Maassnahmen der Verwaltung auf das Wirksamste gefördert worden ist.

Allgemeines.

— Der **Besuch der Düsseldorfer Ausstellung** gestaltet sich, abgesehen vom regnerischen Monat Mai, der allerdings unter dem Soll bleibende Einnahmen lieferte, recht erfreulich, so dass man aller Wahrscheinlichkeit nach die Garantiezeichner nicht nur nicht in Anspruch zu nehmen braucht, sondern dass wohl auf einen nennenswerthen Ueberschuss gerechnet werden kann.

Aus den uns zufällig zur Verfügung stehenden Blättern und Zeitschriften, die mit der Ausstellungsleitung in enger Fühlung stehen, theilen wir über den Besuch folgendes mit: am 19. Juli (Feuerwerksabend) 34 000 Besucher und 21 700 *M.* Einnahme; am 20. Juli (Sonntag) 46 500 Besucher und 32 400 *M.* Einnahme. An den fünf anschliessenden Wochentagen vom 21. bis 25. Juli schwankte die Besuchsziffer zwischen 21 000 und 32 900, die Einnahme zwischen 10 500 *M.* und 18 800 *M.*

Der 29. Juli	brachte	19 216	Besucher und	12 237 *M.*	Einnahme,
„ 8. Aug.	„	34 616	„ „	12 929 „	„
„ 15. „	„	75 189	„ „	40 254 „	„
„ 16. „	„	33 920	„ „	? „	„
„ 17. „	(Sonntag)	75 764	„ „	49 297 „	„ .

Hierzu ist zu bemerken, dass am 15. August der Kaiser in der Ausstellung weilte und dass sowohl am 16. und 17. August sehr schönes Wetter war. Der beste Sonntagsbesuch vor dem Kaisertage wurde mit rund 64 000 Personen angegeben.

Die Anzahl der Besucher, die natürlich besonders an Feuerwerksabenden, deren Märchenzauber wohl jedem in dauernder Erinnerung bleiben wird, bedeutend anschwillt, steht zu den Einnahmen anscheinend deshalb im Missverhältniss, weil darin an jedem Tage eine je nach Wetter usw. bald grössere bald kleinere Zahl der 30 000 Besitzer von Dauerkarten mit enthalten ist.

Wie der Ausstellungsbahnhof benutzt wird, beweisen nachstehende Zahlen. Auf fraglichem Bahnhof

	kamen an	fuhren ab
am 29. Juli	2 148	2 206 Personen
„ 6. Aug.	5 517	6 619 „
„ 15. „	5 289	10 417 „
„ 17. „	14 375	16 444 „

Auf dem stark in Anspruch genommenen Ausstellungspostamt wurden am 17. August 62 490 Briefsachen befördert, darunter 58 545 Postkarten.

Ueber den Verkehr am Kaisertage meldet der Düsseldorfer Verkehrsverein: „Die elektrische Kleinbahn Krefeld-Düsseldorf beförderte am 15. August 7 500 Personen, die Rheinbrücke wurde von 60 000 Personen passirt. Die Bergische Kleinbahn nach Benrath-Solingen wurde von 2 090 Personen benutzt. Die elektrische Bahn Duisburg-Düsseldorf beförderte 2 483 Personen. Am Hauptbahnhof war bei dem riesigen Verkehr eine genaue Zählung der Fahrgäste nicht möglich, nach den vorliegenden Mittheilungen kann man jedoch die Zahl der Fremden, welche die Staatsbahn am Kaisertage benutzten, auf etwa 70 000 schätzen. Rechnet man die Zahl der Besucher aus der Umgegend hinzu, die zu Fuss oder zu Wagen in die Stadt gekommen sind, so dürften am Kaisertage etwa 160 000 Fremde in Düsseldorf anwesend gewesen sein. P.

Die Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkästen der Lokomotiven.*)

Zur weiteren Ergänzung des in Nr. 47 S. 749 d. Ztg. unter obiger Ueberschrift abgedruckten Aufsatzes geht uns noch die folgende Zuschrift aus Ungarn zu, mit der wir die mehrfache Erörterung über diesen Gegenstand zum Abschluss bringen:

Die Behauptung in dem vorerwähnten Aufsatze, dass man bei der Eisenbahnverwaltung selbst mit solchen Feuerungen kaum über den Versuch hinausgekommen, ist eine irrige. Denn bei den ungarischen Staatsbahnen wird die Rauchkastenlösche schon seit mehreren Jahren bei den Dampfkesseln der Wasserstationen als ausschliessliches Feuerungsmaterial mit gutem Erfolg verwendet. Die ersten Versuche auf einer eigens hierzu bestimmten Feuerungsanlage fanden bereits im Jahre 1896 statt und es wurde danach diese Einrichtung von Jahr zu Jahr vermehrt, so dass heute auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen insgesammt 69 Wasserstationskessel mit der Feuerungsanlage für Rauchkastenlöschefeuerung versehen sind, auf welchen, wie erwähnt, ausschliesslich dieses Material verfeuert wird, und nur zum Anheizen der Kessel die Verwendung von Holz und Kohle gestattet ist.

Nach einem Ausweise der Direktion der ungarischen Staatsbahnen vom Mai d. J. wurden durch Verwendung der Rauchkastenlösche für die Beheizung der Wasserstationskessel bis Ende des vorigen Jahres 188 376 Kr. für Brennmaterial erspart und im ersten Vierteljahr 1902 betrug diese Ersparniss 18 253 Kr., wozu sich noch eine gleiche Ersparniss im zweiten Vierteljahre gesellt hat, so dass bis zur Mitte dieses Jahres durch die Verwendung der Rauchkammerlösche während einiger Jahre rund 225 000 Kr. erspart wurden.

Diese Ersparniss stellt sich gegenwärtig jährlich auf rund 75 000 Kr. und dürfte sich in den nächsten Jahren voraussichtlich noch etwas steigern, da noch so viel Kessel für die Löschefeuerung eingerichtet werden, als es der Vorrath an jenem Feuerungsmaterial gestattet.

Zu bemerken ist jedoch, dass bei der erwähnten Bahnverwaltung nur die Lösche der besseren Kohlensorten zur Feuerung verwendet wird, da die mit Flugasche stark untermengte Lösche der leichteren Kohlensorten, der Lignite, zur Feuerung kaum verwendet werden kann. Weiter sei bemerkt, dass für Rauchkastenlösche-Feuerung sich am besten stehende Röhrenkessel, dann auch lokomobilartige Kessel eignen, während bei eingemauerten Kesseln dieses Material kaum eine Verwendung finden kann, weil sich die Züge mit der Flugasche bald verlegen.

Feuerungsanlagen für Rauchkammerlösche - Feuerung liefert in erprobter Ausführung nach eigenem Patente der Civilingeniör Alexander Heuffel in Budapest. G. S.

*) Vergl. auch Nr. 49 S. 784, Nr. 57 S. 885 und Nr. 67 S. 1023 d. Ztg.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Firmenänderung.

Die Verwaltung der holländischen Eisenbahn zeichnet nicht mehr „Administrationsrath der holländischen Eisenbahngesellschaft“, sondern „Generaldirektion der holländischen Eisenbahngesellschaft“.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 7. September d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 29,998 km lange Strecke Teltsch-Zlabings der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Ferner ist die 1,34 km lange Verbindungsbahn Ehrenbreitstein-Coblenz H. B. der königlichen Eisenbahndirektion Cöln, welche am 1. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. September d. J. wird die zwischen Gross-Hollenstein und Blamau der Linie Kienberg-Gaming-Waidhofen a. d. Y. gelegene Haltestelle Oisberg für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Gepäckabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Ungarische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahn Körös-Belovár-Veröcse-Barcs zwischen den Stationen Szent-Ivan-Zabnó und Rovisce gelegene Haltestelle Crkvena ist am 7. August d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Nordbrabant-deutsche Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Goch-Wesel zwischen den Stationen Birten und Büderich belegene Haltepunkt Menzelen-Ginderich für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Menzelen-Ginderich nach Birten 2 km und nach Büderich 2,4 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Der an der Bahnstrecke Deutz-Giessen zwischen den Stationen Niederhövels und Betzdorf gelegene Haltepunkt für den Wagenladungs-Güterverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze — Scheuerfeld — wird am 1. Oktober d. J. auch für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Helmstedt-Oebisfelde gelegene Station Wahrstedt-Velpke führt zur Unterscheidung von der an der neuen Bahnstrecke Schandelah-Oebisfelde gelegenen Station Velpke vom 1. Oktober ab die Bezeichnung „Wahrstedt“.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 420 vom 6. August d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Vorschläge zur äusseren Umgestaltung der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 10. September d. J.).

Nr. I 422 vom 30. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres und die in diesem Ausschusse vertretenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag der schweizerischen Bundesbahnen auf Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Vereins-Fahrscheinhefte (abgesandt am 5. September d. J.).

Nr. I 427 vom 5. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Uebersicht der Fahrscheine, welche ab 1. Oktober 1902 neu aufgelegt bezw. handschriftlich abzuändern und nicht mehr auszugeben sind (abgesandt am 5. September d. J.).

Nr. I 431 vom 1. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und die königliche Eisenbahndirektion zu Essen, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Schandelah-Oebisfelde.

Am 1. Oktober d. J. wird die dem Bezirk der Betriebsinspektion 2 zu Braunschweig und der Verkehrsinspektion zu Braunschweig zugetheilte Neubaustrecke Schandelah-Oebisfelde mit den Stationen Rothenkamp, Steindorf, Gr.-Twülpstedt und Velpke dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Stationen sind für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen), sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet. Ausgenommen sind nur Fahrzeuge und lebende Thiere in mehrbödigen Wagen von und nach Rothenkamp.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist nur die Station Velpke geeignet.

Von dem Eröffnungstage an findet zwischen den neuen Stationen und sämmtlichen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren unter Einhaltung der für einzelne Stationen geltenden Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Preistafel für den Personen- und Gepäckverkehr hängt auf den Stationen aus.

Der Fahrplan für die neue Bahnstrecke wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Magdeburg, 3. September 1902. (2344)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Strausberg zwischen den Stationen Stralau-Rummelsburg und Lichtenberg-Friedrichsfelde neuerrichtete Haltepunkt Rummelsburg Ost für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des neuen Haltepunkts werden sämmtliche Vorortzüge der Strecke Berlin Stadtbahn - Strausberg in Rummelsburg Ost in beiden Richtungen halten.

Berlin, den 6. September 1902. (2345)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

Aufhebung der Güternebenstelle Flinsberg.

Die im diesseitigen Bezirke bei Station Friedeberg a/Qu. gelegene Güternebenstelle Flinsberg wird vom 1. Oktober 1902 ab aufgehoben. Die Abfuhr der nach Flinsberg bestimmten Güter ist dem für Station Friedeberg a/Qu. bestellten bahnamtlichen Rollfuhrmann übertragen worden.

Breslau, im September 1902. (2346)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Tarifberichtigung.

Vom 20. September 1902 ermässigen

sich die Seite 10 des Nachtrages IV zum obengenannten Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Braunkohlenbriketts) im Verkehr von sämmtlichen deutschen Stationen nach Znaim Oe. N. W. B. und St. E. G. um je 10 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 9. September 1902. (2347)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. tritt für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5 a — von Ducherow nach Buch ein Ausnahmefrachtsatz von 0,39 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 9. September 1902. (2348)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. September d. J. tritt der Nachtrag II zum Gemeinschafts-Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Wittenberge-Perleberger und prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der meckl. Friedrich Wilhelm- und der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn andererseits, sowie für den Verkehr der letzteren beiden Bahnen untereinander, gültig vom 1. Mai 1900, in Kraft.

Derselbe enthält Frachtermässigungen für verschiedene Artikel der Ausnahmetarife und Holz der Spezialtarife II und III in Wagenladungen im Uebergangsverkehr von und nach den Kleinbahnen Kyritz-Perleberg, Kyritz-Breddin und Viesecke-Glöwen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu beziehen ist.

Perleberg, den 11. Sept. 1902. (2349)
Die Direktion
der prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. September d. J. treten die Nachträge IX zu den Heften D 1 bis 3 und VIII zum Heft D 4 des Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft. Durch dieselben werden anderweite Frachtsätze für die Stationen Ibbenbüren und Lengerich i. W. des Direktionsbezirks Münster eingeführt und die Stationen der Teutoburger Waldbahn in den Verkehr aufgenommen. Ferner werden durch den Nachtrag IX zum Heft D 2 die Station Heerlen der niederländischen Staatsbahn und die Stationen Barneveld (Dorf), Ede (Dorf), Huister-Heide, Lunteren und Zeist der niederländischen Centralbahn in den Verkehr einbezogen und durch Nachtrag IX zum Heft D 3 anderweite Frachtsätze für die Station Barneveld der holländischen Bahn eingeführt. Die vorbezeichneten beiden Nachträge enthalten neue Assimilationsverzeichnisse. Der Ausnahmetarif 7 für Heringe wird durch die Nachträge IX zu den Heften D 1 bis 3 unter Einführung anderweiter Frachtsätze für die Stationen Ibbenbüren und Lengerich des Direktionsbezirks Münster durch Frachtsätze für die Stationen der Teutoburger Waldbahn ergänzt. Abdrücke der Nachträge sind durch die Güter-Abfertigungsstellen des Direktionsbezirks Münster zu beziehen und zwar von den Nachträgen IX zu den Heften D 1 und D 2 zu je 40 ₰, vom Nachtrag IX zum Heft D 3 zu 30 ₰ und vom Nachtrag VIII zum Heft D 4 zu 20 ₰ das Stück.

Elberfeld, den 5. Sept 1902. (2349a)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die seit dem 1. Oktober 1900 im diesseitigen Lokalverkehr bestehende Frachtermässigung, dass für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts im Versande von den Seehäfen Lübeck, Rostock, Warnemünde und Wismar sowie von dem Elbe-Umschlagplatze Dömitz die billigeren Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (Rohstofftarif) an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet werden, gelangt mit dem 31. Oktober d. J. zur Aufhebung.

Schwerin, den 8. Sept. 1902. (2350)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet etc. und für Koks zum Hochofenbetrieb nach diesen Gebieten vom 10. August 1902.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. werden die Frachtsätze für Koks zum Hochofenbetrieb von den Stationen Unna-Königsborn und Wickede-Asseln nach den Hochofenstationen der Direktionsbezirke Cöln und Elberfeld theilweise ermässigt. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 8. September 1902. (2351)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.

Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Die im Nachtrag I Seite 6 für Karlsbad Centralbahnhof k. k. St. B. enthaltenen Frachtsätze werden durch folgende ersetzt:

Karlsbad Centralbahnhof k. k. St. B. Nach und von	Stückgut I	Stückgut II	Spezialtarif A	B	A 2	I	II	III
	Frachtsätze für 100 kg in Mark							
Frankfurt a/M. Hafen und Frankfurt a/M. Hauptbahnhof	—	—	2,35	1,95	2,01	1,70	1,37	1,20
Gustavsburg tr.	4,29	4,22	2,48	2,05	2,12	1,79	1,44	1,25
Mainz Hafen, Kastel Hafen	—	—	2,51	2,07	2,14	1,81	1,45	1,26
Mannheim tr., Ludwigshafen tr.	4,51	4,44	2,60	2,14	2,21	1,87	1,50	1,31

München, den 8. September 1902. (2352)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. September d. J. werden:

1. die Stationen Essen-Segeroth, Rhede und Rhedebrügge des Bezirks Essen in die direkten Gütertarife des Verbandes aufgenommen;
2. die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbhf. und Mannheim des Bezirks Mainz im Verkehr mit Stationen des Bezirks Cöln im preussisch-hessischen Gruppenwechseltarif (VI/VIII) auf die gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn und der badischen Staatsbahn in den Heften 1 D und 1 A des bezeichneten Verbandes übertragen, sofern sie niedriger sind, wie die Sätze der letztgenannten Hefte;
3. die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Tarifheft F (südd. Eisenb.-Ges.) ergänzt;
4. die Stationen Eschweiler, Eschweiler-Aue in die Eisen-Ausnahmetarife 9, 9 a und 9 b, Eschweiler-Thal und Fröndenberg in die Ausnahmetarife 9 und 9 a der Tarifhefte 1 A, 2 A und G und Zornhof in den Ausnahmetarif 9 der Hefte 1—5 B aufgenommen.

Cöln, den 8. September 1902. (2353)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. September d. J. tritt der Nachtrag IV zum diesseitigen Binnen- und Nachbar-Gütertarif, gültig vom 1. Juni 1900, in Kraft.

Derselbe enthält Frachtermässigungen für verschiedene Artikel der Ausnahmetarife und Holz der Spezialtarife II und III in Wagenladungen im Uebergangsverkehr von und nach den Kleinbahnen Kyritz-Perleberg, Kyritz-Breddin und Viesecke-Glöwen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu beziehen ist.

Perleberg, den 9. Sept. 1902. (2354)
Die Direktion der prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

In den Ausnahmetarif 5 (Rohstofftarif) unseres Lokal-Gütertarifs vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 15. September d. J. der Artikel „Chlorkalium“ aufgenommen.

Schwerin, den 8. September 1902. (2355)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Mit 1. Oktober 1902 kommt für die Beförderung mineralischer Kohlen von Stationen und Ladestellen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1901 wird hierdurch aufgehoben.

München, am 5. September 1902. (2356)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn.

Vom 8. September 1902 wird die Ladestelle Rosenau, welche an einem besonderen von unserem Rangirbahnhofe abzweigenden Ladegleise gelegen ist, für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die Berechnung der Gebühren erfolgt in der Weise, dass für die Ueberführung zwischen der Ladestelle Rosenau

und den Königsberger Bahnhöfen der ostpreussischen Südbahn und der Staatsbahn für den Fern- und Platzverkehr besondere Ueberfuhrgebühren berechnet werden. Im Fernverkehr kommen neben den Ueberfuhrgebühren die tarifmässigen Frachtsätze für Königsberg zur Berechnung. Die Ueberfuhrgebühren sind bei unseren hiesigen Güterabfertigungsstellen, sowie in unserem Tarifbüreau zu erfahren. (2357H&V)

Die Direktion.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 15. d. Mts. treten für Beförderung lebender Thiere in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Bahn und Station Ostrau der sächsischen Staatsbahn die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

für Pferde in gewöhnlichen Vieh- oder Güterwagen . . .	10,30 *M.*	für 1 qm Bodenfläche.
für sonstiges Vieh: in einbödigen Wagen . . .	7,20 „	
in mehrbödigen Wagen . . .	9,53 „	

Die Entfernung beträgt 386 km.

Breslau, den 6. September 1902. (2358)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 1. November d. J. gelangen die im Seehafen-Ausnahmetarif P für Rohblei, Rohzink und Zinkstaub zur überseeischen Ausfuhr enthaltenen Ausnahmesätze der Station Ohlau zur Aufhebung.

Breslau, den 5. September 1902. (2359)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 2.

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VIII in Kraft. Der Nachtrag enthält Aenderung des Vorwortes, Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen sowie neu einbezogene Stationen. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. hat die Verladung der zu den Ausnahmetarifen A und C abgefertigten Hölzer durch die Absender auf eigene Kosten zu erfolgen.

Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller zu haben.

Breslau, den 8. September 1902. (2360)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 3.

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VIII in Kraft. Der Nachtrag enthält Aenderung des Vorwortes, Ergänzung der besonderen Bestimmungen sowie der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition, neu einbezogene Stationen und Berichtigungen. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller zu haben.

Breslau, den 8. September 1902. (2361)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif. Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. Januar 1900.

Mit Wirksamkeit ab 15. September 1902 wird der Ausnahmetarif Nr. 16, Serie b (Hohlglaswaaren und Thonwaaren aller Art), wie folgt, ergänzt:

Von Eger nach	Stückgut	5 000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg		
Bern . . .	844	539	422

München, den 5. September 1902. (2362)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. September 1902 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 4, für die Beförderung von Getreide usw. von Gross-Wisternitz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, nach einer Anzahl deutscher Verbandsstationen direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau, Wiener Strasse 4.

Dresden, am 12. September 1902. (2363)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 20. September 1902 an bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden im böhmisch-sächsischen Kohlenverkehre für die sächsischen Verkehrsstellen Schweizerthal-Diethensdorf und Stein-Chemnitzthal direkte Frachtsätze eingeführt, deren Höhe bei den betheiligten Verwaltungen und Verkehrsstellen in Erfahrung gebracht werden kann.

Dresden, den 11. September 1902. (2364)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 1. Oktober d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen der Neubaustrecke Oebisfelde-Schandelah des Direktionsbezirks Magdeburg in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 8. Sept. 1902. (2365)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Die Bestimmungen unter D I des Binnentarifs sind durch die Einbeziehung unserer Stationen in die direkten Tarife hinfällig geworden und gelangen mit sofortiger Gültigkeit zur Aufhebung.

Rinteln, den 8. Sept. 1902. (2366H&V)

Der Vorstand.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

Im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, treten mit sofortiger Gültigkeit wegen der Beförderung von Motorfahrrädern Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu §§ 30 und 32 der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die Aenderungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Erfurt, den 8. September 1902. (2367)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens sämmtlicher preuss.-hessischen Staatsbahnen.

---

5. Verdingungen.

Für die k. b. Staatseisenbahnen sollen im Wege der

allgemeinen schriftlichen Verdingung

60 000 Stück eichene Bahnschwellen I. und II. Klasse,
7 000 m eichene Weichenschwellen I. Klasse,
70 000 „ eichene Weichenschwellen II. Klasse

an den Mindestnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen vom September 1901 liegen bei den k. Eisenbahnbetriebsdirektionen und dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse 3/IV) zu Jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens

Mittwoch, den 8. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,

bei dem Baumaterialienbüreau einzureichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt in Gegenwart etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, im Eisenbahnrath-Sitzungssaale — nördlicher Flügelbau des Centralbahnhofes München, Eingang Arnulphstrasse —.

München, den 1. Septbr. 1902. (2368H&V)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Erfurt, Gotha und Meiningen und in der Nebenwerkstätte zu Jena bisher angesammelten und bis Ende Januar 1903 noch hinzutretenden Werkstattsaltmaterialien, als Eisen-, Stahl- und Gussschrott, Eisenblech, Drehspähne von Eisen und Stahl, Radreifen, Radsterne, Kupferplatten, Kupferdraht, Kupferpole und Kupferspähne, Rothgussspähne, Weissguss in Stücken, Zinkschrott, Leinen- und Stoffabfälle, Gummi mit und ohne Einlagen und Glasbrocken sollen verkauft werden. Termin hierzu ist auf

Mittwoch, den 8. Oktober 1902, Vormittags 11 Uhr,

bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen, oder gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Oktober 1902 einschliesslich.

Erfurt, den 4. September 1902. (2369)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. September Vorm. gemeldet.

Nr. 26. Berlin, am 13. September 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A & Co. und J M	3266 3516	1	Fass	anscheinend Wein —	100	1	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	
2	A K	—	1	Pack	2 l. alte Körbe —	1	2	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
3	A M	4633	1	Kiste	Gummiband —	41	3	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
4	A R	335	1	Ballen	Drell —	22	4	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
5	A S & Co.	1794	1	Kiste	Schmirgel —	90	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
6	B D	7035	1	„	Thee —	27	6	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
7	B N	61	1	Butterkübel	leer —	5	7	Warendorf	K. E.-D. Münster	
8	B O	932	1	Fass	Oel —	251	8	Vechta	Oldenburgische Stsb.	
9	B O S	01356/5	1	Stück	Kleiderhalter —	1	9	Leipzig Dresd. B.	Sächsische Stsb.	gelb polirt.
10	B P	7045	1	Korb	eis. Schraubenschlüssel	66	10	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
11	B S	7653	1	„	Transmissionstheile —	83	11	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
12	C	1	1	Fass	leer —	48	12	Mainz	Direktion Mainz	
13	C K	2	1	„	leer —	14	13	„	„	
14	C M	3646	1	„	leer —	12	14	„	„	
15	C R	1	1	Kiste	Bandmaass, Rohrnägel, Gurkenhobel, Pferdestriegel	8	15	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
16	C R & Co.	16	1	Sack	gebr. Kaffee —	26	16	Höxter	K. E.-D. Cassel	
17	C & S	Berlin	1	—	eisernes Lager —	4,5	17	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
18	C S	145	1	Kiste	leer —	6	18	Seehausen	K. E.-D. Magdeburg	
19	C S	997	1	Fass	leer —	52	19	Mainz	Direktion Mainz	
20	D	4	1	Kiste	leer —	5	20	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
21	E F	18/19	2	Säcke	Marktgut —	21	21	Bremen Eil-A.	„	
22	E F	2959	1	Fass	leer —	132	22	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	F B	4796	1	Oelfass	leer —	39	23	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
24	F G	71405	1	Kiste	Kurzwaaren —	34	24	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
25	F H	—	1	„	Nudeln —	15	25	Heidelberg	Badische Stsb.	
26	F P	4	1	Bund	Bandeisen —	55	26	Hanau Westb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Fft. Ostb.
27	F S	13867	1	Kiste	ansch. Maschinentheile	505	27	Hamburg	K. E.-D. Altona	
28	F Z	—	1	Bund	Eisentheile —	18	28	Cham	Bayerische Stsb.	
29	G A	—	1	Pack	Maschinentheile —	12	29	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
30	G B W	3171	1	Kiste	gefüllt —	20	30	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
31	G B C	2041	2	Stäbe	Federstahl —	8	31	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
32	G B C	4460	2	Stück	Pflugschaare —	7	32	Neumünster	K. E.-D. Altona	
33	G'F A	1	1	Kiste	Modelle —	22	33	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
34	G V	3207	1	Pack	Holzleisten —	15	34	Bonn	K. E.-D. Cöln	
35	H	119, 120	2	Körbe	frisches Obst —	48	35	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
36	H C	—	1	Reisekorb	2 Handgriffe, 1 Schloss	40	36	Berlin Stsb.	„	Gepäck.
37	H G	5590	1	Fass	Farbe —	56	37	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
38	H M	—	1	—	eisernes Rohr —	60	38	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	H P H	—	20	Kisten	Harzkäse —	100	39	Burgdorf	K. E.-D. Hannover	
40	H S	I/III	3	Säcke	Roggen —	312	40	Posen	K. E.-D. Posen	1/4 t, W. Hübner, Breslau Nr. 402.
41	J	2	1	Bierfass	leer —	15	41	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
42	J D	—	1	Bund	Budentheile —	20	42	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
43	J M J	5208	1	Kiste	? —	17	43	Gernsheim	Direktion Mainz	
44	J M N	2278	1	Fass	Oel —	300	44	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
45	J S oder	16	1	—	eisernes Rohr —	10,5	45	Meyenburg	K. E.-D. Altona	
46	K	19	1	Fass	Gurken u. Konserven	9	46	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
47	K	4103, 4121	2	Ballen	Tabak —	80, 80	47	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	Abs.: Kaufmann & Blum in Cöln.
48	K B	—	1	Bund	2 Stühle —	9	48	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
49	K W P	90	1	Verschlag	Blechwaaren —	80	49	Illowo	K. E.-D. Danzig	
50	K Z	—	1	Korbkoffer	Kleider —	36	50	Bamberg	Bayerische Stsb.	
51	L	VII	1	—	Gewichtsschale mit Ketten	2	51	Norden	K. E.-D. Münster	
52	L C	30	1	Kiste	Hyacinthen —	100	52	Charlottenburg G.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	L & Co.	5173	1	Kiste	verm. Cigarren —	32	53	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
54	L E	4200	1	Fass	leer —	41	54	Mainz	Direktion Mainz	
55	L L	19	1	Ballen	Teppich —	13	55	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
56	M B	585	1	Fass	leer —	10	56	Mainz	Direktion Mainz	
57	M C	4278	1	Kiste	Seife —	47	57	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
58	M H	811	1	„	Lampendochte —	25	58	Buk	K. E.-D. Posen	
59	M K	—	1	Pack	Fussmatten —	15	59	Luxemburg	Reichsbahn	
60	M M	20	1	Ballen	ungew. Schafwolle —	29	60	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
61	M P O	31	1	Fass	Butter —	55	61	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
62	M R	1866	1	grüner Koffer	Wäsche u. Kleider —	25	62	Neustadt i/B.	Badische Stsb.	
63	N E K	—	1	Kiste	ansch. Käse —	29,5	63	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	O & C	773	1	Weinfass	leer —	13	64	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
65	O L	47	1	Stück	Brett —	—	65	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	2,78 m lang.
66	O M C	—	1	Bund	Stahl —	14	66	Coepenick	K. E.-D. Berlin	
67	O N	2756	1	Stange	Rundstahl —	12	67	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	1,57 m lang.
68	P ><	weiss	1	—	eisernes Rohr mit Muffe	11	68	Plagwitz-Lind.	K. E.-D. Halle a/S.	und Ansatz.
69	P	104	1	Ballen	(? Leder) —	54	69	Wolnzach-Bhf.	Bayerische Stsb.	
70	P & D	94/99	6	Säcke	Holzstiftchen —	76	70	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
71	P K	100	1	Blechkanne	leer —	5	71	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
72	R	—	1	Stück	⊔-Eisen —	18	72	Worms	Direktion Mainz	
73	R	370	1	Weinfass	leer —	37	73	Lieser Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
74	R M	2294	1	Kiste	Glaswaaren —	41	74	Posen	K. E.-D. Posen	
75	S	—	1	Tafel	Zink —	9	75	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
76	S	3	2	Stück	Eisenplatten —	139	76	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
77	S	14/19304	1	Kiste	gefüllt —	30	77	Schorndorf	Württemberg. Stsb.	
78	S	1440	1	Rolle	Leder -	158	78	Memmingen	Bayerische Stsb.	
79	Sch G M	—	1	Milchkanne	leer —	5,5	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	S M	—	1	Pack	2 Spahnkörbe —	1	80	„	„	
81	S N	1010/527	1	rothbrauner Koffer	? —	64	81	Baden	Badische Stsb.	
82	S V	5290	1	Bund	5 Stg. Rundeisen —	27	82	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	oder Stahl.
83	T L	26478	1	Fass	Mostrich —	?	83	Luckau	Niederlausitzer E.	
84	W B	700	1	Korb	Eisenwaare —	18	84	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
85	Z	1/2	2	Kisten	gef. —	44	85	Hermsdorf i/M.	K. E.-D. Berlin	
86	Z	100	1	Reisekorb	? —	18	86	Kyritz	K. E.-D. Altona	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
87	Akkumulatoren-Fabrik Hagen	—	1	Stahlflasche	Kohlensäure —	18	87	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
88	E. H. Baker	—	1	Rohrplattenkoffer	Spielzeug, Kissen, Holzw., Zeug	22	88	Berlin Fri.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
89	Gebr. Baum Elberfeld	9743	1	Kübel	Margarine —	28	89	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
90	Brauhaus Alt-Pilsen	7440	1	Bierfass	leer —	17	90	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
91	Benzinfabrik Hude i/Old.	—	1	Eisenfass	leer —	50	91	Hude i/Old.	Oldenburgische Stsb.	
92	Naumann's Germania Otto Buchholz	—	1	—	Fahrrad —	—	92	Brieg	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
93	Charlot	—	2	Handkoffer	Effekten —	25	93	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
94	Freiburg	—	1	Bierfass	leer —	17	94	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
95	Germania	—	1	Taubenkorb	leer —	?	95	Essen H.	K. E.-D. Essen	
96	Mrs. G. Gjosloff Stockholm	—	1	Kabinenkorb	Damen- u. Kinder-Garderobe, Sammet und Seide	12	96	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
97	B. Hersfeld	—	1	Pack	2 l. Körbe —	5	97	Eschershausen	Vohrwohle-Emmerthaler Bahn	
98	66 Westphal. Rad Wilh. Marx, Düsseldorf	—	1	—	Fahrrad —	—	98	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
99	H. Z. Motzischken	50	1	—	Tisch —	36	99	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	mit Leinwand übernäht.
100	St. Peters Beckmann	—	1	—	Fahrrad —	—	100	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
101	Gebr. Reichstein Brennabor	13127	1	—	Fahrrad —	—	101	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck: Metallschild Baren.
102	Sandersleben	975	1	braune Ledertasche	Arbeitsbeutel S. W., Wäsche, Kleidung, Handschuhe, Flasche	15	102	Suderode	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
103	Schreiber	—	1	Pack	6 Körbe —, 1 Blecheimer —	10	103	Berlin Stb.	K. E.-D. Stettin	
104	Styka, Paris	—	1	Kiste	Bilder —	8	104	Novéant	Reichsbahn	
105	The entreprise	—	1	—	Fahrrad, Rahmen schwarz-gold	—	105	Hamburg-Sternsch.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
106	—	I roth	1	Bund	Bandeisen —	38	106	Voldagsen	K. E.-D. Hannover	
107	12 — 2 — 450	—	1	Stück	I-Eisen —	27	107	Zabern	Reichsbahn	2,450 m lg.
108	—	14	1	Sack	Indiafaser —	14	108	Harkorten	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck; Hagen-Niederhaspe.
109	—	25	1	Kinderwagen	leer —	—	109	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
110	—	28, 30	1	Bund	6 gusseis. Kugeln —	22	110	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
111	—	58	1	Stück	Patent-Achsschenkel	27	111	Schönberg	Sächsische Stsb.	
112	—	89	4	„	Achsschenkel —	53	112	Dahme	Dahme-Uckroer E.	m. Schlüssel.
113	—	1021	1	Korb	Fensterbeschläge —	27	113	Duisburg	K. E.-D. Essen	
114	unleserlich	2475	1	Fass	leer —	30	114	Kleinbettingen	Wilhelm-Luxemburg	
115	—	3750	1	Kohlensäurecylinder	leer —	?	115	Vaihingen a/F.	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
116	V	738	1	Kiste	Säure —	100	116	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
117	S	882	1	Ballen	Thee —	60	117	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
118	L M	7271	1	Fass	leer —	7,5	118	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
119	2 Brooks, 1 Adler, 1 Achilles	—	4	—	Fahrräder —	—	119	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
120	Orient	—	1	—	Fahrrad mit Kilometerzeiger	—	120	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
121	Poldistahl	4	1	Stab	Stahl —	9	121	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
122	—	—	1	Bund	Achsschmierbuchsen	10,5	122	Caternberg Süd	K. E.-D. Essen	
123	—	—	1	Stück	Backofenrost —	6	123	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
124	—	—	1	Korb	Beeren —	15	124	Achaffenburg	Bayerische Stsb.	
125	—	—	1	Sack	Betten, rothe Bezüge	12	125	Stolp	K. E.-D. Danzig	
126	—	—	1	Korb	Birnen —	62	126	Limburg a/Lahn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
127	—	—	1	„	Birnen —	47	127	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
128	—	—	1	Bund	2 Bremsspindeln —	5,5	128	Oberkotzau	Bayerische Stsb.	
129	—	—	1	Sack	Brot —	16	129	Limburg a/Lahn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
130	—	—	1	Fass	Brot —	35	130	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
131	—	—	1	Sack	Cement —	57	131	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
132	—	—	1	Blechkasten	Chemikalien —	8	132	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
133	—	—	1	brauner Pappkarton	2 sch. Damenhüte —	1	133	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
134	—	—	1	Demyohn	leer —	4	134	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
135	—	—	1	Bund	2 Drahtgeflechte —	6	135	Heidelberg	Badische Stsb.	
136	—	—	2	Pack	schw. lack. Eimer —	6	136	Unkel	K. E.-D. Cöln	
137	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	54	137	Bruchsal	Badische Stsb.	
138	—	—	1	Stück	Eisentheil —	14	138	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
139	—	—	1	Beutel	Eisentheile —	5	139	Pankow-Schönh.	K. E.-D. Berlin	
140	—	—	3	Stück	Eisentheile —	5	140	Bebra, Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
141	—	—	1	—	Eisenwalze mit Rädchen	17	141	Strullendorf	Bayerische Stsb.	
142	—	—	1	Kiste	Fahrradöl —	5	142	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
143	—	—	1	Kistchen	Fahrradtheile —	5	143	Cöln	K. E.-D. Cöln	
144	—	—	1	—	Kinderzweirad, rothbraune Felgen	—	144	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
145	—	—	1	—	Fahrradluftpumpe —	0,2	145	Meissen	Sächsische Stsb.	alt, gebr.
146	—	—	1	—	Feldstuhl —	1	146	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
147	—	—	1	Stange	Flacheisen —	9	147	Fürstenwalde	„	
148	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	18	148	Hammelburg	Bayerische Stsb.	
149	—	—	1	Stück	Flaschenzug —	110	149	Neumühl	K. E.-D. Essen	m. Kette.
150	—	—	2	„	Gänse —	—	150	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
151	—	—	1	Bund	6 Gardinenstangen	3,5	151	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
152	—	—	1	Schliesskorb	Gemüse	29	152	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	—	—	1	Sack	Grieszucker	97,5	153	Laasphe	K. E.-D. Elberfeld	
154	—	—	1	Bund	16 Gusseisenth.	4	154	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
155	—	—	6	Stück	Gusstheile	8	155	Laasphe	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	—	2	—	Hafendeckel	1	156	Simbach	Bayerische Stsb.	
157	—	—	1	Handkoffer	anscheinend leer	4	157	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
158	—	—	1	—	kleiner, gelber Handwagen	12	158	Greiz	Sächsische Stsb.	Gepäck.
159	—	—	1	—	verzinkt. Herdkessel	3	159	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	in Stroh.
160	—	—	1	Bund	Holzleisten	4	160	Diedenhofen	Reichsbahn	
161	—	—	1	—	Holzrahmen mit Drahtgeflecht	10	161	Posen	K. E.-D. Posen	[1]
162	—	—	1	Bund	Jutegarn	23	162	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
163	—	—	1	Kistchen	Käse	6	163	Bingerbrück	Direktion Mainz	
164	—	—	1	—	Kästchen aus Nussbaumholz	1	164	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	anschd. zum Schreibtisch gehörend.
165	—	—	1	Sack	Kaffee	10	165	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
166	—	—	1	Ballen	Kapok	13	166	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	—	eis. Kinderbettstelle	18	167	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
168	—	—	1	grauleinene Handtasche	Kleider, Wäsche, Noten	7	168	Aachen	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
169	—	—	1	Sack	Kleider und Wäsche	20	169	M.-Gladbach	„	
170	—	—	1	Korb	leer	6	170	Achern	Badische Stsb.	Gepäck.
171	—	—	1	„	leer, gebraucht	5	171	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	4	Körbe	leer, braun	9,5	172	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
173	—	—	1	Korb	Wäsche, Eier, Zucker	9	173	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
174	—	—	1	Henkelkorb	leer	0,5	174	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
175	—	—	1	Reisekorb	gefüllt	21,5	175	Tempelhof Rangb.	K. E.-D. Berlin	
176	—	—	1	„	schwarzer Wachstuchdeckel, Schuhe, Wäsche, seid. Röcke, Kleiderhaken	11	176	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
177	—	—	1	„	Wäsche, Kleider, Kuchen, Kinderspielwagen	30	177	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
178	—	—	1	Schliesskorb	Kleider	24	178	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
179	—	—	1	„	Kleider, Wäsche, Bohnen, Salat	20	179	Eilg. Cöln	K. E.-D. Cöln	
180	—	—	1	—	Küchenwandbrett	6	180	Wanne	K. E.-D. Essen	braun lackirt.
181	—	—	1	Sack	2 gesalz. Kuhhäute	42	181	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
182	—	—	1	Stange	□-Kupfer	8	182	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	
183	—	—	1	Stück	Kupferrohr	26,5	183	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	6 m lang.
184	—	—	4	„	Kupferrohre	12	184	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	1,21 m lg.
185	—	—	1	Bund	3 Lampenkugeln	6	185	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	1	Stück	Landw. Maschine	38	186	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
187	—	—	6	—	Lattengestelle	—	187	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
188	—	—	1	Stück	Maschinentheil	62	188	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
189	—	—	1	Etui	Maassstab für Geometer	0,103	189	Frankfurt a/M. H. G. Bf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Fabrikmarke: „Cennert & Pape, Altona."
190	—	—	1	Verschlag	2 Möbel-Aufsätze	20	190	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
191	—	—	5	—	gusseis. Muffen	7	191	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
192	—	—	1	—	Nipptischchen	2	192	Emmerich	K. E.-D. Essen	
193	—	—	1	Fass	Oel	169	193	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
194	—	—	1	Bund	Peddigrohr	10	194	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	3,60 m lang.
195	—	—	1	Petroleumfass	leer	15	195	Unna	K. E.-D. Elberfeld	mit nur einem Boden.
196	—	—	3	Stück	Pflugschaare	11	196	Warnow i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
197	—	—	6	„	Piassavabesen	—	197	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
198	—	—	6	„	Piassavabesen	5	198	Osterwieck	Osterwieck-Wasserlebener E.	
199	—	—	1	Bund	4 Radreifen	8	199	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	unbearbeitet.
200	—	—	1	Packet in grau. Papier	2 Rehfelle	4	200	Gaudersheim	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
201	—	—	2	—	Riemscheiben	21	201	Dornap	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	1	Sack	Rinde	12,5	202	Ulm	Württemberg. Stsb.	
203	—	—	1	—	gusseis. Rohr mit Ansatz	1	203	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	Fabrikm.: G. J. E.
204	—	—	2	Bund	Rohrklopfer	8	204	Benneckenstein	Nordhausen-Wernigeroder E.	

[1]) Anschd. Schutzvorrichtung zur Dreschmaschine.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
205	—	—	1	—	brauner Rohrplattenkoffer	23	205	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck. 2 Posen-Berlin.
206	—	—	1	Stab	Rundstahl —	2	206	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
207	—	—	1	Pack	33 Säcke —	33	207	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
208	—	—	1	„	43 neue Säcke —	32	208	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
209	—	—	1	Sack	13 alte Zuckersäcke	14	209	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
210	—	—	1	Ring in Leinen	Sägeblätter —	12,5	210	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
211	—	—	1	—	Quantum lose Sägespähne	677	211	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
212	—	—	1	Bund	30 Schaufelstiele —	25	212	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
213	—	—	1	—	Schaukelpferd —	—	213	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	Gepäck. Winterswyk-Hofstedt.
214	—	—	1	Stück	Schraubenschlüssel —	—	214	Königstein	Sächsische Stsb.	
215	—	—	1	Pack	16 Schraubenschlüssel	19	215	Stolberg-Hammer	K. E.-D. Cöln	
216	—	—	1	Stange	⊔-Stahl —	8,5	226	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	1,59 m lang.
217	—	—	1	Pack	Stahldraht (anscheinend Fahrradspeichen)	11	217	Bonn	K. E.-D. Cöln	
218	—	—	3	Stück	Stahlhämmer —	14	218	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	ohne Stiele.
219	—	—	1	„	schmiedeeis. Stange	81	219	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	3 m lang.
			2	—	gusseis. Platten —					je eine Oeffnung.
220	—	—	2	Stück	Stöcke —	1	220	Leipzig Bln.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
			1	„	Bilderrahmen —					
221	—	—	1	Kiste	Thürgriffe, Rosetten	24	221	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	—	eisernes Tränkbecken	12	222	Gössnitz	Sächsische Stsb.	
223	—	—	2	—	eiserne Verschraubungen	9,5	223	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
224	—	—	2	—	Vorschlaghämmer —	12	224	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
225	—	—	1	Stück	Wagenachse —	55	225	Mgd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	m. Buchsen.
226	—	—	1	„	Wagenbuchse —	4	226	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
227	—	—	1	Blechbüchse	Wagenschmiere —	6	227	Rotenburg Hn.	K. E.-D. Münster	
228	—	—	1	—	eiserne Welle —	32	228	Lyck	K. E.-D. Königsberg	2,32 m lang.
229	—	—	1	Ballen	Wollwaaren —	30	229	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
230	—	—	1	Korb	Wurst —	28	230	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
231	—	—	1	Stück	Zink-Badewanne —	6	231	Wolgast	K. E.-D. Stettin	
232	—	—	1	„	Zinkrohr —	4	232	Lehrte	K. E.-D. Hannover	50 cm lang.

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

1	A F	43	1	Stück	Divantheil —	6	1	Fiume	Ungarische Stsb.	
2	A M	2	1	Ballen	Manufaktur —	24	2	Nagykanissa	Südbahn	
3	A. Rosenberg Graz	22	1	Bund	Decke —	30	3	Sissek	„	
4	△ H. Flasch	6265	1	Kiste	Zollgut —	22	4	Fiume	Ungarische Stsb.	
5	—	—	1	Stück	Eichenbrett —	113	5	Záhány	Südbahn	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 73. 17. September 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Fahrgeschwindigkeiten auf deutschen Eisenbahnen.

Von **Dr. Albert Kuntzemüller.**

Bekanntlich hat der deutsche Bundesrath im Januar d. J., wie in Nr. 6 S. 95 d. Ztg. mitgetheilt, den § 26 der Betriebsordnung dahin geändert, dass die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge von bisher 90 auf 100 km in der Stunde erhöht wurde, „um so die Möglichkeit zu bieten, eingetretene Zugverspätungen durch schnellere Fahrt auf günstigen Strecken wieder auszugleichen und damit die Sicherheit des Betriebes durch Einhalten der Fahrzeit zu erhöhen".

Es ist wohl anzunehmen und zu hoffen, dass die deutschen Eisenbahnverwaltungen von der ihnen hierdurch ertheilten Befugniss vielfachen Gebrauch machen werden, und es bietet daher gerade in diesem Zeitpunkt ein besonderes Interesse, über die Fahrgeschwindigkeiten auf deutschen Eisenbahnen eine Darstellung zu veröffentlichen, welcher der durch den Sommerfahrplan dieses Jahres geschaffene Zustand zu Grunde liegt.

Ehe wir zu den einzelnen deutschen Verwaltungen übergehen, noch ein paar Worte über die Geschwindigkeit im allgemeinen. Wir unterscheiden zwischen Grund- und Fahrgeschwindigkeit. Bei Berechnung des Fahrplans dient die reine Fahrgeschwindigkeit als sogen. Grundgeschwindigkeit. Für jede, eine Ermässigung derselben erfordernde Theilstrecke wird ein Zusatz an Zeit gemacht oder es wird dafür eine entsprechend vergrössert gedachte Länge, die sogen. virtuelle Länge, in Rechnung gestellt, deren Ermittelung aus der wirklichen Länge nach einer mehr oder weniger empirischen Formel erfolgt, welche den Krümmungen und Neigungen Rechnung trägt.[1]) Ausserdem ist für jeden Aufenthalt ein Zusatz an Zeit erforderlich, der selbst bei leichten Schnellzügen mit guten Bremsen ausser der Haltezeit noch mindestens 2 Minuten beträgt (je eine für Verlangsamen und für Ingangbringen des Zuges). Demnach wird die aus der Fahrzeit zwischen zwei Stationen nach dem Fahrplan ermittelte Durchschnittsgeschwindigkeit stets unter der reinen Fahrgeschwindigkeit oder Grundgeschwindigkeit bleiben, sich ihr jedoch desto mehr nähern, je grösser und gleichmässiger die aufenthaltslos durchfahrene Strecke ist, umgekehrt desto mehr darunter herabgehen, je mehr Aufenthalte und Ungleichmässigkeiten zwischen den Endpunkten des Zuges liegen. Beträgt also beispielsweise die Grundgeschwindigkeit 75 km in der Stunde, so wird je nach Beschaffenheit der in Betracht kommenden Strecke die eigentliche Fahrgeschwindigkeit vielleicht nur 65 bis 70 km betragen.

Vergegenwärtigen wir uns noch kurz die diesbezüglichen Bestimmungen der Betriebsordnung: Der erwähnte § 26 belehrt uns über die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf deutschen Haupteisenbahnen. Uns interessiren nur die Personenzüge, bei denen folgende Höchstgeschwindigkeit zugelassen ist:

1. ohne durchgehende Bremse 60 km
2. mit durchgehender Bremse
   im allgemeinen . . . . . . 80 „
   unter besonders günstigen Verhältnissen, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde . . . . . 90 „ (seit 1902: 100 km).

Beim Befahren von Gefällstrecken sowie beim Durchfahren gekrümmter Bahnstrecken sind diese Geschwindigkeiten entsprechend zu mässigen. Man sieht daraus: hier ist von vornherein jegliche ernstliche Konkurrenz mit den über 100 km fahrenden ausländischen Bahnen ausgeschlossen.

Nach diesen einleitenden Betrachtungen beginnen wir nun, die einzelnen deutschen Verwaltungen auf ihre schnellsten Züge zu prüfen. Folgende 10 Verwaltungen kommen für uns in Betracht:

[1]) Diese Formel lautet (entnommen den Jahresberichten der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen): $L = l + 100\,Sh + 4c$, wobei L = virtuelle Länge, l = wirkliche Länge, Sh = Summe der zwischen den Entfernungen in beiden Richtungen zu ersteigenden Höhen, c = Summe der Centriwinkel der in Kurven liegenden Bahnstrecken in Graden (alte Theilung).

	Länge des Netzes[2])
1. königlich preussische Staatseisenbahnen . .	31 100 km,
2. „ bayerische „ . .	5 640 „
3. „ sächsische „ . .	3 057 „
4. „ württembergische Staatseisenbahnen	1 850 „
5. Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen . . .	1 717 „
6. grossherzoglich badische Staatseisenbahnen	1 634 „
7. „ mecklenburgische Staatseisenbahnen	1 096 „
8. pfälzische Eisenbahnen	716 „
9. grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen	513 „
10. Main-Neckar-Eisenbahn	119 „

Für die folgenden Zahlenangaben ist noch zu bemerken, dass sämmtliche Fahrzeiten dem Sommerfahrplan 1902 entnommen sind. Die Kilometerentfernungen sind durchgehends auf Zehntheile der Kilometer zur Berechnung gezogen und die Geschwindigkeitszahlen der Züge bis auf Hunderttheile von Kilometern genau angegeben.

Sollten sich, wie es bei der Menge von Zahlen und Berechnungen ja leicht möglich wäre, versehentlich Irrthümer eingeschlichen haben, so bitte ich um Nachsicht. Die Zahlen reihen sich, wie sie jetzt folgen, leicht aneinander; sie lassen aber nicht erkennen, wie viel Mühe und Arbeit auf sie verwendet werden musste, bis sie so geordnet vorlagen.

* * *

1. Königlich preussische Staatseisenbahnen.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 90 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 85,29 km (Wittenberge-Hamburg).

Längste aufenthaltslos durchfahrene Strecke 173 km (Berlin-Leipzig).

Schnellste Züge: Es sind nur solche mit mehr als 75 km Geschwindigkeit, diese aber sämmtlich, berücksichtigt, für jede einzelne Strecke aber nur die schnellsten besonders namhaft gemacht, die übrigen indessen ebenfalls, und zwar in Klammern, vermerkt.

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
85,29	Wittenberge - Hamburg	D-Zug 10 (ausserdem D-Zug 5 und Zug 11 mit mehr als 75 km Geschw.)	159,2 km in 112 M.
83,60	Berlin-Wittenberge .	D-Zug 6 und 10	126,8 „ „ 91 „
83,60	Wittenberge-Berlin .	D-Zug 5 und 7 (ausserdem Zug 11 und 12 mit mehr als 75 km Geschw.)	126,8 „ „ 91 „
83,23	Wittenberge - Hagenow	D-Zug 6	65,2 „ „ 47 „
82,94	Hagenow-Hamburg .	D-Zug 6	94,0 „ „ 68 „
82,94	Hamburg-Hagenow .	D-Zug 7	94,0 „ „ 68 „
81,26	Berlin-Wittenberg .	D-Zug 38	94,8 „ „ 70 „
80,80	Berlin-Halle	D-Zug 40	161,6 „ „ 120 „
80,80	Halle-Berlin	D-Zug 39 (ausserdem D-Zug 2 und 42 mit mehr als 75 km Geschw.)	161,6 „ „ 120 „
79,47	Frankfurt a/O. - Sommerfeld	L-Zug 13	75,5 „ „ 57 „
78,96	Berlin-Bitterfeld . .	D-Zug 22	131,6 „ „ 100 „
78,96	Bitterfeld-Berlin . .	D-Zug 41 (ausserdem D-Zug 6 mit mehr als 75 km Geschw.)	131,6 „ „ 100 „

[2]) Einschliesslich der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen.

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
78,42	Sagan-Liegnitz . .	Zug 011 (ausserdem Zug 104 und 106 mit mehr als 75 km Geschw.)	74,5 km in 57 M.
78,42	Hannover-Stendal .	D-Zug 3 (ausserdem D-Zug 7 und 8 mit mehr als 75 km Geschw.)	150,3 „ „ 115 „
78,00	Ludwigslust-Wittenberge	D-Zug 7 (ausserdem Zug 3 mit mehr als 75 km Geschw.)	44,2 „ „ 34 „
77,75	Oebisfelde-Stendal .	Zug 13	62,2 „ „ 48 „
77,33	Berlin-Frankfurt a/O.	L-Zug 13	81,2 „ „ 63 „
77,21	Bielefeld-Dortmund .	L-Zug 12	97,8 „ „ 76 „
76,93	Sommerfeld-Liegnitz	L-Zug 13	107,7 „ „ 84 „
76,76	Berlin-Leipzig . . .	L-Zug 28	172,7 „ „ 135 „ [3])
76,76	Leipzig-Berlin . . .	L-Zug 23	172,7 „ „ 135 „
76,74	Bremen-Harburg . .	D-Zug 93	103,6 „ „ 81 „
76,50	Breslau-Oppeln . .	L-Zug 13	81,6 „ „ 64 „
75,96	Stendal-Lehrte . . .	D-Zug 4	134,2 „ „ 106 „
75,74	Schneidemühl-Bromberg	D-Zug 21	87,1 „ „ 69 „
75,74	Bielefeld-Hamm i/W.	Zug 10	66,9 „ „ 53 „
75,64	Konitz - Schneidemühl	Zug 14	83,2 „ „ 66 „
75,64	Oppeln-Kandrzin . .	L-Zug 13	41,6 „ „ 33 „
75,64	Kandrzin-Oppeln . .	Zug 6, 8 und 38	41,6 „ „ 33 „
75,64	Falkenberg-Berlin .	Zug 51	112,2 „ „ 89 „
75,55	Eilenburg-Torgau .	Zug 101	27,7 „ „ 22 „
75,41	Magdeburg - Brandenburg	Zug 9	80,6 „ „ 64 „
75,05	Kreiensen-Hannover	D-Zug 75	68,8 „ „ 55 „

Ausserdem verkehren sehr viele Züge mit Geschwindigkeiten zwischen 70 und 75 km.

2. Königlich bayerische Staatseisenbahnen.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 90 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 76,48 km (München-Gunzenhausen).

Längste aufenthaltslos durchfahrene Strecke 199 km (München-Nürnberg).

Schnellste Züge: Die angegebene Stundengeschwindigkeit von 76,48 km ist die einzige in Bayern, welche die Geschwindigkeitsgrenze von 75 km übertrifft. „Die Grundgeschwindigkeit der internationalen Schnellzüge in Bayern“ — ich entnehme dies einem ausführlichen Bescheid der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen an mich — „bewegt sich, wie bei der Mehrzahl der übrigen deutschen Verwaltungen, zwischen 80 und 90 Stundenkm für die fahrplanmässigen Fahrzeiten. Die in Verspätungsfällen aufzuwendenden kürzesten Fahrzeiten sind, wo es die Streckenverhältnisse zulassen, nach einer Grundgeschwindigkeit von 90 km aufgestellt. Wenn die Reisegeschwindigkeit hiergegen leider nicht unerheblich zurückbleibt, so erklärt sich dies daraus, dass die zum grossen Theil schwierigen Geländeverhältnisse und die hierdurch bedingte ungünstige Horizontal- und Vertikalprojektion unserer Bahnlinien die Entfaltung einer wirklichen Geschwindigkeit von 90 km auf weite Strecken vielfach nicht gestatten. Es kommen hierbei neben den zahlreichen Kurven nicht allein die Steigungen, sondern auch die zahlreichen, sehr bedeutenden und langen Gefälle in Betracht, bei denen aus Fahrsicherheits-

[3]) Die Angabe von W. A. Schulze in Nr. 5 S. 85 der Zeitschrift „Die Welt auf Reisen“ (mitgetheilt in Nr. 26 S. 420 Jahrg. 1902 d. Ztg.) betr. einen L-Zug Berlin-Leipzig (ab Berlin 10.10) mit 78,5 km Geschwindigkeit muss auf einem Irrthum beruhen. Soviel mir bekannt, ist ein solcher Zug mit dieser Geschwindigkeit auf genannter Strecke nicht vorhanden.

gründen nach den in ganz Deutschland gleichmässig geltenden Bestimmungen der Betriebsordnung für Haupteisenbahnen über eine gewisse Geschwindigkeitsgrenze nicht hinausgegangen werden darf.“ Die folgenden Züge sind zu erwähnen:

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
76,48	München - Gunzenhausen	Zug 93	160,6 km in 126 M.
74,65	München - Regensburg	L-Zug 23, Zug 125	138,1 „ „ 111 „
74,59	Fürth-Bamberg . .	D-Zug 39	54,7 „ „ 44 „
72,82	München-Augsburg .	Zug 18	61,9 „ „ 51 „
71,49	München-Kufstein .	L-Zug 28	98,9 „ „ 83 „
70,15	München-Landshut .	Zug 29	76,0 „ „ 65 „
70,09	München-Nürnberg .	D-Zug 39	198,6 „ „ 170 „

3. Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 80 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 70 km (Altenburg-Leipzig).

Längste aufenthaltslos durchfahrene Strecke: 116 km (Plauen-Leipzig).

Schnellste Züge: In Sachsen wird nur auf einer Strecke, und auch hier nur von einem Zuge, die Geschwindigkeitsgrenze von 70 km thatsächlich fahrplanmässig erreicht. Die sonstigen schnellsten Züge bewegen sich dort mit 65 bis 69 km Geschwindigkeit.

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
70,00	Altenburg-Leipzig .	D-Zug 21	38,5 km in 33 M.
68,85	Leipzig-Dresden-N. .	Zug 1	115,9 „ „ 101 „
68,07	Riesa-Leipzig . . .	Zug 6	65,8 „ „ 58 „
67,26	Reichenbach-Leipzig	L-Zug 23	90,8 „ „ 81 „
66,80	Dresden-N-Riesa . .	Zug 6	50,1 „ „ 45 „
66,50	Dresden-N - Elsterwerda	Zug 63	53,2 „ „ 48 „
65,05	Röderau - Dresden-N.	Zug 54	47,7 „ „ 44 „
65,05	Plauen-Leipzig . .	Zug 29	116,0 „ „ 107 „

4. Königlich württembergische Staatseisenbahnen.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 75 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 64,55 km (Ulm-Aulendorf).

Längste aufenthaltlos durchfahrene Strecke: 101 km (Stuttgart-Crailsheim).

Schnellste Züge: Abermals müssen wir um etwa 5 km niedriger greifen, um auf die Höchstgeschwindigkeit zu kommen. Denn Württemberg bleibt sogar noch unter 65 km Geschwindigkeit, wie folgende Zusammenstellung zeigt, welche die schnellsten Züge hervorhebt:

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
64,55	Ulm-Aulendorf . . .	Zug 19	62,4 km in 58 M.
63,94	Ulm-Biberach . . .	Zug 15 und 21	37,3 „ „ 35 „
63,94	Biberach-Ulm . . .	Zug 8	37,3 „ „ 35 „
63,00	Pforzheim - Bietigheim	Zug 45	35,7 „ „ 34 „
62,67	Göppingen - Esslingen	Zug 18	28,2 „ „ 27 „
62,21	Pforzheim - Stuttgart	Express 11	59,1 „ „ 57 „

5. Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 90 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 76,94 km (Colmar-Strassburg).

Längste aufenthaltslos durchfahrene Strecke: 111 km[4]) (Strassburg-Neustadt a/H.).

Schnellste Züge: Die Reichseisenbahnen fahren nächst den preussischen und, wie wir gleich sehen werden, den badischen, am schnellsten. Allerdings überschreiten nur drei Züge auf der Strecke Strassburg-Colmar bezw. Schlettstadt die 75 km - Geschwindigkeit. Doch folgen noch manche mit mehr als 70 km Geschwindigkeit.

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
76,94	Colmar-Strassburg .	D-Zug 163	65,4 km in 51 M.
76,24	Strassburg - Schlettstadt	Zug 46	43,2 „ „ 34 „
76,24	Schlettstadt - Strassburg	D-Zug 75	43,2 „ „ 34 „
71,50	Mülhausen-Colmar .	D-Zug 163	42,9 „ „ 36 „
70,85	Strassburg - Lauterburg	Zug 43	55,5 „ „ 47 „
70,34	Hagenau-Strassburg	D-Zug 164	34,0 „ „ 29 „
66,50	Strassburg - Neustadt a/H.	Zug 161	111,0 „[4]) „ 97 „

6. Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 90 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 80,30 km (Freiburg-Offenburg).

Längste aufenthaltslos durchfahrene Strecke: 136 km (Freiburg-Karlsruhe).

Schnellste Züge: Die badische Staatseisenbahn, die ihrem Umfange nach erst an sechster Stelle innerhalb des Deutschen Reiches steht, fährt mit Höchstgeschwindigkeiten, die nur von einigen preussischen Zügen übertroffen werden. Im folgenden ist eine Liste ihrer mit mehr als 75 km Geschwindigkeit fahrenden Züge gegeben, deren Anordnung der der preussischen Züge ähnlich ist, insoweit stets nur die schnellsten Züge jeder einzelnen Strecke besonders namhaft gemacht sind.

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
80,30	Freiburg-Offenburg .	D-Zug 40 (ausserdem Zug 6 und 14 mit mehr als 75 km Geschw.)	62,9 km in 47 M.
79,71	Freiburg-Karlsruhe .	Zug 12 c	135,5 „ „ 102 „
79,06	Freiburg-Dinglingen	Zug 8 (ausserdem Zug 14 a mit mehr als 75 km Geschw.)	44,8 „ „ 34 „
77,49	Karlsruhe-Mannheim	Zug 8 a	60,7 „ „ 47 „
77,49	Mannheim-Karlsruhe	D-Zug 41	60,7 „ „ 47 „
76,80	Appenweier-Oos . .	Zug 12 b, 14, 34	32,0 „ „ 25 „
76,80	Oos-Appenweier . .	D-Zug 1, Zug 7, 13, 19 a, 39	32,0 „ „ 25 „
76,38	Schwetzingen-Karlsruhe	Zug 1 a, 3 b, 195	47,1 „ „ 37 „
75,65	Freiburg-Müllheim .	Zug 7 und 11	29,0 „ „ 23 „
75,21	Karlsruhe-Offenburg	D-Zug 41	72,7 „ „ 58 „
75,19	Oos-Offenburg . . .	Zug 1 b und 9	40,1 „ „ 32 „
75,19	Offenburg-Oos . . .	D-Zug 40, Zug 10 und 10 a	40,1 „ „ 32 „

[4]) Eigentlich 114,2 km. Das Weniger von 3,2 km rührt von Benutzung der abkürzenden Kurve bei Weissenburg her, die von daselbst nicht haltenden Schnellzügen durchfahren wird.

Ausserdem gibt es sehr viele Züge mit Geschwindigkeiten zwischen 70 und 75 km.

7. Grossherzoglich mecklenburgische Staatseisenbahnen.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 80 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 64,73 km (Waren-Lalendorf).

Längste aufenthaltslos durchfahrene Strecke: 51 km (Waren-Güstrow)[5].

Schnellste Züge: Die Geschwindigkeit der Züge in Mecklenburg-Schwerin ist ziemlich gering. Im folgenden sind die schnellsten Züge aufgezählt:

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
64,73	Waren-Lalendorf . .	Zug 57 und 57 a	35,6 km in 32 M.
64,57	Grevesmühlen-Kleinen	Zug 1	22,6 „ „ 21 „
63,38	Güstrow-Rostock . .	Zug 57	33,8 „ „ 32 „
61,43	Malchin-Güstow . .	Zug 2	43,0 „ „ 42 „
60,73	Stavenhagen - Neubrandenburg . . .	Zug 1	33,4 „ „ 33 „
60,47	Waren-Güstrow[5]) . .	Zug 15	51,4 „ „ 51 „
60,17	Schwerin - Ludwigslust	Zug 36	36,1 „ „ 36 „

8. Königlich bayerisch-pfälzische Eisenbahnen.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 90 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 71,25 km (Weissenburg-Landau).

Längste aufenthaltslos durchfahrene Strecke: 72 km (Neustadt a/H.-Münster a/St.).

Schnellste Züge: Die pfälzischen Privatbahnen, die im Jahre 1904 ihren Privatcharakter verlieren und an die bayerische Staatsbahnverwaltung übergehen, erreichen mit einigen wenigen Schnellzügen eine mehr als 70 km betragende Geschwindigkeit. Der Betrieb geschieht meist gemeinschaftlich mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (die Züge 161, 166, 163, 164 und 103 auf der Strecke Strassburg - Neustadt werden abwechselnd durch Maschinen der pfälzischen Eisenbahnen und Maschinen der Reichseisenbahnen gefahren), da die meisten durchfahrenen Strecken auf deren Gebiet übergreifen Die Höchstleistungen sind in allen Fällen auf der Strecke Weissenburg-Neustadt auf Rechnung der pfälzischen und auf der Strecke Weissenburg-Strassburg auf Rechnung der Reichseisenbahnen zu setzen.

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
71,25	Weissenburg-Landau	D-Zug 5	28,5 km in 24 M.
69,25	Strassburg-Landau .	D-Zug 163	95,8 „ „ 83 „
66,50	Strassburg - Neustadt a/H.	Zug 161	111,0 „ „ 97 „

9. Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 90 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 60 km (Oldenburg-Leer).

Längste aufenthaltslos durchfahrene Strecke: 55 km (Oldenburg-Leer).

Schnellste Züge: Oldenburg fährt nur mit äusserst geringen Geschwindigkeiten, mit den geringsten im Deutschen Reiche. Ein einziger Zug ist es, der die Geschwindigkeit von 60 km erreicht.

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
60,00	Oldenburg-Leer . .	Zug 106	55,0 km in 55 M.
59,42	Delmenhorst - Oldenburg	Zug 2 a	30,7 „ „ 31 „
45,67	Delmenhorst-Bremen	Zug 5 und 109	13,7 „ „ 18 „

10. Main-Neckar-Eisenbahn.

Grösste zulässige Geschwindigkeit: 90 km in der Stunde.

Grösste wirklich erreichte Geschwindigkeit: 70,04 km (Heidelberg-Darmstadt).

Längste aufenthaltslos durchfahrene Strecke: 61 km (Darmstadt-Heidelberg).

Schnellste Züge: Mit Ausnahme eines Zuges, der etwas über 70 km fährt, lässt die Main-Neckar-Eisenbahn ihre schnellsten Züge durchschnittlich mit 60 bis 65 km Geschwindigkeit laufen.

Geschwindigkeit km	Strecke	Zugnummer	Fahrzeit
70,04	Heidelberg - Darmstadt	Zug 4 a	60,7 km in 52 M.
63,00	Darmstadt - Frankfurt a/M.	Zug 4 a und 14	27,3 „ „ 26 „

Den Schnellzug 12 c, welcher auf der Strecke Karlsruhe-Darmstadt mit 71,93 km Geschwindigkeit (104,3 km in 87 M.) fährt, können wir nicht hierher rechnen, da diese Geschwindigkeit ausschliesslich von badischen Maschinen geleistet wird.

* * *

Wir kommen zu dem Ergebniss, dass bei keiner deutschen Verwaltung die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 bezw. 100 km in der Stunde auf beachtenswerthe Entfernungen fahrplanmässig erreicht wird. Vielmehr stellt sich die wirklich erreichte Höchstgeschwindigkeit auf im durchgehenden Verkehr als erheblich in Betracht zu ziehende Länge bei ihnen allen mehr oder minder niedriger. Zwei Verwaltungen stehen dabei den anderen besonders weit voraus, die preussische und die badische, Preussen fährt bis zu 85,29 km und Baden bis zu 80,30 km. Eine 75 km - Geschwindigkeit überschreitet ausser den beiden vorgenannten Staaten nur noch Elsass-Lothringen mit drei Zügen, welche 76,94 bezw. 76,24 km stündlich fahren, sowie Bayern mit einem einzigen Zug von 76,48 km Stundengeschwindigkeit. Alle anderen deutschen Bahnen bleiben unter 75 km zurück, und wenn wir die Höchstgeschwindigkeit einer jeden aus den angeführten Zusammenstellungen vergleichen wollen, so kommen wir zu folgendem Ergebniss:

1. (1.)[6]) Preussen . . . . 85,29 km
2. (6.) Baden . . . . 80,30 „
3. (5.) Elsass-Lothringen . . . . . 76,94 „
4. (2.) Bayern . . . . 76,48 „
5. (8.) Pfalz . . . . 71,25 „
6. (10.) Main-Neckar-Eisenbahn . . . 70,04 „
7. (3.) Sachsen . . . . 70,00 „
8. (7.) Mecklenburg . . . . 64,73 „
9. (4.) Württemberg . . . . 64,55 „
10. (9.) Oldenburg . . . . 60,00 „

Im Deutschen Reiche werden dabei insgesammt folgende Geschwindigkeiten über 75 km geleistet (wieder nur unter

[5]) Die Züge halten nach Bedarf in Lalendorf.

[6]) Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die Reihenfolge der Verwaltungen nach ihrem Umfange.

Angabe der schnellsten Züge jeder Strecke und im Anschluss an die bei Betrachtung der einzelnen Verwaltungen angegebenen Zahlen):

Geschwindigkeit km	Verwaltung	Strecke
85,29	Preussen	Wittenberge-Hamburg
83,60	„	Berlin-Wittenberge
83,60	„	Wittenberge-Berlin
83,23	„	Wittenberge-Hagenow
82,94	„	Hagenow-Hamburg
82,94	„	Hamburg-Hagenow
81,26	„	Berlin-Wittenberg
80,80	„	Berlin-Halle
80,80	„	Halle-Berlin
80,30	Baden	Freiburg-Offenburg
79,71	„	Freiburg-Karlsruhe
79,47	Preussen	Frankfurt a/O.-Sommerfeld
79,06	Baden	Freiburg-Dinglingen
78,96	Preussen	Berlin-Bitterfeld
78,96	„	Bitterfeld-Berlin
78,42	„	Sagan-Liegnitz
78,42	„	Hannover-Stendal
78,00	„	Ludwigslust-Wittenberge
77,75	„	Oebisfelde-Stendal
77,49	Baden	Karlsruhe-Mannheim
77,49	„	Mannheim-Karlsruhe
77,33	Preussen	Berlin-Frankfurt a/O.
77,21	„	Bielefeld-Dortmund
76,94	Elsass-Lothringen	Colmar-Strassburg
76,93	Preussen	Sommerfeld-Liegnitz
76,80	Baden	Appenweier-Oos
76,80	„	Oos-Appenweier
76,76	Preussen	Berlin-Leipzig
76,76	„	Leipzig-Berlin
76,74	„	Bremen-Harburg
76,50	„	Breslau-Oppeln
76,48	Bayern	München-Gunzenhausen
76,38	Baden	Schwetzingen-Karlsruhe
76,24	Elsass-Lothringen	Strassburg-Schlettstadt
76,24	„	Schlettstadt-Strassburg
75,96	Preussen	Stendal-Lehrte
75,74	„	Schneidemühl-Bromberg
75,74	„	Bielefeld-Hamm i/W.
75,65	Baden	Freiburg-Müllheim
75,64	Preussen	Konitz-Schneidemühl
75,64	„	Oppeln-Kandrzin
75,64	„	Kandrzin-Oppeln
75,64	„	Falkenberg-Berlin
75,55	„	Eilenburg-Torgau
75,41	„	Magdeburg-Brandenburg
75,21	Baden	Karlsruhe-Offenburg
75,19	„	Oos-Offenburg
75,19	„	Offenburg-Oos
75,05	Preussen	Kreiensen-Hannover

Danach erst folgen die anderen Verwaltungen, wie wir gesehen haben, mit:

Geschwindigkeit km	Verwaltung	Strecke
71,25	Pfalz	Weissenburg-Landau
70,04	Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt-Heidelberg
70,00	Sachsen	Altenburg-Leipzig
64,73	Mecklenburg	Waren-Lalendorf
64,55	Württemberg	Ulm-Aulendorf
60,00	Oldenburg	Oldenburg-Leer

Dass gerade Preussen am schnellsten fährt, scheint nicht verwunderlich. Die weite norddeutsche Tiefebene gestattet viel eher den Bau von langen, geraden Gleisstrecken ohne grosse Gefälle oder Steigungen als das bergigere Süddeutschland. Württemberg z. B., das in der Zusammenstellung, obwohl es die viertgrösste deutsche Verwaltung ist, erst an neunter, also an vorletzter Stelle steht, bietet durch sein hügeliges, völlig unebenes Gelände durchaus keine günstigen Verhältnisse für den Eisenbahnbau, und Baden verdankt seine grosse Fahrgeschwindigkeit vor allem seiner in der breiten oberrheinischen Tiefebene gelegenen Haupt- und Rheinbahn. Doch fährt es auch auf der berühmten Schwarzwaldbahn, wo Steigungen bis zu 1:50 vorkommen, seine Schnellzüge zum Theil mit über 65 km Geschwindigkeit. Verhältnissmässig leistet also diese Verwaltung das höchste.

* * *

Zum Schlusse noch ein paar Worte über einen Punkt, der gerade nicht zur Fahrgeschwindigkeit gehört, der aber schon bei jeder Bahn kurz bereits erwähnt wurde, das ist die Frage der längsten aufenthaltslos durchfahrenen Strecken im Deutschen Reiche. Hier verschiebt sich das Bild zu Gunsten Bayerns, das mit seiner Strecke München-Nürnberg (199 km lang) alle anderen deutschen Verwaltungen hinter sich lässt.

Nach meinen Berechnungen gibt es im Deutschen Reiche folgende 43 Eisenbahnstrecken über 100 km Länge, die aufenthaltslos von Schnellzügen durchfahren werden:

Länge der Strecke km	Strecke	Verwaltung	durchlaufen in Min.	kommt einer Geschwindigkeit gleich von km
199	München-Nürnberg . . .	Bayern	170	70,09
188	München-Ansbach . . .	„	168	67,25
179	Hof-Regensburg	„	167	64,46
173	Berlin-Leipzig	Preussen	135	76,76
162	Berlin-Halle	„	120	80,80
161	München-Gunzenhausen .	Bayern	126	76,48
159	Hamburg-Wittenberge .	Preussen	112	85,29
153	München-Salzburg . . .	Bayern	137	67,05
151	Eger-Nürnberg	„	152	59,76
150	Hannover-Stendal . . .	Preussen	115	78,42
141	Posen-Thorn	„	117	72,36
138	München-Regensburg . .	Bayern	111	74,65
138	Markt-Redwitz-Regensburg	„	123	67,17
137	Treuchtlingen-München .	„	120	68,45
136	Freiburg-Karlsruhe . . .	Baden	102	79,71
134	Nordhausen-Bebra . . .	Preussen	133	60,54
134	Stendal-Lehrte	„	106	75,96
132	Berlin-Bitterfeld	„	100	78,96
131	Kempten-München . . .	Bayern	118	66,51
129	Berlin-Landsberg	Preussen	106	73,07
127	Berlin-Wittenberge . . .	„	91	83,60
126	Uelzen-Bremen	„	120	63,00
123	Elsterwerda-Berlin . . .	„	107	68,77
122	Bremen-Osnabrück . . .	„	99	74,00
121	Saalfeld-Bamberg . . .	Bayern	136	53,21
118	Passau-Regensburg . . .	„	105	67,20
118	Schneidemühl-Landsberg	Preussen	103	68,45
117	Königsberg-Elbing . . .	„	98	71,45
116	Plauen i/V.-Leipzig . . .	Sachsen	107	65,05
116	Leipzig-Dresden	„	101	68,85
114	Neustadt a/H.-Strassburg	Elsass-Lothringen	99	69,21
112	Falkenberg-Berlin . . .	Preussen	89	75,64
111	Belgard-Stargard	„	99	67,28
110	Bielefeld-Hannover . . .	„	90	73,00
109	Stendal-Berlin	„	109	59,77
108	Sommerfeld-Liegnitz . .	„	84	76,93
104	Karlsruhe-Darmstadt . .	Baden	87	71,93
104	Cassel-Marburg	Preussen	93	67,29
104	Bremen-Harburg	„	81	76,74
103	Dobrilugk-Berlin	„	85	72,64
101	Nürnberg-Regensburg . .	Bayern	107	56,41
101	Stuttgart-Crailsheim . .	Württemberg	115	52,43
100	Neustrelitz-Berlin . . .	Preussen	104	57,92

Stellen wir schliesslich noch die längsten aufenthaltslos durchfahrenen Bahnstrecken aller zehn deutschen Verwaltungen nebeneinander, so ist das Ergebniss folgendes:

Verwaltung	Strecke	Länge der Strecke km	durchlaufen in Min.	kommt einer Geschwindigkeit gleich von km
1. (2.) Bayern	München-Nürnberg	199	170	70,09
2. (1.) Preussen	Berlin-Leipzig	173	135	76,76
3. (6.) Baden	Freiburg-Karlsruhe	136	102	79,71
4. (3.) Sachsen	Plauen i/V.-Leipzig	116	107	65,05
5. (5.) Elsass-Lothringen	Neustadt a/H.-Strassburg	114	99	69,21
6. (4.) Württemberg	Stuttgart-Crailsheim	101	115	52,43
7. (8.) Pfalz	Neustadt a/H.-Münster a/St.	72	72	59,92
8. (10.) Main-Neckar-Eisenbahn	Heidelberg-Darmstadt	61	52	70,04
9. (9.) Oldenburg	Oldenburg-Leer	55	55	60,00
10. (7.) Mecklenburg	Waren-Güstrow	51	51	60,47

* * *

Wir sind am Schlusse unserer Betrachtungen angelangt. Was ist erreicht? Die Fahrgeschwindigkeiten der deutschen Eisenbahnen sind von uns geprüft worden und wir haben gesehen, dass zum Theil recht ansehnliche Leistungen vorliegen. Freilich, mit Frankreich und England können wir in den geleisteten Geschwindigkeiten nicht konkurriren. Dafür mögen wir diesen Ländern wieder anderes voraushaben, wie besser ausgestattete Fahrpläne und dichteren Schnellzugverkehr (vergl. die Linie Oberhausen-Cöln der preussischen mit je 15 bis 20 oder die Linie Karlsruhe-Offenburg der badischen Bahn mit je 20 bis 24 Schnellzügen nach beiden Richtungen). Doch darf trotzdem nicht geleugnet werden, dass unsere deutschen Eisenbahnen auch in der Geschwindigkeit noch mehr leisten könnten, als sie in Wirklichkeit leisten. Unser Oberbau ist nicht schlechter als der französische und englische und unser Betriebsmaterial auch nicht. Darum wird, was die Fahrgeschwindigkeit betrifft, das nächste Ziel für die deutschen Eisenbahnen die Erhöhung der Geschwindigkeit von 90 auf 120 km stündlich sein. Vielleicht kommt später noch einmal die Zeit, wo wir, gegebenenfalls mit Hilfe der Elektrizität, das Doppelte solcher Geschwindigkeiten leisten und über unsere heutigen Schnellzuggeschwindigkeiten spotten. Freilich, die Elektrizität kann heute noch nicht in ernstliche Konkurrenz mit dem Dampf bei Eisenbahnen treten, wenigstens nicht bei Haupteisenbahnen mit Schnellzugverkehr. Hier herrscht und wird vorläufig noch herrschen der vielgeschmähte Dampf. Denn der Weg zur 200 km-Geschwindigkeit mittelst Elektrizität führt nur über die 120 und 150 km-Geschwindigkeit mittelst Dampf. Und diese zu erreichen, wird darum, wie bereits ausgesprochen, das nächste Ziel unserer deutschen Eisenbahnen sein.

„Zeit ist Geld."

Die Staatseisenbahnen im russischen Reichsbudget für 1902.

Bei der Verschiedenheit der Grundsätze für die Aufstellung des Etats ist es nicht ganz leicht, über die Verhältnisse fremder Eisenbahnen aus den Etats dieser Länder Klarheit zu gewinnen. Das russische Reichsbudget zeigt namentlich in der Beziehung eine wesentliche Abweichung von dem preussischen Staatshaushaltsetat, dass es zwar auch in ein Ordinarium und ein Extraordinarium zerfällt, dass letzteres aber abgesehen von extraordinären Aufwendungen für Kriegsoperationen und zu Kapitalabzahlung auf die Staatsschuld vor der Rückzahlungsfrist nur Ausgaben zum Erwerb von Vermögensrechten in grösserem Umfange, zum Ausbau neuer Bahnen und zur Verstaatlichung von Privatbahnen, also nur solche Ausgaben umfasst, die in Preussen überhaupt nicht durch den Etat laufen, sondern durch Anleihegesetze bewilligt werden. Dagegen werden alle Ausgaben, die in Preussen in das Extraordinarium eingestellt werden, in Russland auf den ordentlichen Etat verwiesen (vergl. Bericht des Finanzministers über das Reichsbudget für das Jahr 1902).

Die Einnahmen aus den Eisenbahnen waren veranschlagt im ordentlichen Etat:

	für 1901	für 1902
1. Staatseisenbahnen	360 707 400 R.	396 072 000 R.
2. Antheil an den Einnahmen der Privatbahnen	13 000 000 „	14 000 000 „
3. Eisenbahn-Passagier- und Eilgutsteuer	4 210 000 „	2 931 400 „
4. Ersatz von Ausgaben der Reichsrentei (obligatorische Zahlungen der Eisenbahngesellschaften)	10 785 804 „	9 959 369 „
zusammen	388 703 204 R.	422 962 769 R.

Desgl. die Ausgaben:

	für 1901	für 1902
1. Betrieb der Staatsbahnen	263 516 994 R.	297 562 599 R.
2. Verstärkung und Verbesserung der bestehenden Bahnen	40 093 849 „	61 170 256 „
3. Beschaffung von rollendem Material und von Bedarfsgegenständen für die bestehenden Eisenbahnen	45 000 000 „	39 892 195 „
4. Garantiezahlungen an Eisenbahngesellschaften	2 100 000 „	6 204 500 „
5. Centralverwaltung	2 991 975 „	3 276 333 „
zusammen	353 702 818 R.	408 105 883 R.
mithin Ueberschuss	35 000 386 „	14 856 886 „

Diesen Ueberschüssen stehen noch die auf die Eisenbahnverwaltung entfallenden Antheile an den Pensionen (Gesammtbetrag 1902: 42 503 000 R.) und die Ausgaben für die Verzinsung des Anlagekapitals (enthalten in der Staatsschuld, deren Zinsen für 1902 insgesammt auf 258 816 418 R. veranschlagt sind) und für die planmässige Schuldentilgung (für 1902 für die gesammte Staatsschuld auf 32 720 322 R. veranschlagt) gegenüber. Hiernach kann es keinem Zweifel unterliegen, dass der verbleibende Betrag zur Verzinsung und planmässigen Tilgung des Anlagekapitals der russischen Staatseisenbahnen auch nicht entfernt ausreichen wird, wenngleich sich zahlenmässige Angaben hierüber aus dem Reichsbudget nicht entnehmen lassen. Demgegenüber bezieht Preussen aus seinen Eisenbahnen nach Anrechnung der Pensionen und nach Verzinsung und gesetzlicher Tilgung der Staatseisenbahnschulden ausweislich des Reinvoranschlages

für 1901 . . . . 185 700 000 ℳ
„ 1902 . . . . 157 600 000 „

Allerdings lässt sich aus diesem Vergleich mit der aussergewöhnlich günstigen Lage der preussischen Bahnen noch kein Rückschluss auf die Rentabilität der russischen Bahnen ziehen. Die Grundsätze des russischen Reichsbudgets über die Etatsaufstellung lassen die Finanzverhältnisse der russischen Bahnen schlechter erscheinen, als sie in Wirklichkeit sind. Kapitalaufwendungen für die Ergänzung der bestehenden Bahnanlagen und für die Vermehrung des Fahrparks gehören wirthschaftlich nicht zu den ordentlichen Ausgaben. Es geht dies schon aus der Erwägung hervor, dass diese Anlagen, wenn sie bereits vor der Betriebseröffnung in dem später als nothwendig erscheinenden Umfange ausgeführt worden wären, zweifellos aus den Baufonds zu bestreiten gewesen wären. Lässt man daher diese Beträge ausser Ansatz, so ergibt sich folgendes Bild für die russischen Staatseisenbahnen:

	1901	1902
Betriebseinnahmen	360 707 400 R.	396 072 000 R.
Betriebsausgaben	263 516 994 „	297 562 599 „
Betriebsüberschuss	97 190 406 „	98 509 401 „
Betriebskoeffizient	73,1 %	75,1 %
desgl. in Preussen nach dem Etat	59,71 „	61,4 „

Wenn hiernach der Vergleich mit Preussen wiederum für Russland ungünstig ausfällt, so können die Finanzverhältnisse der russischen Staatsbahnen absolut genommen doch noch nicht als schlechte bezeichnet werden. Von den deutschen Staats-

bahnen weist eine ganze Anzahl ähnlich hohe Betriebskoeffizienten auf, so im Jahre 1900 (die Zahlen für 1901 sind noch nicht bekannt):

die Reichsbahnen	70,13 %
„ bayerischen Staatsbahnen	72,78 „
„ sächsischen „	75,84 „
„ württembergischen Staatsbahnen .	70,28 „
„ badischen Staatsbahnen	73,04 „
„ Main-Neckar-Eisenbahn	72,69 „
„ oldenburgischen Staatseisenbahnen	75,47 „

Es ist allerdings nicht ausgeschlossen, dass die vorstehend angeführten Zahlen der russischen Staatsbahnen insofern zu günstig erscheinen, als in den oben angeführten und bei der vorstehenden Berechnung ausser Betracht gelassenen Ausgaben zur Verstärkung und Verbesserung der Bahnen (für 1902: 61 170 256 R.) und zur Beschaffung von rollendem Material und Bedarfsgegenständen für die Staatsbahnen (für 1902: 39 892 195 R.) Beträge enthalten sind, die nach preussischen Grundsätzen den Betriebsausgaben zuzuweisen sind.

Unter den ausserordentlichen Ausgaben sind ausgeworfen:

	für 1901	für 1902
zum Bau der sibirischen Eisenbahn	7 277 269 R.	12 450 203 R.
zu Hilfsunternehmungen, die mit der sibirischen Eisenbahn zusammenhängen	3 078 131 „	3 338 092 „
zum Bau anderer Eisenbahnen .	31 974 050 „	149 870 200 „
zur Verabfolgung von Darlehen an private Eisenbahngesellschaften gegen Sicherstellung durch staatlich garantirte Obligationen	82 000 000 „	—
zusammen	124 329 450 R.	165 658 495 R.

Es ergibt das für zwei Jahre in Markwährung umgerechnet den sehr hohen Betrag von über 600 000 000 ℳ als Ausgabe für die Ausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes.

Die Einnahmen und Ausgaben der Staatseisenbahnen spielen für das russische Reichsbudget nicht entfernt die Rolle wie für den preussischen Staatshaushalt. Während in Preussen im Etat für 1902 von den Gesammteinnahmen in Höhe von 2 614 167 144 ℳ nicht weniger als 1 412 041 900 ℳ, also mehr als die Hälfte, auf die Staatseisenbahnen entfallen, tragen die russischen Staatseisenbahnen zu den gesammten ordentlichen Einnahmen von 1 800 784 482 R. nur 396 072 000 R., also nur zwischen einem Viertel und einem Fünftel bei. Infolge dessen wird das russische Reichsbudget durch die minder günstigen Ergebnisse der russischen Bahnen nicht in gleichem Maasse beeinflusst, wie der preussische Etat. Selbst das nicht sehr günstige Reichsbudget für 1902 weist noch einen Ueberschuss der ordentlichen Einnahmen über die ordentlichen Ausgaben in Höhe von 24 871 001 R. nach, der auf die Ausgaben für den Bau neuer Bahnen zur Anrechnung kommt. Nach Angabe des bezeichneten Berichts sind aus solchen Ueberschüssen in den Jahren 1892 bis 1901 im ganzen mehr als eine Milliarde Rubel, also mehr als zwei Milliarden Mark, zur Deckung ausserordentlicher Ausgaben, insbesondere zum Bau von Eisenbahnen verwendet worden. Es ist das ein aussergewöhnlich hoher Betrag, wenn man bedenkt, dass im gleichen Zeitraum in Preussen nur etwa 500 000 000 ℳ zur aussergewöhnlichen Schuldentilgung, vorwiegend also zur Anrechnung auf Eisenbahnkredite verwendet worden sind. In einer solchen Finanzgebahrung, falls sie nicht durch andere Maassnahmen wieder zu nichte gemacht sein sollte, liegt eine gewaltige Steigerung der Finanzkraft des russischen Reiches, die sich auf die Dauer auf dem Weltmarkte sehr bemerkbar machen wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verbot des Dampfablassens an Wegeübergängen.** Da darüber Klage geführt wird, dass das Lokomotivpersonal gerade bei Bahnübergängen ohne Rücksicht auf etwaige dort befindliche Fuhrwerke und Reiter häufig Dampf ablässt, wodurch Pferde leicht scheu gemacht werden, so hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung genommen, auf die Bestimmungen in § 13 Abs. 2 der Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer hinzuweisen, deren strengste Befolgung in geeigneter Weise überwacht werden soll.

— **Verhütung des Missbrauchs geistiger Getränke auf den Arbeitsstellen von Unternehmern.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat neuerdings Veranlassung genommen, die königlichen Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam zu machen, dass sie nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten sowie nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten berechtigt erscheinen, dem Missbrauch geistiger Getränke auf der Arbeitsstelle entgegenzuwirken. Der Minister spricht die Erwartung aus, dass von dieser Berechtigung weitestgehend Gebrauch gemacht wird. Es sei namentlich nothwendig, dass die Arbeitgeber angehalten werden, ausser alkoholischen Getränken auch genügende alkoholfreie Getränke, insbesondere frisches Trinkwasser, Kaffee und Thee für die Arbeiter zu beschaffen, sowie dass sie in geeigneter Weise beeinflusst werden, der Verabreichung von Branntwein und dem Genusse desselben auf der Arbeitsstelle entgegenzuwirken, soweit dies nach den örtlichen Verhältnissen angängig ist.

— **Warmes Essen für Strecken- usw. Arbeiter.** Von einer königlichen Eisenbahndirektion ist darauf hingewiesen worden, dass auf freier Strecke und entlegenen Arbeitsstellen die Arbeiter gezwungen sind, sich tagsüber regelmässig ohne warmes Essen zu behelfen, da ihnen solches wegen der weiten Entfernung von ihrer Wohnung nicht nachgebracht werden kann, und auch in der Nähe der Arbeitsstelle eine Gelegenheit zur Beschaffung von warmen Speisen usw. im allgemeinen nicht vorhanden ist.

Ein Runderlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten führt infolge dessen aus: Im allgemeinen sei der grösste Werth darauf zu legen, dass alle Arbeiter Gelegenheit finden, ein warmes Mittagessen zu sich zu nehmen, nöthigenfalls das mitgebrachte Mittagessen zu wärmen. Es sei darauf zu halten, dass von dieser Gelegenheit auch Gebrauch gemacht wird. Bei dem Ueberfluss an Abfallholz, namentlich auch an gänzlich unbrauchbaren Schwellen, werde sich eine solche Gelegenheit ohne nennenswerthe Kosten schaffen lassen.

— **Bezirks-Eisenbahnräthe.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hatte in einem Schreiben an den Handelstag betont, die Bezirks-Eisenbahnräthe seien lediglich in Fragen zu hören, die ausschliesslich ihren engen Bezirk beträfen, nicht auch bei allgemeinen Fragen, wie z. B. beim Nothstandstarif für Futtermittel und der Einführung der 45 tägigen Gültigkeit für Rückfahrkarten. Die Halberstädter Handelskammer hatte gegen diese Auffassung den Handelsminister angerufen, da sie nicht durch das Gesetz gedeckt und geeignet sei, die Bezirks-Eisenbahnräthe zur Bedeutungslosigkeit herabzudrücken. Der Handelskammer ist nunmehr, wie der „Berl. Akt." mittheilt, folgender Erlass des Handelsministers vom 6. d. Mts. zugegangen: Die Ausführungen in der Eingabe vom 30. Juli d. J. geben, wie ich der Handelskammer im Einverständniss mit dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten erwidere, zu einer Aenderung des in dem Bescheid an den deutschen Handelstag vom 7. Juli d. J. vertretenen Standpunktes keinen Anlass. Ich bin daher nicht in der Lage, dem von der Handelskammer am Schlusse der Eingabe ausgesprochenen Wunsche zu entsprechen. Eine Verpflichtung der Staatseisenbahnverwaltung, den Bezirks-Eisenbahnrath auch über solche Fragen zu hören, die nicht lediglich die Verkehrsinteressen seines Bezirkes, sondern das ganze Staatsgebiet oder umfangreichere Bezirke berühren und daher zur Zuständigkeit des Landes-Eisenbahnrathes gehören, lässt sich weder aus dem Wortlaut noch aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes vom 1. Juni 1882 herleiten. Aus beiden ergibt sich vielmehr, dass durch den § 6 des Gesetzes die Zuständigkeit der Bezirks-Eisenbahnräthe nur auf solche Angelegenheiten hat erstreckt werden sollen, die zu dem Geschäftsbereich der betreffenden Staatseisenbahndirektion gehören. Hiernach ist insbesondere der Hinweis auf die Einführung des Nothstandstarifes für Streu- und Futtermittel und auf die Verlängerung der Dauer der Rückfahrkarten verfehlt, da diese Angelegenheiten einen weiteren Bezirk als den einzelner Eisenbahndirektionen berühren.

— **Prignitzer Eisenbahn.** In der am 12. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre ist der Rechnungsabschluss nebst Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung für 1901 (vergl. Nr. 66 S. 1002 d. Ztg.) genehmigt worden. Es kommt danach auf die Prioritätsstammaktien 4,5 % und auf die Stammaktien 3,5 % Dividende zur Auszahlung.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den

im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 95 184 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 864 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 96 784 und auf den Arbeitstag 16 131 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 267 und im ganzen 1 600 Doppelwagen oder 1,6 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Zeit vom 1. bis einschl. 7. d. Mts. im Ruhrbezirk 18 913 gegen 18 736 offene Wagen im Jahre 1901, mithin 1 % mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. 17 936 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 46 sowie für andere Güter 40 Doppelladungen zu 10 t.

— **Die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** wird ihre Versuchsfahrten auf der Militärbahn zwischen Marienfelde und Zossen im Laufe dieses Monats wieder aufnehmen. Die letzten Monate sind zur Herstellung und Beschaffung neuer Messinstrumente benutzt worden. Die Versuchsfahrten werden sich auf Geschwindigkeiten von 120 bis 130 km in der Stunde beschränken. Es gilt hauptsächlich die Messungen zu vervollständigen. Der Eigenwiderstand der Fahrzeuge, der Widerstand der Luft sowie der Verbrauch an Kraft soll aufs Genaueste festgestellt werden. Ehe man zu höheren Geschwindigkeiten übergeht, soll der Oberbau der Strecke erneuert werden. Die Verhandlungen mit dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten über die Verlegung der stärkeren Schienen sind, der „Nordd. Allg. Ztg.“ zufolge, z. Zt. noch nicht abgeschlossen.

Gewährung von Frachtenstundung. Die von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen im Oktober 1901 erlassenen Vorschriften über Gewährung von Frachtenstundung erhalten mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums hinsichtlich der den Eisenbahnbezirkskassen jeweils als Sicherheit zu übergebenden Werthpapiere nachstehende Aenderungen. Während seither mit Werthpapieren Sicherheit nur in Höhe von drei Viertheilen des Kurswerthes geleistet werden konnte, treten in dieser Beziehung nunmehr folgende Bestimmungen in Kraft: a) die vom bayerischen Staate, dem Deutschen Reiche oder einem deutschen Bundesstaate ausgegebenen oder gewährleisteten Schuldverschreibungen mit einem Zinsfusse von mindestens 3½ % werden zum Nennwerthe, dagegen werden b) jene mit einem Zinsfusse von 3 % und ebenso auch die Schuldverschreibungen bayerischer Gemeinden mit Einschluss der Distrikts- und Kreisgemeinden und bayerischer Kreditanstalten (insbesondere Pfandbriefe) — sofern diese zur Anlegung von Mündelgeldern geeignet erklärt sind, wie dermalen die Pfandbriefe der bayerischen Hypotheken- und Wechselbank in München, der süddeutschen Bodenkreditbank in München, die Pfandbriefe und Kommunalobligationen der bayerischen Landwirthschaftsbank in München und der pfälzischen Hypothekenbank in Ludwigshafen, die Pfandbriefe der bayerischen Vereinsbank, der bayerischen Handelsbank und der Vereinsbank in Nürnberg — nur zu 90 % des Nennwerthes als Sicherheit angenommen. c) Die Staatseisenbahnverwaltung behält sich hierbei ausdrücklich vor, jederzeit, sofern die Kursverhältnisse es angezeigt erscheinen lassen, eine entsprechende Ergänzung der hinterlegten Sicherheit zu verlangen.

Die Eisenbahnbetriebsdirektionen wurden gleichzeitig beauftragt, die bisherigen Frachtenstundungen nunmehr nach Maassgabe der vorstehenden Bestimmungen hinsichtlich ihrer Höhe neu zu reguliren.

— **Der sächsische Eisenbahnrath** wird künftig um ein Mitglied vermehrt werden. Gegen die bisherigen sechs Vertreter des Handels und der Gewerbe werden dem Eisenbahnrathe in Zukunft sieben Vertreter angehören, von denen je einer von den Handelskammern zu Dresden, Leipzig, Chemnitz und Plauen, von der Handels- und Gewerbekammer zu Zittau und von der Gewerbekammer zu Leipzig und einer abwechselnd von den Gewerbekammern zu Dresden, Chemnitz und Plauen gewählt wird.

— **Ueber die neuen Schnellzuglokomotiven der badischen Staatseisenbahnen**, von denen die genannte Verwaltung 12 Stück in Dienst gestellt hat, wird uns von maassgebender Stelle zur Vervollständigung unserer Mittheilung in Nr. 58 S. 900 d. Ztg. noch mitgetheilt, dass diese sogen. Viercylinder - Verbund-Schnellzuglokomotiven Gattung II d sind, ein zweiachsiges Drehgestell, eine Treibachse und eine Kuppelachse sowie eine im Bogen geführte hintere Laufachse unter dem Führerstand besitzen. Der Druck ihrer Treibachsen auf den Schienen beträgt 16 t, ihre Länge mit Tender zwischen den Buffern gemessen 20,91 m, der ganze Radstand 17,91 m, der Gesammtradstand der Lokomotive allein 10,42 m. Der Kessel hat 3,87 qm Rostfläche und eine Gesammtheizfläche von 210,1 qm; die Betriebsspannung erreicht 16 Atm. Der Tender fasst 20 cbm Wasser, an Kohlen sollen in der Regel 6 t, können aber bis zu 11 t geladen werden, ohne dass der Raddruck von 14 t überschritten wird. Zur regelmässigen einmaligen Beschickung der Rostfläche sind 1 000—1 100 kg Heizstoff erforderlich. Das Dienstgewicht einer Lokomotive nebst Tender beträgt rund 123 t (nicht 250 t, wie in Nr. 58 d. Ztg. mitgetheilt wurde), und zwar entfallen davon auf die Lokomotive 74 t und auf den mit 6 t Kohle und 20 cbm Wasser belasteten Tender 49 t.

Die Maschinen sind für den Dienst der schweren, mit hohen Geschwindigkeiten und auf längeren Strecken mit bis zu 5,6 ‰ Steigung verkehrenden Schnellzüge der Linie Mannheim- und Heidelberg-Basel bestimmt.

Die vertragsmässige Leistung der Lokomotive besteht in der Förderung eines Zuges von 200 t Wagengewicht auf 1 : 300 Steigung mit 100 km/St. Geschwindigkeit. Da eine derartige Strecke von ausreichender Länge auf den badischen Staatsbahnen nicht vorhanden ist, werden die Probefahrten auf der Linie Mannheim-Graben-Karlsruhe (60,64 km) mit 1 : 3 160 mittlerer Steigung (im einzelnen kurze Steigungen von 1 : 300 bis 1 : 819 und längere von 1 : 1 500) mit Zügen von 300—310 t Wagengewicht und 40 laufende Wagenachsen bei 100 km/St. fahrplanmässiger Geschwindigkeit vorgenommen, wodurch die gleiche Kesselleistung wie in der Vertragsvorschrift nöthig wird. Da an verschiedenen Stellen wegen einiger Gleiskrümmungen usw. mit verringerter Geschwindigkeit gefahren wird, müssen auf längeren Strecken höhere Geschwindigkeiten, im Mittel etwa 110 km/St., eingehalten werden, um die Fahrzeit zu halten. Die erforderliche Kesselleistung von 1 500—1 600 PS. konnte unschwer und ohne die Bedienungsmannschaft (1 Führer, 1 Heizer) zu überanstrengen, aufgebracht werden.

Die Lokomotiven werden bereits im regelmässigen Schnellzugdienst verwendet, einstweilen aber nur von Mannheim und Heidelberg bis Offenburg laufen, da eine kleine Brücke kurz vor Basel über die Wiese (nicht die Rheinbrücke, wie verschiedene Zeitungen irrthümlicherweise berichteten), einige Verstärkungen erfahren muss, ehe die Lokomotiven auch in den Dienst der Strecke Offenburg - Basel eingetheilt werden können.

— **Zum Bützower Eisenbahnunfall.** Die Strafkammer des Landgerichts Güstrow verurtheilte am 13. d. Mts. den Lokomotivführer Neubert II. aus Neubrandenburg, welcher angeklagt war, den Eisenbahnunfall auf Bahnhof Bützow am 5. Juli verschuldet zu haben (vergl. Nr. 53 und Nr. 54 d. Ztg.), bei welchem 12 Personen schwer verletzt wurden und ein Materialschaden von 15 000 ℳ entstand, zu zwei Jahren Gefängniss unter Anrechnung von zwei Monaten auf die Untersuchungshaft.

— **Erholungsheim für badische Eisenbahnbeamte.** Die badischen Eisenbahnbeamten beabsichtigen, nach dem Vorgange anderer Berufsvereinigungen ein Erholungsheim zu errichten. Zu dem Zwecke hat sich, Zeitungsnachrichten zufolge, ein Ausschuss, bestehend aus Vorstandsmitgliedern der sämmtlichen badischen Eisenbahnbeamtenvereine, gebildet, der schon ähnliche Einrichtungen in Baden und anderwärts besichtigt hat. Da durch freiwillige Beiträge schon eine ziemlich hohe Summe zusammengekommen ist, so hofft man, nach Erledigung der Platzfrage bald an die weitere Förderung dieses wohlthätigen Unternehmens gehen zu können.

— **Personalnachrichten.** Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Brugsch in Breslau und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Max Meyer in Schöneberg bei Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem preussischen Staatsdienste ertheilt worden. — Der Regierungs- und Baurath Merseburger, Mitglied der Eisenbahndirektion in Posen, ist gestorben.

Oesterreich.

— **Einnahmen der Privatbahnen.** Im Juli d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 17 943 004 Personen und 8 533 045 t Güter befördert: die hierfür erzielte Gesammteinnahme betrug 54 422 000 Kr., das ist für 1 km 2 748 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 16 609 012 Personen und 8 797 323 t Güter 55 661 874 Kr., oder für 1 km 2 846 Kr., daher ergibt sich

für den Monat Juli d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3,4 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 96 966 675 Personen und 58 043 739 t Güter, gegen 94 103 070 Personen und 58 730 760 t Güter im Jahre 1901, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 338 397 764 Kr., im Jahre 1901 auf 338 821 400 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 19 755,7 km, für den gleichen Zeitraum 1901 dagegen 19 453 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitabschnitt 1902 auf 17 129 Kr., gegen 17 417 Kr. im Vorjahre, d. i. um 288 Kr. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, im Jahre 1902 auf 29 364 Kr. gegen 29 858 Kr. im Vorjahre, d. i. um 494 Kr., mithin um 1,6 % ungünstiger.

Eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen ergibt sich in den ersten sieben Monaten 1902 gegen den gleichen Zeitraum 1901 insbesondere bei der Leoben - Vordernberger Eisenbahn (3,5 %), den österreichischen Staatsbahnen (2,4 %) und der böhmischen Nordbahn (1,6 %). Den grössten Rückgang zeigt die kilometrische Einnahme in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres gegen den gleichen Zeitraum 1901 bei der österreichischen Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) (7,3 %), der Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B (7,6 %), der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn (13,8 %), und der Graz-Köflacher Eisenbahn (17,3).

— **Die Kuratel für die Südbahnprioritäten.** Das Wiener Handelsgericht hat, wie gemeldet, das Ansuchen eines Prioritätenbesitzers, um Bestellung eines gesonderten Kurators für die Besitzer der 4 prozentigen Südbahnprioritäten zurückgewiesen. Der ersuchende Prioritätenbesitzer hat gegen diese Entscheidung einen Rekurs beim Oberlandesgericht erhoben. In dem Rekurse erklärt er, dass der Abweisungsgrund des Handelsgerichtes, „weil bereits ein Kurator für alle Kategorien der Prioritäten bestellt worden sei, und ein Antrag desselben in der vom Gesuchsteller angedeuteten Richtung nicht vorliege, daher von einer Interessenkollision keine Rede sei“, nicht als stichhaltig angesehen werden könne, da es sonst der Kurator in der Hand hätte, jede Interessenkollision aus der Welt zu schaffen, indem er einfach keinen Antrag auf Bestellung eines Kollisionskurators stelle. Mit der Bestellung eines Kollisionskurators sollte schon mit Rücksicht auf die Dringlichkeit nicht gezögert werden, denn dieser müsste noch im Zuge der zwischen der Südbahn und den Inhabern der Obligationen schwebenden Unterhandlungen die Rechte der Besitzer der 4 prozentigen Prioritäten wahren.

— **Güterverkehr der Südbahn.** Bei der Südbahn hat, wie bei allen Bahnen, das erste Halbjahr unter der Einwirkung der ungünstigen Lage der Industrie gestanden. Insbesondere hat sich bei der Kohlenbeförderung ein sehr bedeutender Ausfall gezeigt, der einerseits durch die grossen Vorräthe der Industrie, andererseits durch die verminderte Thätigkeit zahlreicher industrieller Betriebe herbeigeführt war. Der Holzverkehr nach Triest war zwar nicht stark, hielt sich aber im grossen und ganzen auf der bisherigen Höhe. Sehr bemerkenswerth ist die Thatsache, dass die Zuckersendungen im Verkehre nach Triest eine erhebliche Steigerung erfahren haben. Bis Ende Juni wurden von der Südbahn 121 000 t Zucker nach Triest geführt, das sind um 35 000 t mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Der Getreideverkehr zeigt bisher infolge der Zurückhaltung der Verkäufer noch keine besondere Entwickelung.

— **Wagenbestellungen für die Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat die Bestellung von 470 Wagen im Gesammtbetrage von rund 3 900 000 Kr. eingeleitet, indem in gleicher Weise wie in den letzten Jahren sämmtliche österreichischen Wagenfabriken unter Bekanntgabe des Bedarfes aufgefordert wurden, entsprechend dem Arbeitsbedürfnisse gemeinsam Vorschläge für die Vertheilung der Lieferung dieser Wagen unter die einzelnen Fabriken an das Eisenbahnministerium gelangen zu lassen.

— **Reform des Stückgutverkehrs auf den Staatsbahnen.** Mit 1. Mai d. J. hat die österreichische Staatseisenbahnverwaltung, wie seinerzeit berichtet wurde, für den gesammten Bereich des westlichen Staatsbahnnetzes eine Reform der Verladung und Beförderung der Frachtstückgüter eingeführt, welche durch Bildung direkter Wagenladungen, sowie durch die Trennung des Nahverkehrs vom Fernverkehr die Abkürzung der Transportdauer der Frachtstückgüter und eine bessere Ausnutzung der der Stückgutbeförderung dienenden Wagen bezweckt. Nunmehr gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Oktober d. J. die gleiche Reform auch auf den in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der Staatsbahnen zur Einführung.

— **Der Verkehr mit der Levante.** Die Frage einer sachgemässen Umgestaltung der direkten Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn und der Levante beschäftigt seit längerer Zeit die betheiligten Kreise. Die Industriellen, namentlich diejenigen in der Nähe der deutsch-österreichischen Grenzen, klagen wiederholt darüber, dass sie durch die grossen tarifarischen Vortheile, welche der deutsche Levantetarif bietet, oft veranlasst seien, ihre Waaren über Hamburg statt über den erheblich kürzeren Weg über Triest zu schicken. Die Verhandlungen, welche wegen Beseitigung der dem österreichisch-ungarischen Levantetarif anhaftenden Uebelstände, unter Mitwirkung des Eisenbahn- und Handelsministeriums, zwischen den betheiligten Verkehrsanstalten gepflogen wurden, ergaben die Bereitwilligkeit der Eisenbahnverwaltungen, für den Verkehr nach der Levante die weitestgehenden Zugeständnisse zu machen. Die Eisenbahnen haben auf Wunsch der Regierung unter anderem zugestanden, in jenen Fällen, wo der Wettbewerb des deutschen Levantetarifes schärfer zu Tage tritt, bis zu einem Einheitsfrachtsatze von 2 h für das Tonnenkilometer schon bei Wagenladungen von 5 t herabzugehen. Was den Lloyd betrifft, so will dieser als äusserstes Zugeständniss nur auf die Antheile herabgehen, welche auf der deutschen Levantelinie ab Hamburg nach dem Piräus usw. bestehen, trotzdem der Seeweg ab Triest um etwa 2 300 Seemeilen kürzer ist als derjenige ab Hamburg.

— **Elektrische Einschienenbahn Gloggnitz - Schottwien-Maria Schutz - Semmering.** In Ergänzung der Mittheilung in Nr. 71 S. 1072 d. Ztg. wird uns noch mitgetheilt, dass die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für diese elektrisch zu betreibende Einschienenbahn der Firma Lehmann & Leyrer in Wien ertheilt wurde. Da die Bahn nur einschienig erbaut wird, so besitzen die Selbstfahr- und Anhängewagen der Bahn auch nur zwei hintereinander liegende Räder. Ihre Führung und ihre Erhaltung im Gleichgewicht wird durch den Stromzuleiter bewirkt, der sich in senkrechter Ebene über der Fahrschiene befindet. Für die Einschienenbahn von Gloggnitz auf den Semmering sind die Vorarbeiten in vollem Gange. Diplomirter Ingeniör Alfred Birk, Professor für Eisenbahnbau an der deutschen technischen Hochschule in Prag, steht der Firma Lehmann & Leyer als technischer Berather zur Seite.

— **Personalnachrichten.** Am 9. d. Mts. ist der Regierungsrath Wottitz, Oberinspektor der böhmischen Westbahn im Ruhestande, gestorben. Wottitz war vielfach schriftstellerisch thätig, und zwar bis in die letzte Zeit, indem er als Hauptschriftleiter des amtlichen Kataloges und der amtlichen Berichte über die Pariser Weltausstellung 1900 verwendet wurde.

Ungarn.

— **Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn.** Nach dem Berichte der Budapester Betriebsdirektion der Ersten Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft über die Ergebnisse der dieser Gesellschaft gehörenden Eisenbahn waren diese im Jahre 1901 im allgemeinen befriedigend. Im Vergleich zum Vorjahre haben zwar die Einnahmen in der Höhe von 1 904 545 Kr. eine Abnahme um 71 690 Kr., die Ausgaben von 1 092 737 Kr. eine Zunahme um 31 385 Kr. und das Reinerträgniss mit 811 807 Kr. eine Verminderung um 103 076 Kr. erfahren, doch liegt der Rückgang der Einnahmen lediglich in der zu Gunsten der gesellschaftlichen Bergwerkserzeugnisse im zweiten Halbjahre verfügten Herabsetzung der Frachtsätze, während die Steigerung der Ausgaben durch die grössere Frachtleistung und durch die in grösserem Umfange vorgenommene Ausbesserung von Lokomotiven und Wagen begründet erscheint. Das ausgewiesene Reinerträgniss entspricht bei Berücksichtigung des Eisenbahnreserve- und Tilgungsfonds einer 5,56 prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals.

— **Stempelpflicht der Eingaben an die Staatsbahnen.** Wie in Nr. 70 S. 1061 d. Ztg. mitgetheilt wurde, erhoben viele Interessenten Beschwerde dagegen, dass Eingaben an die ungarischen Staatsbahnen, selbst wenn diese rein geschäftlicher Natur waren, einer Stempelpflicht unterzogen und im Falle unterlassener Stempelung Gefällsstrafen verhängt wurden. In dieser Angelegenheit ist nun vom Handelsminister eine Erledigung erfolgt, in welcher sowohl die stempelpflichtigen, wie auch die stempelfreien Eingaben an die ungarischen Staatsbahnen genau umschrieben erscheinen. Als stempelfrei wurden insbesondere erklärt alle Eingaben, welche den Abschluss oder die Durchführung von Transportgeschäften der Eisenbahnen betreffen, Eingaben um Nachlass- bezw. um Rückvergütung von Fracht- und Nebengebühren, insofern ein solcher Anspruch auf Grund des Betriebsreglements, der Tarife oder besonderer Ab-

machung gestellt wird, Eingaben um Tarifbegünstigungen, Eingaben wegen Ausforschung oder Ausfolgung von in Verlust gerathenen Gegenständen.

— **Verkaufshallen auf den Bahnhöfen.** Eine Budapester Firma erhielt das ausschliessliche Recht, an den Bahnhöfen der grösseren Eisenbahnstationen behufs Inverkehrsetzung ungarischer Industrieerzeugnisse Verkaufshallen errichten zu dürfen. Aus diesem Anlasse hat die Budapester Handels- und Gewerbekammer an den Handelsminister eine Eingabe gerichtet, in welcher sie unter Hinweis darauf, dass die auf den Bahnhöfen zum Verkaufe gelangenden Artikel voraussichtlich nur zu geringem Theile ungarisches Erzeugniss sein werden und dass daher die Bewilligung des ausschliesslichen Verkaufsrechtes nicht der ungarischen Industrie, sondern nur der bevorzugten Firma zu gute kommen dürfte, hingegen das Ausschliesslichkeitsrecht die Kaufleute der Provinz in bedeutendem Maasse zu schädigen geeignet sei, den Minister um die Zurücknahme der Bewilligung ersucht.

Uebrige europäische Länder.

— **Elektrische Eisenbahn Brüssel-Antwerpen.** Die Ausführung dieses schon längere Zeit geplanten Werkes, welche schon einmal durch eine deutsche Unternehmung beinahe gesichert erschien, wurde aus nicht ganz klar ersichtlichen Gründen auf die lange Bank geschoben. Neuerdings soll sie nähergerückt sein. Die „Indépendance belge“ macht, unter kräftigen Vorwürfen wegen der nach ihrer Ansicht ungerechtfertigten Hinausschleppung, darüber folgende Mittheilungen. Der höhere Eisenbahnrath hat eine glückliche Idee gehabt, indem er die Sache in die Hand nahm. Der Plan der Gebrüder Empain befinde sich in der Prüfung und da diese der Vollendung nahe sei, könne die Genehmigung der Kammern in der nächsten Tagung erlangt werden, und dann werde die Ausführung sich nicht mehr hinschleppen; die verschiedenen Empain'schen Unternehmungen und namentlich die Pariser Stadtbahn böten dafür hinreichende Gewähr. Doch sei, was von der Dauer der Konzession, der Ziffer der Ertragsbetheiligung, den Bedingungen des Rückkaufs usw. gesagt werde, voreilig. Man wisse nur, dass der Plan gradlinig von Schaerbeck nach Antwerpen ist, ohne Uebergang in Strassenhöhe, dass der Endpunkt in Brüssel vorläufig im ersten Stock des Nordbahnhofes ist, dass der Endpunkt in Antwerpen nicht auf dem zu engen Bahnhofe selbst ist, sondern an der Avenue Keyser nahe dem Boulevard, dass die elektrische Centralstation in Mecheln zwischen Kanal und Eisenbahn sein wird, dass zum Anfang 12 Motorwagen da sein werden, und dass das Ganze ungefähr 50 000 000 Fr. kosten soll. Was die finanzielle Seite anlangt, so verlangen die Herren Empain eine Gewähr von nur 2,5 %, was, wie das genannte Brüsseler Blatt sagt, dem Unternehmen nur den amtlichen Stempel aufdrücken soll. Kurz, der Plan sei reif und im Grundsatz zugelassen, nur Einzelheiten ständen noch zur Erörterung.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** halten sich auf einer geringen Zunahme gegenüber dem Vorjahre. Nach den amtlichen Ausweisen betrugen vom 1. Januar bis 12. August d. J. die Einnahmen der sechs grossen Gesellschaften und der Staatsbahn 843 $^2/_3$ Millionen Franken, was 8 700 000 Fr. oder etwas über 1 % mehr gegen die gleiche Vorjahrszeit ausmacht.

— **Arbeitszeit bei den schweizerischen Transportanstalten.** Die Kommission des Ständeraths will darauf dringen, dass letzterer das Bundesgesetz über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten zu Beginn der Herbsttagung erledige. Die Kommission hat unter Mitwirkung von Bundesrath Comtesse und Generaldirektor Flury den Entwurf mit Ausnahme einiger zurückgestellter Artikel durchberathen und im wesentlichen nach den Beschlüssen des Nationalraths angenommen, so vornehmlich den elfstündigen Arbeitstag. Betreffs des Urlaubs wurde beschlossen, dass dem Personal der Hauptbahnen vom zehnten Dienstjahre oder vom zurückgelegten 32. Lebensjahre an ein zusammenhängender Erholungsurlaub von acht Tagen zu bewilligen ist. Dieser Urlaub ist für je vier weitere Dienstjahre um einen Tag zu verlängern. Allen übrigen Beamten, Angestellten und Arbeitern der Verkehrsanstalten sind von den 52 jährlichen Ruhetagen mindestens acht Tage als zusammenhängende Ruhetage zuzutheilen.

— **Von der Albulabahn** ist kürzlich der Oberbau der Strecke Thusis-Tiefenkastel fertiggestellt worden, so dass nun die Materialzüge der rhätischen Bahn bis Tiefenkastel verkehren. Der viele Schwierigkeiten bietende Bahnbau, an dem über 1 600 Arbeiter beschäftigt waren, ist von der Bauunternehmung Munari, Cayor und Marafi in verhältnissmässig kurzer Zeit erstellt worden. Von den 34 auf der Linie Thusis-Preda befindlichen Tunneln liegen 18 auf der Strecke Thusis-Tiefenkastel.

— **Schweizerische Eisenbahnschulen.** Die Leitungen der drei Eisenbahnschulen Wil, St. Gallen und Winterthur haben beschlossen, das schweizerische Eisenbahndepartement durch ihre Kantone ersuchen zu lassen, die Grundlage für eine feste organische Verbindung der Schulen mit der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen zu schaffen u. a. in dem Sinne, dass die Abiturienten dieser Schulen, welche befriedigende Leistungen aufweisen, von den schweizerischen Bundesbahnen bei der Stellenbesetzung bevorzugt werden. Eine „Verstaatlichung“ dieser privaten Schulen will die Bundesbahnverwaltung vorerst nicht.

— **Der Verein abstinenter schweizer Eisenbahner** hielt am 7. d. Mts. in Luzern seine Generalversammlung ab, die von 50 Mitgliedern besucht war. Der Verein zählt gegenwärtig in acht Abtheilungen 124 Mitglieder — eine nicht allzugrosse Zahl, zumal wenn man bedenkt, dass die Enthaltsamkeitsbewegung allgemein in der Schweiz besonders stark gepflegt wird. In dem Bericht wurde besonders anerkannt, dass die Eisenbahnverwaltungen den Bestrebungen des Vereins ihre Sympathie bekundeten.

— **Schifffahrtstrasse Locarno-Venedig.** Die Tessiner Stadtgemeinde Locarno (am Nordende des Lago Maggiore) hat in Beachtung längst geäusserter Wünsche der Bevölkerung und Geschäftskreise zu beiden Seiten des St. Gotthard den Beschluss gefasst, gründliche technisch-kommerzielle Studien behufs Herstellung einer Schifffahrtsverbindung zwischen Venedig und Locarno (auf dem Po, Ticino und dem Lago Maggiore) anzubahnen. Zu diesem Zwecke ernannte der Stadtrath eine spezielle Kommission von 12 Mitgliedern, an deren Spitze der Bürgermeister steht. Die für das Studium dieses Wasserweges nothwendigen Geldmittel sollen durch öffentliche Subskription gesammelt werden, wobei insbesondere auf die Opferwilligkeit der kommerziellen und industriellen Kreise gerechnet wird.

— **Wagenmangel und Luxuszüge auf der italienischen Mittelmeerbahn.** Ueber diese beiden Angelegenheiten wird der „B. B.-Ztg.“ aus Mailand geschrieben: Zu den berechtigten Eigenthümlichkeiten der italienischen Mittelmeerbahn um die jetzige Jahreszeit gehört der ständige, regelmässig wiederkehrende Wagenmangel in Genua. Kaum beginnen die grossen Verladungen von Getreide und Wein und sofort ertönen die heftigsten Proteste des schwer geschädigten Handelsstandes über diese geradezu unerträglichen Zustände. Dabei verlautet, dass die Regierung den am 31. Dezember d. J. ablaufenden Leihvertrag auf 2 386 Güterwagen zu gunsten der Mittelmeerbahn mit den betreffenden Gesellschaften nicht zu erneuern beabsichtigt. Als Grund hierfür wird angeführt, dass erstere bevollmächtigt sei, noch im Laufe des September die Beschaffung von 1 600 Güterwagen, die bis Mitte 1903 geliefert sein müssen, zur öffentlichen Verdingung auszuschreiben. Was jedoch in der Zwischenzeit bei dem täglich wachsenden Verkehr geschehen soll und wie die Gesellschaft ohne das nothwendige Betriebsmaterial imstande sein kann, allen an sie herantretenden Anforderungen zu genügen, darüber verlautet nichts. Wie immer in Italien handelt es sich auch im vorliegenden Fall um eine übel angebrachte Sparsamkeit, die statt Nutzen nur Schaden stiftet.

Was schliesslich die Wiedereinstellung der Luxuszüge in den Winterfahrplan betrifft, für welche sich der Bautenminister eifrig interessirt, so erklärte Generaldirektor Oliva kürzlich, dass er erst dann eine endgültige Antwort dieserhalb ertheilen könne, sobald sich die internationale Schlafwagengesellschaft über die Forderung, einen Mindestertrag für jeden Zug zu gewährleisten, geäussert habe.

— **Unfall infolge Einsturz eines Eisenbahntunnels in England.** Wie dem „Hamb. Korresp.“ aus London geschrieben wird, trug sich in der Nacht vom 5. zum 6. d. Mts. beim Bau des Tunnels zwischen Landwater und Beaconsfield, auf der neuen Eisenbahnstrecke London-Wycombe ein bedauerlicher Unglücksfall zu. Die Nachtschicht war an der Arbeit, als zwischen 1 und 2 Uhr die Erddecke einbrach und acht Mann begrub. Von diesen konnten zwei Mann, allerdings stark verletzt, herausgezogen und in das nächste Hospital gebracht werden. Man hofft sie am Leben zu erhalten. Sieben von der im ganzen 15 Mann betragenden Nachtschicht kamen mit heiler Haut davon. Die Leichen von fünf Leuten, zum Theil bis zur Unkenntlichkeit zerquetscht, wurden nach einigen Stunden angestrengten Grabens gefunden. Das Suchen nach der sechsten Leiche musste bis zum nächsten

Tage verschoben werden. Der Tunnel ist 300 bis 400 m lang und an der eingefallenen Stelle etwa 100 Fuss unter der Erdoberfläche. Die „Weekly Dispatch" bemerkt dazu: „Es ist ein eigenthümlicher Umstand, dass der Tunnel noch 18 Stunden vor dem Einsturz von Direktoren und Beamten besichtigt worden war, die bemerkten, dass es der beste und solideste Tunnel der ganzen Strecke zu sein schiene."

— **Versuche zur Feststellung des Gewichtsverlustes bei Getreide während der Beförderungsdauer** sind in Russland gegenwärtig, wie die amtliche „Handels- u. Industrieztg." in ihrer Nr. 177 mittheilt, angeordnet worden. Im Jahre 1899 wurde beim Finanzministerium ein Ausschuss niedergesetzt, der über eine geeignete Regelung des Getreidehandels berathen sollte und der ausser den Gliedern der Staatsregierung aus Vertretern der Landwirthschaft und des Getreidehandels zusammengesetzt war. Während der Berathung dieses nicht nur für Russland sehr wichtigen Gegenstandes wurde aus der Mitte der Interessenten der Antrag gestellt, es möge der Umfang des sogen. „normalen Verlustes" am Gewichte der Getreidesendungen enger gezogen werden, d. h. die Entschädigungsverpflichtung der befördernden Eisenbahnen erhöht werden.

Zur Zeit stehen die Bestimmungen des § 106 des allgemeinen Statuts für die Eisenbahnen Russlands in Kraft, danach verantwortet für das Untergewicht bei solchen Gütern, die wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit während der Beförderung eine Einbusse am Gewichte erleiden, die Eisenbahn nur insoweit, „als der Verlust das Maass des zulässigen Schwindens übersteigt".

Dieses Maass des zulässigen Schwindens ist dann später von dem Eisenbahnrathe wie folgt festgesetzt worden: für Getreidesendungen in Säcken 0,5 %, in geschüttetem Zustande 1 %, für Mais im besonderen sowohl in Säcken, als auch in geschüttetem Zustande für je 250 Werst (= 266,7 km) 1 %, jedoch insgesammt nicht mehr als 5 %. Der vorerwähnte Antrag gab dem Ministerium der Verkehrsanstalten Veranlassung, bei den sämmtlichen Verwaltungen Umfrage zu halten, ob sie an der Hand des ihnen zur Verfügung stehenden statistischen Materials und den bisher gemachten Erfahrungen eine Herabsetzung des zulässigen Verlustes am Gewichte befürworten können. Die Verwaltungen bejahten die Frage nicht, befürworteten aber eingehende und zuverlässige Versuche anzustellen.

Nunmehr sind im Auftrage des Ministeriums von dem allgemeinen Konventionskongresse russischer Eisenbahnen die Regeln, nach denen der Versuch ausgeführt werden soll, ausgearbeitet und von der Verwaltung der russischen Staatsbahnen bestätigt. Danach sollen diese Versuche mindestens auf je zwei Stationen jeder Bahn, die nach der amtlichen Statistik für das Jahr 1900 nicht weniger als 500 000 Pud (= 8 100 t) sämmtlicher Getreidearten versandt haben, ausgeführt werden, und zwar mit solchen Getreidesendungen, die zur Beförderung nach den Häfen, nach den Stationen der westlichen Landesgrenze und nach den Binnenmärkten Moskau, Warschau und Kotlas aufgegeben worden sind. Die Versuche haben sich zu erstrecken auf folgende Getreidearten: Roggen, Weizen, Hafer, Hirse, Buchweizen, Gerste, Mais, Erbsen, Bohnen, Wicke und Fasole. Die von der Bahnverwaltung bestimmten Stationen führen die Versuche mit denjenigen Getreidearten aus, von denen nach jedem der oben genannten Bestimmungspunkte mindestens 200 Wagenladungen jährlich versandt werden, und zwar muss die Station in jeder der genannten Getreidearten den Versuch mit mindestens einem Wagen in jedem Vierteljahre des Versuchsjahres machen. Die Gewichtsveränderung wird bestimmt: bei Getreide, das direkt zur Beförderung angenommen wird, für die Zeit von der Verladung in den Wagen bis zum Ausladen auf der Bestimmungsstation; für Getreide, das im Bahnspeicher niedergelegt wird, um abzuwarten, bis es an die Reihe kommt befördert zu werden, erstens für die Zeit von der Anfuhr des Getreides zur Station bis zur Verladung in den Wagen und sodann zweitens wie für Getreide, das direkt verladen wird. Bei den Versuchen sollen sowohl auf der Versand-, wie auf der Bestimmungsstation ausschliesslich nur vorher geaichte Dezimalwaagen zur Verwendung kommen; das Wiegen auf einer Centesimalwaage auf der Versandstation ist nur bei Getreide gestattet, das aus einem Elevator kommt; in letzterem Falle darf das Wiegen auch auf den in den Elevatoren befindlichen selbstthätigen Waagen geschehen. Das Wiegen muss mit äusserster Sorgfalt ausgeführt werden, die Gewichtsbestimmung einer ganzen Partie nach einzelnen entnommenen Proben ist nicht gestattet. Bei jeder Wägung ist der Zustand der Witterung und die Temperatur der Luft (im Schatten) aufzuschreiben. Die Versuche müssen mit der gesammten Menge Getreide gemacht werden, das auf einen Frachtbrief befördert wird. Das Getreide darf nur in solche Wagen verladen werden, die in jeder Hinsicht völlig unbeschädigt sind. Von der Absendung eines Wagens mit Versuchsgetreide hat die Versandstation telegraphisch, mit Angabe der Nummer des Wagens, sämmtliche an der Beförderungsstrecke liegende Uebergabestationen zu benachrichtigen, letztere aber sind verpflichtet, derartige Wagen besonders sorgfältig bei der Uebergabe von einer Bahn auf die andere zu beaufsichtigen, und jede bemerkte Beschädigung in einer, mit der Waare folgenden Liste von besonderer Form zu vermerken. Obige Regeln sind gegenwärtig an sämmtliche Eisenbahnen mit dem Auftrage versandt worden, mit den Versuchen in der Zeit der starken Getreidetransporte des laufenden Jahres zu beginnen und diese bis zum 1. Juli 1903 abzuschliessen.

Dem Ergebniss dieses Versuches darf mit Interesse entgegen gesehen werden, um so mehr, als gegenwärtig die Getreidesendungen aus Russland nach Königsberg i. Pr. und Danzig insofern eine Ausnahmestellung einnehmen, als die russischen Bahnen für das fehlende Gewicht an Getreidesendungen in geschüttetem Zustande voll entschädigen, während bei Getreide, das in Säcken befördert wird und mit einem Fehlgewichte in Königsberg und Danzig eingeht, zunächst 0,5 % in Abzug gebracht und erst für den dann noch fehlenden Rest Entschädigung geleistet wird. Es liegt hierin ein gewisser Widerspruch, aber andererseits ist auch die Bemessung der Entschädigung, wie sie zur Zeit in Russland selbst für Sendungen innerhalb des russischen Reiches üblich ist, gewiss nicht richtig. Schon sehr bald nachdem die Beförderung des Getreides in geschüttetem Zustande in grösserem Umfange stattfand, wurde von vielen Seiten gegen den Abzug von 1 % für den sogen. „normalen Verlust" Einspruch erhoben und behauptet, dass die Schüttsendungen keineswegs mehr Verluste aufweisen, als die Sendungen in Säcken, und es daher nicht gerechtfertigt sei, die Eisenbahnverwaltungen von der natürlichen Verantwortlichkeit für die Unversehrtheit der Schüttsendungen zu befreien. Die Erfahrung hat, soweit bekannt geworden, den Protestlern Recht gegeben und gelehrt, dass die Eisenbahnen ganz ungerechtfertigter Weise durch die Bestimmung, dass nur das Mehr über 1 % entschädigt zu werden braucht, zum Nachtheil des Handels geschützt werden.

Werden die Versuche wirklich in der vorgeschriebenen Weise peinlich durchgeführt, wie es die Absicht der Regierung ist, dann wird das Ergebniss voraussichtlich aufs neue bestätigen, dass 1 % viel zu hoch bemessen ist.

— **Der Verkehr der wichtigsten Frachten auf den russischen Eisenbahnen im ersten Halbjahre 1902.** Die amtliche „Handels- u. Industrieztg." Nr. 178 bringt an der Hand der von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten veröffentlichten Daten über die Länge der Schienenwege und des Verkehrs von Getreide, Steinkohle, Naphtha, Petroleum und Salz für das erste Halbjahr 1902 das folgende:

Das russische Eisenbahnnetz umfasste unter Ausschluss der finländischen Bahnen am 1. Juli 1902 im ganzen 53 268 Werst (= 56 837 km). Davon entfielen auf die Staatsbahnen im europäischen Russland 28 014 Werst (= 29 891 km) und im asiatischen Russland 15 485 Werst (= 16 522 km), auf die Privatbahnen 15 988 Werst (= 17 058 km) und auf die Zufuhrbahnen 1 773 Werst (= 1 892 km). Der Verkehr der erwähnten Frachten wird für das erste Halbjahr nach der Anzahl der Wagenladungen durch folgende Ziffern dargestellt:

	1902	1901	1900
Getreide	189 140	204 018	214 099
Kohle	418 166	439 038	445 225
Naphtha	70 106	77 830	69 277
Petroleum	83 355	90 818	71 819
Salz	41 534	40 239	37 192

Die den Landesgrenzen zugeführten Getreidemengen betrugen im ersten Halbjahr:

zu den	Anzahl der Wagenladungen 1902	1901	1900
baltischen Häfen	44 883	97 014	108 553
schwarzen Meer-Häfen	105 586	62 560	66 710
kaspischen Häfen	2 295	—	—
weissen Meer-Häfen	162	1 486	206
westlichen Landesgrenzen	36 402	42 011	38 015

auf den inneren Wasserstrassen nach:	in Tausend Pud 1902	1901	1900
St. Petersburg	7 067	10 489	6 206
Odessa	11 036	6 694	5 827
Rostow	8 081	15 609	8 025
Archangel	1 888	4 591	3 292

Das starke Anwachsen der Getreideausfuhr über die südrussischen Häfen erklärt sich durch die im Jahre 1901 im Südwesten eingebrachte gute Ernte, während in den übrigen Theilen des Reiches die Ernte schlecht oder mittelmässig war.

Ganz besonders auffallend ist in der vorstehenden Zahlenreihe der Rückgang der bewegten Kohlenmengen. Seit 1900 hat ein starker Rückgang stattgefunden, ohne dass das flüssige Heizmaterial, das Naphtha, entsprechend an Absatz gewonnen hätte. Es ist sogar auch der Verbrauch dieses Heizstoffes im Jahre 1902 gegen 1901 ganz namhaft zurückgegangen. Diese

Zahlen werfen ein grelles Licht auf die Lage der Industrie. Die Nothschreie, die durch die Presse über die Landesgrenze hinausgetragen werden, scheinen hiernach allerdings der Begründung nicht zu entbehren.

Wie es aber scheint, bringt das Jahr 1902 Russland im grossen und ganzen eine gute Ernte, da lässt sich erwarten, dass mit der erhöhten Kaufkraft der Bauern auch wieder etwas Bewegung auf industriellem Gebiete sich bemerkbar machen wird.

— **Im deutsch-russischen Personenverkehr** stehen bedeutende Neuerungen bevor. Auf der letzten Konferenz des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes ist nämlich, wie der „St. Petersburger Herold" mittheilt, die Frage der Einführung von Rückfahrkarten von den Stationen der russischen und deutschen Bahnen bereits im bejahenden Sinne entschieden und der bezügliche Tarif von der russischen Regierung grundsätzlich genehmigt worden. Diesseits, so schreibt das Petersburger Blatt, sind folgende Stationsverbindungen in beiden Richtungen beantragt: 1. von St. Petersburg nach Berlin, Königsberg, Dresden, Hamburg und Frankfurt a/M. über Wirrballen; 2. von Moskau (Moskau-Brester Bahn) nach Berlin, Hamburg, Dresden, Leipzig (Berliner Bhf.) und Frankfurt a/M. über Alexandrowo; 3. von Moskau (Moskau-Brester) nach Königsberg über Wirrballen; 4. von Moskau (Moskau-Brester) nach Königsberg über Prostken; 5. von Kiew und Odessa nach Berlin über Alexandrowo.

Von der Marienburg-Mlawkaer Bahn wurden Rückfahrkarten von Warschau nach Zoppot sowie zwischen Warschau und Danzig über Mlawa vorgeschlagen und ist dieser Antrag von der Konferenz angenommen. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn hat sich für die Einführung von Rückfahrkarten zwischen den Stationen Thorn und Berlin einerseits und Warschau andererseits ausgesprochen. Ferner wurde von dem Vertreter der ostpreussischen Südbahn auf die Wichtigkeit der Verbindung zwischen Königsberg und Bjelostok sowie Brest hingewiesen. Auch im Verkehr zwischen Berlin und Lodz sind Rückfahrkarten in Aussicht genommen.

Ausserdem ist aus dem Tarifentwurf zu ersehen, dass Fahrscheinhefte für die Hin- und Rückfahrt zwischen folgenden Stationen geplant sind: Amsterdam, Haag, Scheveningen und Warschau; Barmen, Düsseldorf, Elberfeld, Hagen und Moskau, St. Petersburg, Warschau; Berlin und Dwinsk, Kiew, Lodz, Moskau, Odessa, Riga I, Riga II, St. Petersburg, Warschau, Wilna; Danzig und Moskau; Frankfurt a/M., Wiesbaden und Moskau, St. Petersburg, Warschau; Hamburg und Moskau, Riga I und II, St. Petersburg, Warschau; Heidelberg und Moskau, St. Petersburg, Warschau; Königsberg (Südbhf.) und Kiew, Odessa; Leipzig (Berl. Bhf.) und Moskau, Riga I und II, St. Petersburg, Warschau; Leipzig (Eilb. Bhf.) und Warschau; Leipzig (Dresd. Bhf.) und Warschau; Leipzig (Bayer. Bhf.) und St. Petersburg.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnverbindung zwischen Mesopotamien und Indien.** Die „Nowoje Wremja" spricht die Befürchtung aus, dass die Engländer die Quetta-Nuschki-Eisenbahn über die Provinz Seistan hinaus nach Kerman hin verlängern und eine Verbindung mit der Bagdad-Eisenbahn herstellen würden, so ihren Traum einer ununterbrochenen Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Indien verwirklichend. Die ökonomische Bedeutung dieser Verkehrsstrasse wird nach Ansicht der genannten Zeitung sehr gross, die politische Bedeutung aber noch grösser sein. Eine Eisenbahn in den Händen von Briten und Deutschen, die von Indien durch Belutschistan, Südpersien und Mesopotamien führt, würde Russland aller Ausgänge in der Richtung auf den indischen Ozean berauben und sein Vordringen nach dem Süden in Centralasien nutzlos machen. Diese Aussicht, so fern sie auch zu liegen scheint, muss die Russen alarmiren. Die „Nowoje Wremja" beklagt das schädliche Zögern, das bis jetzt russische Unternehmungen in Persien charakterisirt und den Rivalen ein Zuvorkommen ermöglicht hat, und erklärt, dass der Bau der Quetta-Seistan-Bahn die Russen zwänge, auch ihrerseits in Persien Eisenbahnen zu bauen, da es jetzt noch möglich, später aber unausführbar sei. „Wenn wir", so sagt jene Zeitung, „mit Hilfe dieser Bahnlinien zugleich mit dem Bau der Bagdad- und Belutschistan-Eisenbahnen umgehend nach dem indischen Ozean vordringen, so werden wir wahrscheinlich unsere Rivalen lahm legen und ihnen keine Zeit lassen, sich die bereits ausgestreckten Hände zu reichen. Persien ist z. Zt. die einzige Position, die wir friedlich besetzen können und deren Besitz uns ermöglicht, den Deutschen in Mesopotamien und den Engländern in Belutschistan und Indien in die Flanke zu fallen. Aber es muss sogleich gehandelt werden, da jedes Säumen die Erlangung eines solchen Zieles, das wir aus historischen Gründen nicht ganz gering schätzen dürfen, schwieriger machen würde."

Die „Novosti" weiss bereits zu berichten, dass an zuständiger Stelle wieder die Erbauung einer Eisenbahn von der russisch-persischen Grenze zum persischen Golf berathen werde.

— **Eisenbahnunglück bei Mangapatnau (Vorderindien).** Am 12. d. Mts. früh 3 Uhr stürzte bei dem genannten, von Madras etwa 205 km entfernten Orte der Zug mit der englischen Post mit einer vom Hochwasser unterwaschenen Brücke in den Fluss. Nur 25 Personen wurden gerettet, darunter alle Reisende der I. Wagenklasse. Bisher sind 50 Leichen gefunden, unter ihnen 8 Europäer. Mehrere Schwerverletzte sind im Hospital untergebracht. Ein Theil der Post ist noch nicht geborgen.

— **Kamerun - Eisenbahngesellschaft.** Wie das „Büro Laffan" zu melden weiss, hat der Reichskanzler kürzlich namens des Reiches der Gesellschaft nach längeren Verhandlungen die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche von der Küste weit ins Innere von Kamerun führen soll, ertheilt. Die Eisenbahn soll zunächst in einer Länge von etwa 400 km in der Richtung nach Nordwesten gebaut und später bis zum Tsadsee weitergeführt werden, um so die ganze Kolonie wirthschaftlich zu erschliessen. Die kaiserliche Regierung hat der Eisenbahngesellschaft eine Reihe wichtiger Zugeständnisse gewährt und ausserdem am vorläufigen Endpunkt der Bahn sowie in den Bakossi- und Manengubabergen ein sehr werthvolles Gebiet von 50 000 ha, ferner an der Bahn selbst das gesammte Regierungsland von erheblicher Ausdehnung zum Eigenthum überwiesen. Das Konzessionsgebiet soll grosse Schätze an Gummi, Oelpalmen usw. bergen und viel fruchtbares Land enthalten, das sich zum Anbau von Kakao, Tabak und Baumwolle eignet. Dem Kamerun-Eisenbahnsyndikat gehören ausser namhaften Politikern und Vertretern der Finanzwelt u. a. an: Herzog Ernst Günther zu Schleswig-Holstein, der Fürst zu Hohenlohe-Oehringen, der Herzog von Ujest, königlicher Schlosshauptmann Graf v. Borcke-Stargord, der bayerische Reichsrath Freiherr v. Cramer-Klatt, der bekannte Kolonialpolitiker Dr. Scharlach-Hamburg, Präsident der Gesellschaft Südkamerun, Geheimer Kommerzienrath Lenz-Berlin-Stettin, Dr. Max Schoeller-Berlin, Vorsitzender des Aufsichtsrathes der Gesellschaft Nordwestkamerun. Präsident der Eisenbahngesellschaft ist der Fürst zu Hohenlohe-Oehringen.

Allgemeines.

— **Projekt einer elektrischen Briefbeförderung.** Der italienische Minister für Post und Telegraphie Galimberti zog mit höheren Beamten des Ministeriums das von dem Ingeniör Piscicelli ausgearbeitete Projekt einer elektrischen Briefbeförderung in Erwägung, mittelst welcher die Briefschaften enthaltenden Aluminiumbehälter mit einer Geschwindigkeit von 400 km in der Stunde befördert werden würden. Ein Brief von Rom nach Neapel würde 25 Minuten gebrauchen, ein solcher von Rom nach Paris fünf Stunden. Galimberti ernannte eine Kommission von Technikern, um das Projekt zu prüfen, ehe Versuche zwischen Rom und Neapel angestellt werden.

— **Der Eisenbahnwagen des Kaisers Nikolaus I.** Heute, am 1./14. August, wurde, so berichtet die „St. Petersburger Ztg.", aus dem Schuppen der St. Petersburger Güterstation der Nikolaibahn der Eisenbahnwagen des Kaisers Nikolaus I. hervorgeholt, um in das Museum des Verkehrsministeriums an der Ssadowaja übergeführt zu werden. Dieser von der Wagenfabrik der Warschau - Wiener Eisenbahn hergestellte Wagen zeichnet sich durch das Fehlen jeglichen Luxus aus. Das Innere des Wagens bildet einen Salon, in dessen Mitte sich ein Tisch befindet, während an den Seitenwänden mit Sammt bezogene Polsterbänke stehen. Die Fenster im Wagen reichen fast bis zur Oberlage hinauf und sind überhaupt so hoch angebracht, dass man stehen muss, um durch sie hinaussehen zu können. Von aussen ist der Wagen mit blauer Farbe angestrichen.

Dieser erste kaiserliche Eisenbahnwagen scheint allerdings in schlichtester Form seine vornehme Aufgabe erfüllt zu haben. Dagegen nehmen sich die rollenden Paläste von heute anders aus! Uebrigens ist es interessant, dass dieser alte Zeuge vergangener Einfachheit und Schlichtheit vor dem Untergange gerettet worden ist, um gelegentlich auch nicht kaiserlichen Beschauern und Reisenden vor Augen zu führen, dass der mächtige Begründer der Nikolaibahn sich mit einer Ausstattung seines Eisenbahnwagens begnügte, die heute sicher selbst für einen Wagen II. Klasse als zu gering verächtlich zurückgewiesen werden würde.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Strausberg zwischen den Stationen Stralau-Rummelsburg und Lichtenberg-Friedrichsfelde neu errichtete Haltepunkt Rummelsburg-Ost für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Rummelsburg-Ost und Stralau-Rummelsburg 1,305 km, zwischen Rummelsburg-Ost und Lichtenberg-Friedrichsfelde 1,302 km.

Direktionsbezirk Halle a/S. Der an der Strecke Halle a/S.-Sangerhausen zwischen den Stationen Eisleben und Blankenheim gelegene Haltepunkt Wolferode wird am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr (einschliesslich Expressgut) eröffnet werden. Privatdepeschen sind nicht zugelassen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Stassfurt-Blumenberg zwischen den Stationen Etgersleben und Egeln neu errichtete Haltepunkt Westeregeln für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Egeln und Westeregeln 2,74 km, zwischen Westeregeln und Etgersleben 2,57 km. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Heudeber-Ilsenburg-Vienenburg gelegene Station Harzburg führt vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung „Bad Harzburg". Von dem gleichen Zeitpunkte ist für die an der Bahnstrecke Stendal-Salzwedel gelegene Station Callehne die Schreibweise „Kallehne" mit dem Buchstaben K im Anlaut festgestellt worden.

Aufhebung von Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Breslau. Die bei Station Friedeberg a/Qu. gelegene Güternebenstelle Flinsberg wird vom 1. Oktober d. J. ab aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 429 vom 12. September d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 15. September d. J.).

Nr. I 448 vom 13. September d. J. an sämmtliche stimmberechtigte Vereinsmitglieder, betreffend die Abstimmung über Beschlüsse der in Freiburg i. B. am 3., 4. und 5. September d. J. abgehaltenen Vereinsversammlung (abgesandt am 15. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

In unserer Bekanntmachung vom 3. d. Mts., betreffend die Berichtigung eines Kohlenfrachtsatzes, muss es Morsbach b. Aachen statt Kohlscheid heissen.

Essen, den 12. September 1902. (2369a)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Hauptstrecke Halle a/S.-Sangerhausen zwischen den Stationen Eisleben und Blankenheim in km 41,518 gelegene Haltepunkt Wolferode neu eröffnet.

Der Haltepunkt, auf welchem sämmtliche Personen- und gemischten Züge halten, dient dem Personen- und Gepäckverkehr (einschliesslich Expressgut). Privatdepeschen sind nicht zugelassen.

Halle a/Saale, 10. September 1902. (2370)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Westeregeln für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Stassfurt-Blumenberg zwischen den Stationen Etgersleben und Egeln neu errichtete Haltepunkt Westeregeln für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Magdeburg, den 31. August 1902. (2371)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Hannover-Elze zwischen den Stationen Nordstemmen und Elze belegene Haltestelle Poppenburg, die bisher nur für den Viehverkehr und den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, für den Personen-, Gepäck-, Eilgut und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch für die Folge ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Poppenburg direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau.

Hannover, 10. September 1902. (2372)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Auf der Strecke Nauen-Bredow wird der Gesammtverkehr am 13. September d. J., Vorm. 7 Uhr, wieder aufgenommen.

Berlin, den 12. September 1902. (2373)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Gruppentarif II. Anhang zum Gruppentarif II. enthaltend den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des oberschlesischen Grubenbezirks, niederschlesischer Steinkohlen- etc. Ausnahmetarif nach den Stationen der Gruppe II etc., Staatsbahnwechseltarife mit der Gruppe II, oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif und Militärbahn-Staatsbahntarif, sowie Staatsbahn-Thiertarif.

Am 1. Oktober d. J. wird die bisherige Ladestelle Posen (Gerberdamm) als Tarifstation in die obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Die neue Tarifstation dient vorläufig nur dem Verkehr von Frachtgut und lebenden Thieren in Wagenladungen. Fahrzeuge und Sprengstoffe sind von der Abfertigung bis auf weiteres noch ausgeschlossen.

An Stelle der bisherigen Frachtberechnung zu den Sätzen von Posen unter Hinzurechnung einer Ueberfuhrgebühr von 1,50 ℳ. für den Wagen tritt vom gleichen Tage ab die Berechnung der Frachtsätze nach den wirklichen kilometrischen Entfernungen. Die im Abschnitt D II Ziffer 10 des Gruppentarifs II — Seite 14 und 15 —, sowie in den Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger der übrigen Gütertarife für Posen (Gerberdamm) vorgesehenen Bestimmungen werden hiermit aufgehoben. Soweit durch diese Maassnahmen gegenüber der bisherigen Berechnung Frachterhöhungen sich ergeben, treten diese erst vom 1. November d. J. ab in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 10. September 1902. (2374)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Am 19. Oktober alten/1. November neuen Stils 1902 treten an Stelle des Ausnahmetarifs 8 für Flachs usw. vom 1./13. April alten/neuen Stils 1893 nebst Nachträgen 1 bis 10 folgende neue Tarife in Kraft:

Gütertarif, Theil VI, Abtheilung A, enthaltend Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf, Heede, Werg usw. im Verkehr von russischen Stationen nach deutschen Stationen westlich Thorn (Thorn einschliesslich) sowie niederländischen Stationen;

Gütertarif, Theil VI, Abtheilung B, enthaltend Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf, Heede, Werg usw. im Verkehr von russischen Stationen nach deutschen Stationen östlich Thorn.

Die neuen Tarife enthalten gegenüber dem zur Aufhebung kommenden Tarife neben verschiedenen Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen.

Druckstücke der neuen Tarife sind vom 1. Oktober d. J. ab durch Vermittelung der betheiligten Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Bis dahin ertheilt die unterzeichnete Verwaltung auf Verlangen über einzelne Frachtsätze Auskunft.

Bromberg, den 15. Sept. 1902. (2375)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.
(Gruppe II.)

Vom 1. Oktober d. J. ab werden die Stationen Czekanow, Ociaz, Sliwniki und Skalmierzyce der Strecke Ostrowo-Skalmierzyce (Direktionsbezirk Posen) in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 5. Sept. 1902. (2376)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - österreichisch - ungarischer Kohlenverkehr.
Tarifheft II.

Vom 21. November d. J. ab werden die Frachtsätze im Verkehr mit der Station Mindszent um 1 Heller für 100 kg erhöht.

Kattowitz, den 10. Sept. 1902. (2377)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarife VI und Wechseltarife mit der Gruppe VI.

Die Haltepunkte Vosswinkel und Birkungen werden vom 1. Oktober d. J. ab für den Güterverkehr eröffnet und von diesem Tage ab in die oben bezeichneten Gütertarife aufgenommen.

Näheres ist bei den Verkehrsbüreaus der geschäftsführenden Verwaltungen zu erfahren.

Cassel, den 9. September 1902. (2378)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt zum Tarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze für Station Hohenstadt (k. k. österr. Stsb. und Oe. U. St. E. G.) und nach einigen anderen Stationen der österreichisch - ungarischen Staatseisenbahngesellschaft sowie neue Sätze für Sendungen von der Verladestelle Steingrund; letztere gelten bereits für den 1. Oktober 1901. Druckabzüge des Nachtrags 3 können zum Preise von 10 ₰ für das Stück von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 9. September 1902. (2379)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Die im Tarif vom 20. Dezember 1898 für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren enthaltene Bestimmung, nach welcher die direkte Abfertigung von Thieren in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen, welche nicht als Wagenladungen aufgegeben werden, im Verkehr mit der holländischen Bahn ausgeschlossen ist, tritt ausser Kraft.

Elberfeld, den 10. Septbr. 1902. (2380)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Militärbahn - Staatsbahn - Verkehr wird am 15. September 1902 eine direkte Entfernung Neudorf-Platenberg-Schöneberg Militärbhf. eingeführt.

Berlin, den 11. September 1902. (2381)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Das Waarenverzeichniss des im norddeutsch-sächsischen und Berlin-Stettin-sächsischen Verkehre gültigen Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl usw. im Falle der überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern erfährt mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. an einige Aenderungen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, am 12. September 1902. (2382)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. September d. J. ab werden neue Versandstationen der preussischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen, der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Braunschweig-Schöninger und der westfälischen Landeseisenbahn in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901 einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 12. Septbr. 1902. (2383)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1902 ab erhält die lit. dd unter Ziffer II des §53 des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 folgenden Wortlaut:

„Kupfervitriol und Pulver zur Herstellung von Bordeauxbrühe, sofern deren Verpackung den bestehenden Vorschriften (vergl. § 58, Anlage V, Ziffer XXVI) entspricht.“

Das schweizerische Transportreglement ist nach Maassgabe der Tarife auch anzuwenden auf den Verkehr Waldshut, sowie Basel, Schaffhausen und Singen bad. Bhf.-Schweiz.

Karlsruhe, den 10. Septbr. 1902. (2384)
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch - hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. werden die Emshäfen Emden, Emden-Aussenhafen, Leer und Papenburg in die Seehafen - Ausnahmetarife des obenbezeichneten Verkehres mit direkten Frachtsätzen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 10. September 1902. (2385)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband.

Am 1. Oktober d. J. wird ein Nachtrag 3 zum Gütertarif, Theil II, eingeführt, der neben den im Wege von Bekanntmachungen bereits eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme von Stationen der württembergischen und preussischen Staatsbahnen, der württembergischen Eisenbahngesellschaft und der Militäreisenbahn, ermässigte Entfernungen für Arnswalde und Deutsch-Krone-Ost des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, die Uebernahme der Station Wustermark aus dem Heft 3 des norddeutsch-hessisch - südwestdeutschen Gütertarifs und einen neuen Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) enthält.

Auskunft ertheilen die Abfertigungs- und Auskunftsstellen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Druckabzüge des Nachtrags können vom hiesigen Auskunftsbüreau auf dem Stadtbahnhofe Alexanderplatz zum Preise von 0,15 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 12. September 1902. (2386)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Theil II vom 1. Mai 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 wird der Nachtrag VI eingeführt, enthaltend Abänderung der Vorschriften für die Anwendung des Tarifs, Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Tarifvorschriften“, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen.

München, den 12. September 1902. (2387)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 gelangen für die Beförderung von

a) Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl),

b) Mineralölen, schweren (aus Petroleum gewonnenen Schwerölen), welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität (Dickflüssigkeit von höchstens 2,6 haben, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief von Kralup, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, nach Ulm, Station der k. württbg. Staatseisenbahnen, folgende Frachtsätze zur Einführung:

a) 2,38 } Mark für 100 kg.
b) 1,34 }

München, den 10. September 1902. (2388)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Die mit Wirkung vom 15. Juni d. J. eingeführte Tarifbestimmung wegen Anwendung der Frachtsätze der Station Mannheim B. B. für Mehl und Mühlenfabrikate im Verkehr nach und von Mannheim Industriehafen gilt auch für Kleie, wie im Spezialtarif III genannt.

Stuttgart, den 11. September 1902. (2389)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.

Gruppe VI/VIII.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. treten im Verkehr von den Stationen Freden und Volpriehausen des Direktionsbezirks Cassel nach einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Cöln ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen sowie in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren. (2390)

Frankfurt a/M., den 13. September 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. werden Frachtsätze für frisches Obst in Wagenladungen von Caslau Oe. N. W. B. nach München C. B., O. B. und S. B. eingeführt.

München, den 15. September 1902. (2391)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Der II. Anhang zu obigem Tarif tritt mit dem 30. September d. J. ausser Kraft. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. kommt der I. Anhang in der Ausgabe vom 1. Juni 1900 wieder zur Einführung.

München, den 15. September 1902. (2392)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im norddeutsch-sächsischen Güterverkehre (Tarifheft Nr. 1) werden am 20. September 1902 die sächsischen Stationen Furth bei Chemnitz und Markersdorf-Taura in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen von Georgsmarienhütte mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Furth bei Chemnitz 0,94 ℳ } für
Markersdorf-Taura 0,92 „ } 100 kg.

Dresden, am 15. September 1902. (2393)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Mit dem 15. September d. J. tritt der Nachtrag 3 zu dem Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife insbesondere neue bezw. geänderte Entfernungen für die Stationen der Strecken Schwebda-Treffurt und Nuttlar-Steinhelle des Direktionsbezirks Cassel, Lauterbach - Grebenhain - Crainfeld, Niederwalgern-Weidenhausen-Herborn, Lollar-Londorf-Grünberg und Stationen Bockenheim, Frankfurt a/M., Hanau und Lieblos des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., die Stationen Naunhausen, Ockenheim, Planig und die Stationen der Strecke Simmern-Castellaun des Direktionsbezirks Mainz, neue Frachtsätze der Eisen-Ausnahmetarife für Mannheim-Neckarvorstadt, die Aufnahme der Stationen Nuttlar und Steinhelle als Versandstationen in den Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer, neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 S und E 1 für Ingelbach und neue Frachtsätze verschiedener Seehafen-Ausnahmetarife für Leer.

Weitere Auskunft wird durch das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung ertheilt.

Cassel, den 11. September 1902. (2394)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem Heft 17 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs kommt am 1. Oktober 1902 der I. Nachtrag zur Einführung (Preis 5 ₰).

Derselbe enthält Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5, Klasse II, für Düngemittel usw.

Strassburg, den 8. Septbr. 1902. (2395)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafen-Verband.

Verkehr mit Oesterreich.
Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902.
Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 11 (für Holz).

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 11 auf Seite 129 des oben genannten Tarifheftes wie folgt abgeändert:

Im vorletzten Absatze, Zeile 2 ist das Wort „Holzsorten“ durch „Holzarten“ und im gleichen Absatze, Zeile 3 das Wort „Sorten“ durch „Arten“ zu ersetzen.

Wien, am 13. September 1902. (2396)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Pitch-Pine (Pechkiefer) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Stauding	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen 135 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Stauding	130 „
Von Dresden-Elbkai nach Stauding	171 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 13. September 1902. (2397)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifes.

Am 1. Oktober 1902 tritt der Tarif, Theil II, Heft 2 für den Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau transit sowie Stationen der schweizerischen Bundesbahnen, der Sihlthalbahn, der Emmenthalbahn (einschl. der Burgdorf-Thunbahn) und der Thunerseebahn andererseits in Kraft.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Bundesbahnen, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherz. badischen Staatseisenbahnen.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben und ersetzt:

1. der Tarif, Theil II, Tarifheft Nr. 2 des österreichisch-ungar.-schweizerisch-südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886 sammt den Nachträgen I bis VII;
2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern vom 1. Februar 1893 sammt Nachtrag I und Anhang;
3. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht vom 1. Dezember 1893 sammt Nachtrag I;
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895 sammt Anhang;
5. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem etc., vom 1. November 1896 sammt Nachtrag I.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1902 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 2 Kr. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 11. September 1902. (2398)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges zum Tarif Theil I, Abtheilung B vom 1. Januar 1900.

Am 1. Oktober 1902 gelangt der in der

Ueberschrift bezeichnete Anhang zur Einführung, der ein Verzeichniss der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen, enthält.

Der Anhang ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 11. September 1902. (2399)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifanhanges.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 gelangt ein Anhang zum Tarife, Theil V, 2. Heft vom 1. Mai 1900 (Ausnahmetarife für die Beförderung von Wein und Spiritus), enthaltend Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Bundesbahnen und der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen, zur Einführung.

Insoweit durch diesen Anhang Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1902 in Kraft.

Exemplare des Anhanges sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu haben.

Wien, am 12. September 1902. (2400)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr, bezw. Tirol-Vorarlberg-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr.

Aufhebung eines Tarifes.

Der Tarif, Theil I für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen einerseits und Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen und der schweizerischen Nordostbahn anderseits vom 1. August 1886 sammt Nachtrag I wird mit 30. September 1902 aufgehoben.

Wien, am 11. September 1902. (2401)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes.

Zu dem am 20. August 1902 in Kraft getretenen Tarif, Theil III, Heft 2 für die Beförderung von Getreide etc. wurde ein Berichtigungsblatt ausgegeben, welches bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich erhältlich ist.

Wien, am 11. September 1902. (2402)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-schweizerischer Rundreiseverkehr.

Die in Frankfurt a/M. aufliegenden Rundreisekarten nach der Schweiz werden am 1. November d. J. vom Verkauf zurückgezogen.

Mainz, den 8. September 1902. (2403)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Vom 1. November d. J. ab wird im Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr die Ausgabe von Ergänzungskarten, welche auf der Strecke Münden (Hann.)-Göttingen (Dir.-Bez. Cassel) und umgekehrt in Verbindung mit den nur über Dransfeld gültigen Fahrtausweisen zur Fahrt über Eichenberg berechtigen, eingestellt.

Die Preise für sämmtliche über Göttingen-Münden bestehenden Fahrkarten mit Ausnahme der einfachen Fahrkarten für den Verkehr der an der Strecke Cassel einschliesslich bis Kreiensen einschliesslich gelegenen Stationen unter sich werden vom gleichen Zeitpunkte ab je nach der Wagenklasse um 0,10—0,60 ℳ erhöht und berechtigen die im Preise erhöhten Karten fernerhin zur Fahrt über Dransfeld und Eichenberg ohne Nachzahlung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Eisenbahndirektionen.

Cassel, den 10. September 1902. (2404)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der preussischen Staatsbahnen.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. November d. J. wird ein neuer Personen- und Gepäcktarif Theil II für den mitteldeutschen Verband eingeführt. Hierbei treten in einer Reihe Stationsverbindungen Fahrpreiserhöhungen ein. Gleichzeitig werden einzelne Fahrkartensorten wegen mangelnder Benutzung zurückgezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst.

Erfurt, den 15. September 1902. (2405)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

7. Lieferfristen.

Zuschläge zu den Lieferfristen beim Güterübergang in Bregenz im Verkehre von und nach der schmalspurigen Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn).

Für den Güterübergang in Bregenz von und nach der schmalspurigen Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) wird mit dem Tage der Betriebseröffnung der genannten Bahn, das ist vom 15. September 1902 angefangen, im Sinne der besonderen Zusatzbestimmungen zu den §§ 47 und 63 des Betriebsreglements in der Abtheilung A des Tarifes Theil I und II für den Transport von lebenden Thieren und Eilgut ein Zuschlag zu den Lieferfristen von 12 Stunden, und für Frachtgut ein solcher von 24 Stunden festgesetzt.

Nach Unterstellung der Lokalbahn Bregenz-Bezau unter das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird sich die Gültigkeit dieser Zuschlagsfristen auch auf den internationalen Verkehr erstrecken.

Innsbruck, am 14. August 1902. (2406)
K. k. Staatsbahndirektion.

8. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von 51 500 Stück Isolatoren, 33 600 Stück Schraubenstützen für die Direktionsbezirke Hannover, Erfurt und Altona am

Montag, den 29. September 1902, Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken und ohne Bestellgeld) vom Rechnungsbüreau hier, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 11. Septbr. 1902. (2407)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

K. württb. Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Werkstättenmaterialien.

Die beim Hauptmagazin Esslingen, bei den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Esslingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen, Ulm u. bei der Dampfschifffahrtsinspektion Friedrichshafen lagernden Altmaterialien u. zwar:

altes Feuerbüchsenkupfer, Kupferabfälle, Messing- u. Rothgussabfälle, alte Radreifen u. Radsterne, altes Formeisen, Schmiedeeisen u. Eisenblech, alte Röhren, abgängige Roststäbe, altes Gusseisen, Eisen- u. Stahldrehspähne, alte Tragfedern, verschiedene Stahlabfälle, alte Ketten u. Gummiabfälle

werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichniss werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Kaufgebote sind verschlossen u. mit der Aufschrift „Angebot auf alte Werkstättematerialien" versehen, spätestens bis zum

6. Oktober d. J., Nachmittags 2½ Uhr,

hierher einzureichen. Die Eröffnung derselben findet anschliessend hieran statt. Die Bieter bleiben bis zum 31. Oktober d. J. an ihre Angebote gebunden.

Esslingen, den 12. Sept. 1902. (2408RM)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

10. Offene Stellen.

Bei der unterzeichneten Verwaltung ist die durch Ableben des Inhabers erledigte Stelle eines

Betriebs-Ingenieurs

sofort zu besetzen.

Anfangsgehalt 2 100 ℳ, steigend in 3jährigen Aufrückungszeiten bis 3 900 ℳ Wohnungsgeldzuschuss 216 ℳ, Reisepauschale 600 ℳ. Gegebenen Falles werden Dienstjahre bei anderen Verwaltungen nach Uebereinkunft bei Bemessung der Gehaltshöhe angerechnet. Ruhegehalt nach den Bestimmungen der Pensionskasse für die Beamten der deutschen Privateisenbahnen. Probezeit vorbehalten.

Bewerber wollen ihre Gesuche nebst Zeugnissabschriften richten an die

Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft
Soldin. (2409)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 74. 20. September 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Noch Einiges von der Düsseldorfer Ausstellung.

a) Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein in Osnabrück.

Eine der lehrreichsten Sonderausstellungen in Düsseldorf, besonders für den Eisenbahner, ist die des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins, Aktiengesellschaft in Osnabrück. Das 1856 gegründete Werk zählt jetzt 5500 Arbeiter. Seine Erzeugnisse sind weltbekannt, und ebenso bekannt sind die rastlosen und erfolgreichen Bestrebungen seines Direktors, Kommerzienraths Haarmann, zur Lösung der Oberbaufrage beizutragen. So hat er mit grosser Mühe und vielem Fleiss ein Gleisemuseum geschaffen, welches ein so übersichtliches Bild von der Entstehung und Entwickelung des Eisenbahngleises gibt, wie es kein Lehrbuch der Welt besser vermag. Von dieser grossartigen Sammlung*), über deren Eingangsthür man als Kennwort: „Probiren geht über Studiren!“ schreiben möchte, und deren Besuch in Osnabrück ich jedem Fachgenossen nur warm empfehlen kann, ist in Düsseldorf des kostbaren Raumes wegen nur ein Theil vorgeführt. Aber selbst diese gedrängte Theilausstellung verdient den grossen Zuspruch, den ich daselbst mehrfach zu meiner Freude bemerkte.

Bei der Beschreibung folgen wir zweckmässig dem von dem Werk herausgegebenen Führer, bescheiden „Verzeichniss der von dem Eisen- und Stahlwerk zu Osnabrück auf der Düsseldorfer Industrie- und Gewerbeausstellung zur Schau gestellten Oberbausysteme“ genannt, den ich durch örtliche Studien ergänzt habe.

Aus den ältesten Zeiten ist (Nr. 1) ein Bohlenweg vorgeführt (von Tacitus „Pontes longi“ genannt), gebaut um das Jahr 5 vor Christi Geburt von Domitius als etwa 17 km langer römischer Heerweg im „Dievenmoore“ bei Osnabrück. Der Weg ist jetzt überwachsen von einer zum Theil 2 m dicken Moordecke. Er wurde ausgegraben im Jahre 1892. (Vgl. Haarmann, „Das Eisenbahngleis“, Geschichte, S. 9, Abb. 1—3.)

Eine Holzbahn (Nr. 2), ein hölzernes Gleis ohne Benutzung jeglichen Eisens, dem 16. Jahrhundert entstammend, ist die ursprünglichste Gleisart, die mit Weiche und Wagen gezeigt ist. Die hölzernen Räder sind mehr Rollen als Räder; die Achsen bestehen aus Eisen. Eine solche Holzbahn war in Ungarn auf der Apostelgrube Brad-Siebenbürgen noch im vorigen Jahrhundert im Gebrauch. (Vgl. Haarmann, „Das Eisenbahngleis“, Geschichte, S. 12 und 356, Abb. 854.)

*) Die aus fast allen Ländern allmählich vervollständigte Sammlung enthält dem Betriebe entnommene Stücke so ziemlich sämmtlicher Arten des Eisenbahn-Oberbaues aller Zeiten. Die einzelnen Stücke sind im Osnabrücker Gleismuseum in Uebereinstimmung mit dem Haarmann'schen Werke „Das Eisenbahngleis“ (Verlag von W. Engelmann, Leipzig, Geschichtlicher Theil 1891, Kritischer Theil 1902) gruppenweise zusammengestellt und innerhalb der Gruppen chronologisch geordnet. Diejenigen Gleisstücke, welche in diesem Werke ihre Würdigung gefunden haben, sind durch Hinweise auf Seite und Figur hervorgehoben.

Ueber Inanspruchnahme und Verhalten jedes einzelnen Gleisstückes des Museums sind durch Nachfrage bei den betreffenden Eisenbahnverwaltungen oder durch Ermittelungen an Ort und Stelle möglichst genaue Auskünfte eingezogen worden, welche als Anhaltspunkte für die kritische Beurtheilung der Konstruktionen in dem genannten Werke gedient haben.

Die Oberbausammlung gewährt durch Vorführung der Betriebseinwirkungen auf das Gleis einen unmittelbaren Vergleich des Gebrauchswerthes der verschiedenen Konstruktionen und bietet so gewissermaassen den Schlüssel der Erkenntniss für jeden Techniker, welcher sich mit dem Studium des Eisenbahn-Oberbaues zu befassen hat.

Die frühesten Bauweisen eisernen Oberbaues enthält die folgende Zusammenstellung:

Lfd. Nr.	Bahn und Strecke (Name des Konstruktörs)	Schienen	Schwellen	Befestigung	Schienenstoss	Jahr der Verlegung	Bemerkungen
3	Merthyr-Tydvil-Aberdare Junction. Südwales. England. (B. J. Curr, 1776.)	Gusseiserne Winkelschienen von fast 1 m Länge.	Unbearbeitete Steine. (Findlinge.)	Eisennägel in der Stossfuge.		1800	Auf diesem Gleise fand im Jahre 1804 der erste Versuch einer Lokomotivfahrt durch R. Trevithick statt.
4	Verschiedene Bahnen. (M. Jessop, 1789.)	Gusseiserne Pilzschienen von etwas über 1 m Länge.	Bearbeitete Steine.	Nagelung durch Fussansätze.	Gusseiserne Stossstühle; keine Laschen.	1800	Nach Zeichnungen modellirt, weil Original nicht mehr zu beschaffen war.
5	Stockton-Darlington. England. (J. Berkinshaw, 1820, Stühle von G. Stephenson.)	Schweisseiserne gewalzte und bearbeitete Fischbauchschienen von rund 4,5 m Länge.	Bearbeitete Steine.	Gusseiserne, mit Holznägeln auf den Steinen befestigte Stühle. Querstift.	Gusseiserner Stossstuhl. Querstifte; keine Laschen.	1825	Erste öffentliche Lokomotiv-Eisenbahn der Welt. Erbaut von G. Stephenson.
6	Nürnberg-Fürth.	Schweisseiserne Pilzschienen von rund 4,5 m Länge.	Behauene Steine.	Gusseiserne Stühle und Eisenkeile. Eisennägel und Holzdübel.		1835	Erste deutsche öffentliche Lokomotiv-Eisenbahn. Erbaut von P. Denis. Nach Zeichnungen modellirt.
7	Leipzig-Dresden.	Schweisseiserne Breitfussschienen von über 5 m Länge.	Fichtenholz-Querschwellen.	Hakennägel.	Stoss-Unterlagsplatten.	1838	Erstes Gleis dieser am weitesten verbreiteten Bauart. Schienen: Stevens 1832. Befestigung: Köhler-Kunze 1838.
8	Magdeburg-Potsdam-Berlin.	Bullenkopf-Eisenschienen über 5 m lang.	Eichenholz-Querschwellen.	Gusseiserne Stühle mit Holzkeil.*)	Flachlaschen. 4 Bolzen.	1867	Auf einzelnen Strecken noch jetzt in Betrieb. Betriebsdauer der Schienen 13 Jahre.

Die in dem 40jährigen Zeitraum von 1850 bis 1890 konstruirten Systeme (mit eintheiligen und zweitheiligen Langschwellen, Querschwellen der verschiedensten Art usw.) sind in der für Düsseldorf getroffenen Auswahl nicht berücksichtigt, da sie für die derzeitige und künftige Ausrüstung der Hauptbahngleise nicht mehr in Betracht kommen. Dahingegen folgen nunmehr diejenigen Konstruktionen, welche in den verschiedensten Kulturländern in den letzten zehn Jahren hauptsächlich dem Betriebe dienen, und, was besonders bemerkt sein mag, im Osnabrücker Gleismuseum sich bisher nicht befanden. Die Abmessungen sind dabei, soweit nicht besonders benannt, in Millimetern angegeben.

Lfd. Nr.	Bahn und Strecke	Schienen	Schwellen und ihre Anzahl auf die Schienenlänge und Abmessungen	Befestigung	Schienenstoss	Eisengewicht für 1 m Gleis kg	Jahr der Verlegung (und Betriebsdauer)	Bemerkungen
9	Amerikanische Pennsylvaniabahn. West Newark-Junction.	Breitfussschienen; 9,144 m lang, 49,63 kg schwer.	Kräftige Holzquerschwellen. Weisseichen. 14 Stück.	Hakennägel. Keine Unterlagsplatten.	Stumpfstoss. (Wechselstoss.) Winkellaschen; 865 mm lang; 6 Bolzen, Federringe.	109,9	1895 (6 Jahre)	Nur auf besonders stark belasteten Strecken verlegt.
10	Belgische Staatsbahn. Brüssel-Mecheln. (Sandberg-Flamache, 1886.)	Breitfuss-Goliathschienen; 9 m lang, 52 kg schwer.	Imprägnirte Eichenholzschwellen; 12 Stück. 150/270/2 600 mm.	130/240 grosse Unterlagsplatten ohne Neigung. Schwellenschrauben.	Stumpfstoss ohne Unterlagsplatten. Winkellaschen; 730 mm lang, 4 Bolzen.	125,6	1889 (12 Jahre)	Auf allen Schnellzugstrecken verlegt.
11	Englische Midlandbahn. Derby-London.	Bullenkopfschienen; 10,972 m lang, 49,8 kg schwer.	14 imprägnirte ⊔-Eichenholzschwellen; 130/260/2 700 mm.	Sehr kräftige gusseiserne Schienenstühle†); 24,72 kg schwer mit Holzkeil von 52/86/175 mm Abmessung.	Stumpfstoss. Flachlaschen; 510 mm lang, 4 Bolzen.	169,25	1896 ($5^1/_4$ Jahre)	Auf Schnellzugstrecken verlegt.

*) Die Stühle sind sehr viel leichter als die englischen, denen sie im übrigen ähneln. D. Schriftl.

†) Die Schienenstühle sind auf jeder Seite mit einem Holznagel (30/165 mm) und einem Eisennagel (23/150 mm), die gegeneinander versetzt sind, befestigt. Die Bohrung ist so vorzüglich hergestellt, dass beide Sorten von Nägeln noch heute recht fest sitzen bezw. schwer einzutreiben sind.

Lfd. Nr.	Bahn und Strecke	Schienen	Schwellen und ihre Anzahl auf die Schienenlänge und Abmessungen	Befestigung	Schienenstoss	Eisengewicht für 1 m Gleis kg	Jahr der Verlegung (und Betriebsdauer)	Bemerkungen
12	Französische Nordbahn. Paris-Erquelines.	Breitfussschienen; 12 m lang, 43 kg schwer.	16 Eichenholzschwellen; 150/250/2 500 mm.	Schwellenschrauben. Filzunterlagsplatten; 8/130/280 mm.	650 mm lg. Stumpfstoss. Winkellaschen. 4 Bolzen, runde Unterlagsscheiben.	94,8	1889 (12 Jahre)	Auf Schnellzugstrecken verlegt.
13	Oesterreichische Staatsbahn. Wien-Gmünd.	Breitfussschienen; 12.5 m lang, 35,4 kg schwer.	16 Eichenholzquerschwellen. gekappt; 150/250/2 400 mm.	Aussen: Hakennägel. Innen: Schrauben. Unterlagsplatten mit Neigung; 130/190 mm.	Stumpfstoss. Winkellaschen; 550 bezw. 630 mm lang, 4 Bolzen und Federringe.	83,6	1894 (6 Jahre	Normal für alle Hauptbahnstrecken.
14	Russische Staatsbahn. Warschau-Wien.	Breitfussschienen; 12 m lang, 38 kg schwer.	16 Eichenholzschwellen; 150/250/2 700 mm.	Unterlagsplatten; 150/190 mm. Hakennägel; 15/150 mm.	444 bezw. 500 mm lg. Stumpfstoss. Doppelwinkellaschen. 4 Bolzen, Federringe.	92,0	1894 (7 Jahre)	Normal für alle Hauptbahnstrecken.
15	Gotthardbahn. Airolo-Göschenen.	Breitfussschienen; 12 m lang, 46 kg schwer.	17 gebogene Eisenquerschwellen; 91/237/2 700 mm.	Gepresste Klemmplatten; 64/58 mm. Hakenschrauben; 21/70 mm.	600 mm lg. Stumpfstoss. Doppelwinkellasche. Laschenkeile. 4 Bolzen, Federringe.	206,7	1896 (5 Jahre)	Für alle durchgehenden Gleise ausser Tunnelstrecken.
16	Bayerische Staatsbahn. Regensburg-Hof.	Breitfussschienen; 12 m lang, 43,5 kg schwer.	17 Kiefernholzschwellen; 160/260/2 700 mm.	Mit Neigung versehene Unterlagshakenplatten; 150/290 mm. Schwellenschrauben in Hartholzdübeln.	Stumpfstoss. Auflauflaschen; 850 mm lang, 6 Bolzen.	116,85	1900 (1 Jahr)	Erst versuchsweise auf Schnellzugstrecken verlegt.
17	Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mülhausen-Strassburg.	Breitfussschienen; 9 m lang, 37,8 kg schwer.	12 Kiefernholzschwellen; 160/260/2 700 mm.	130/240 mm gr. Unterlagsplatten. Schwellenschrauben; 19/150 mm.	Stumpfstoss. Doppelwinkellaschen; 880 mm lang, 6 Bolzen.	99,9	1892 (9 Jahre)	Normal für Schnellzugstrecken.
18	Württembergische Staatsbahn. Bretten-Stuttgart. (Heindl, 1882.)	Breitfussschienen. 12 m lang, 43,5 kg schwer.	16 Eisenquerschwellen; 95/258/2 700 mm.	120/148 mm gr. Unterlags- und Klemmplatten; 55/50 u. 65/50. Hakenschrauben.	Stumpfstoss. Doppelwinkellaschen; 750 mm lang, 6 Bolzen, Federringe.	204,3	1895 (6½ Jahre)	Auf stark belasteten Schnellzugstrecken verlegt.
19	Preussische Staatsbahn. Cöln-Berlin. (Minden-Bückeburg.)	Breitfussschienen; 9 m lang, 41 kg schwer.	11 Eichenholzschwellen; 160/260/2 700 mm.	160/210 mm gr. Unterlagsplatten. Schwellenschrauben; 20/140 bezw. 20/120.	Stumpfstoss. Doppelwinkellaschen; 490 aussen, 560 innen; 4 Bolzen, Federringe.	102,9	1891 (11 Jahre)	Auf vielen Hauptbahnstrecken verlegt.
20	Preussische Staatsbahn. Cöln-Hamburg. (Hasbergen-Osnabrück.)	Breitfussschienen; 12 m lang, 41 kg schwer.	16 imprägnirte Kiefernholzschwellen; 160/260/2 700 mm.	Unterlagsplatten. Stosshakenplatten; 160/290. Schwellenschrauben; 22/150.	Stumpfstoss. Doppelwinkellaschen; 820 mm lang, 6 Bolzen, 4 Klemmplatten.	112,6	1900 (1¾ Jahr)	Auf stark belasteten Schnellzugstrecken verlegt.
21	Preussische Staatsbahn. Cöln-Hamburg. (Hasbergen-Osnabrück.) (Haarmann, 1882.)	Breitfussschienen; 9 m lang, 32,8 kg schwer.	Eisenquerschwellen; 78,5/236/2 700 mm.	130/183 mm gr. Hakenplatten. Klemmplatten; 50,5/64. Hakenschrauben; 19/65.	Stumpfstoss. Doppelwinkellaschen; 600 mm lang, 4 Bolzen.	156,7	Schienen: 1883 (17 J.) Schwellen: 1891(9Jahre) Hakenplatten: 1891(9Jahre)	Durch kräftigere Konstruktionen überholt.
22	Preussische Staatsbahn. Berlin-Cöln. (Bückeburg-Minden.) (Rüppell-Kohn, 1890.)	Dicksteg-Breitfussschienen; 15 m lang, 43,43 kg schwer.	19 Eisenquerschwellen; 75/232/2 700 mm.	120/202 mm gr. Hakenplatten. Klemmplatten; 63/64. Hakenschrauben; 22/80.	Stumpfstoss. Doppelwinkellaschen; 660 mm lang, 4 Bolzen.	173,9	1892 (9 Jahre)	Versuchsweise auf stark belasteten Schnellzugstrecken verlegt.

Lfd. Nr.	Bahn und Strecke	Schienen	Schwellen und ihre Anzahl auf die Schienenlänge und Abmessungen	Befestigung	Schienenstoss	Eisengewicht für 1 m Gleis kg	Jahr der Verlegung (und Betriebsdauer)	Bemerkungen
23	Preussische Staatsbahn. Berlin-Cöln. (Bückeburg-Minden.) (Haarmann, 1890.)	Wechselsteg-Breitfussschienen; 15 m lang, 38,35 kg schwer.	19 Eisenquerschwellen; 75/232/2 700 mm.	120/183 mm gr. Hakenplatten. Klemmplatten; 50,5/64. Hakenschrauben; 19/70.	Blattstoss. Doppelwinkellaschen; 800 mm lang, 6 Bolzen, 610 mm lg.	162,2	1894 (8 Jahre)	Versuchsweise auf stark belasteten Schnellzugstrecken verlegt.
24	Preussische Staatsbahn. Cöln-Hamburg. (Hasbergen-Osnabrück.) (Haarmann, 1900.)	Wechselsteg-Breitfussschienen; 15 m lang, 40,5 kg schwer.	19 Rippenquerschwellen; 70/270/2 700 mm.	110/232 mm gr. Zapfenplatten. Klemmplatten; 64/100. Hakenschrauben; 22/90.	Blattstoss. Stossträger. Stossschwellenrahmen; 30 kg schwer, Laschen 800, 6 Bolzen, 710 mm lg.	199,2	1900 (1½ Jahr)	Starkstoss-Oberbau. Gebohrte Schwellenlöcher. Zapfenstühle zur Verhinderung der Längsverschiebung.
25	Preussische Staatsbahn. Cöln-Hamburg. (Hasbergen-Osnabrück.) (Haarmann, 1900.)	Wechselsteg-Breitfussschienen; 15 m lang, 40,5 kg schwer.	19 imprägnirte Kiefernholzschwellen; 160/260/2 700 mm.	160/210 mm gr. Unterlagsplatten. Schwellenschrauben; 20/130 bezw. 150.	Blattstoss. Stossträger. Stossschwellenrahmen; 33,5 kg schwer; Laschen 800, 6 Bolzen.	107	1900 (1½ Jahr)	Starkstoss-Oberbau auf Holzschwellen. Plattenstühle zur Verhinderung der Längsverschiebung.

Ausser den vorstehend aufgeführten Oberbauarten bringt die Düsseldorfer Ausstellung einzelne dem Betriebe entnommene Schienenstösse, Schwellen und sonstige Obertheile (Nr. 26), die die Einwirkungen des Betriebes, wie Verbiegungen, Verdrückungen und Einschleifungen an Eisentheilen, namentlich in der Nähe des Schienenstosses, sowie den chemischen und mechanischen Verfall der Holzschwellen zeigen, ferner einzelne dem Betriebe entnommene Radreifen (Nr. 27), ebenfalls die Einwirkungen des Betriebes, wie Verschleiss der Lauffläche, Schärfe des Spurkranzes und, als Folge des Stossens am Schienenstosse, Hohllaufen der Aufziehfläche veranschaulichend.

Eine Sammlung von mustergültigen stosslosen Oberbauarten, die von Haarmann angegeben und eingeführt sind, ist schliesslich unter Nr. 28 vorgeführt, und zwar:

1. Wechselsteg-Verblattschienen auf Eisenquerschwellen mit Hakenplatten und Zapfenplatten. Seit der ersten Verlegung von Hakenplatten im Jahre 1882 sind bis Ende 1901 insgesammt 34 313 000 Stück, entsprechend einer Gleislänge von ungefähr 15 500 km, für Haupt-, Neben- und Kleinbahnen geliefert worden.

2. Starkstoss-Oberbau mit Wechselsteg-Verblattschienen und Stossträgern auf Rippenschwellen. Zapfenplatten-Befestigung. Zapfenstühle zur Verhinderung der Längsverschiebung. Gebohrte Schwellenlöcher. Stossschwellenrahmen. Einzeltheile, die Konstruktion veranschaulichend.

3. Starkstoss-Oberbau mit Wechselsteg-Verblattschienen auf Holzquerschwellen mit Stossträgern. Plattenstühle zur Verhinderung der Längsverschiebung. Stossschwellenrahmen. Einzeltheile zur Erläuterung der Konstruktion.

4. Wechselsteg-Verblattschienen auf Eisenquerschwellen mit Hakenplatten und Wendplatten für Klein- und Nebenbahnen in verschiedenen Profilabmessungen von 90 bis 115 mm Höhe und einem Gewicht von 15,8 bis 24 kg/m.

5. Schwebebahn Barmen-Elberfeld. Einschienenbahn. Wechselsteg-Verblattschienen auf eisernen Längsträgern. Unterlagsplatten mit übergreifenden Seitenrändern. Filzplatten zwischen Schienenfuss und Längsträgern.

6. Berliner elektrische Hochbahn. a) Wechselsteg-Verblattschienen auf eisernem Unterbau. Unterlags-Hakenplatten. b) Wechselsteg-Verblattschienen auf Holzquerschwellen mit Hakenplatten.

7. Oberbau für Strassenbahnen, Hafenbahnen und Wegeübergänge. a) Wechselsteg-Verblattschienen für Strassenbahnen mit offener und nach unten metallisch abgeschlossener Rille. Seit der Einführung des Wechselsteg-Verblattoberbaues im Jahre 1894 sind in diesem System bis Ende 1901 in von Jahr zu Jahr zunehmendem Umfange für Strassenbahnen nahezu 1 000 km Gleis und 5 000 Weichen und Kreuzungen im In- und Auslande zur Ausführung gekommen. Der Rille kann unter Beibehaltung derselben Fahrschiene durch besonders profilirte Leitschienen und Einschalten von Sperrstücken eine den jeweiligen Betriebsverhältnissen entsprechende Gestalt und Grösse gegeben werden. b) Eine Rechts- und Linksweiche, Halbmesser 50 m, Neigung 1 : 6, ausgeführt in Wechselsteg-Verblattschienen. c) Herkules- und Schwellenschienenweiche für Pflastergleise, Hafenbahnen und Wegeübergänge. (Der Berliner Packhof, die See- und Flusshäfen von Hamburg, Bremen, Cöln, Mainz, Triest, Fiume, Kopenhagen, Wyborg, Helsingfors u. a. haben diesen Oberbau erhalten.)

So weit das kleine Druckheft, dem ich noch hinzufügen möchte, dass dem unter Nr. 28, Absatz 2 und 3 erwähnten Starkstoss-Oberbau anscheinend eine ebenso grosse Zukunft bevorsteht, wie der Haarmann'schen Hakenplatte, die sich bereits ein weites Absatzgebiet erobert hat.

Bei dem Starkstoss-Oberbau wirken die durch den Stossschwellenrahmen verbundenen beiden Stossschwellen gewissermaassen wie ein fest vereinigtes Schwellenpaar, also beinahe wie die neue Stossschwelle (D. R.-P. Nr. 102 912) der Kalker Werkzeug-Maschinenfabrik Breuer, Schumacher & Co., Akt.-Ges., Kalk bei Cöln, die sich auf kleinen Versuchsstrecken bewährt haben soll. Näheres hierüber behalte ich späterer Mittheilung vor, bemerke nur noch, dass es für die Beurtheilung äusserst zweckmässig wäre, beide Lösungen der Stossfrage einer längeren Probe unter gleichen Verhältnissen zu unterziehen.

b) Gemeinsame Ausstellung des deutschen Betonvereins und des Vereins deutscher Portland-Cementfabrikanten.

Wenn auch über diese sehr sehenswerthe, mit Zeichnungen und Modellen reich ausgestattete Ausstellung die „Deutsche Bauzeitung" in Nr. 66 u. f. ausführliche, mit zahlreichen Abbildungen geschmückte Schilderungen bringt, auf die hier ausdrücklich hingewiesen werden soll, so möchte ich doch einiges für den Eisenbahnfachmann bemerkenswerthe hier anführen.

Weltbekannt sind die mannigfaltigen Betonbauausführungen der ausstellenden Firmen in Wehr- und Schleusenbauten, in Gas- und Wasserbehältern, in Filteranlagen und Schwimmbecken, in Brücken, Durchlässen, Grundmauern und feuersicheren Decken der verschiedensten Arten, in Treppen, Röhren, Fussböden, Bürgersteigplatten und Kabelkasten.

Als gerader Plattenbalken in Betoneisenbau wird die 12 m weite Eisenbahnbrücke über den Branaubach im Bilde vorgeführt, ferner die Fusswegüberführung über die Fischbachbahn bei Wemmetsweiler mit 14,8 m Spannweite; als Paradestück gelten die 44 m weit gespannte Zeller Hochbrücke bei Ibbs und die gar 50 m weite Neckarbrücke bei Neckarhausen in Hohenzollern, von der ein Modell ausgestellt ist.

Für die sächsischen Staatsbahnen wurden im verflossenen Jahrzehnt mehrere Eisenbahnbrücken in Beton hergestellt, unter anderen die in Modellen, Zeichnungen und Lichtbildern vor-

geführte 200 m lange viergleisige Fluthbrücke über die Elbe bei Dresden. Sie besteht von der Grundmauersohle bis zur Gewölbeabdeckung ganz aus Beton und ist nur an den Pfeilerköpfen, Gewölbestirnen und Stirnwänden aus architektonischen Rücksichten mit Sandstein verblendet. Das bedeutsame Bauwerk umfasst fünf Oeffnungen von 31,35 m und eine von 15,6 m Spannweite bei Pfeilhöhen von 6,5 und 6,1 m und bei 18,6 m Breite. Die Gewölbe sind mit Scheitel- und Kämpfergelenken versehen. Letztere haben bei voller Betriebslast auf allen vier Gleisen einen Druck von 285 t auf 1 m Länge auszuhalten und übertragen diesen durch bogenförmig gestaltete Berührungsflächen von 14 bis 20 cm Breite auf die Pfeiler, wobei 1 qcm berührter Gelenkfläche mit 143 bis 204 kg gedrückt wird. Die Scheitelgelenke erhalten einen Druck von 231 t auf 1 m Länge. Die Gelenke sind ebenfalls in Beton ausgeführt, nachdem durch Versuche in der königlichen Versuchsanstalt in Charlottenburg festgestellt war, dass nach genügender Erhärtung der Betonkörper trotz der ungewöhnlich hohen Beanspruchung genügende Sicherheit in den Gelenken vorhanden sei. Die Gewölbeform ist so bestimmt, dass bei den verschiedenen Belastungsfällen nirgends Zugspannungen auftreten; die grösste Pressung erreicht bei einseitiger Belastung 23 kg auf 1 qcm. Bei der Herstellung des Betons wurden Cement, Kiessand und Steinschlag in folgenden Verhältnissen gemischt: für die Grundmauern 1:7:9, für die Pfeiler 1:6:8, für die Gewölbe 1:5:6,75, für die Gelenksteine 1:2,5:2,5. Die nach diesen Mischungsverhältnissen hergestellten Probekörper wiesen nachstehende Druckfestigkeit in Kilogramm für 1 qcm auf.

	nach 4 Wochen	nach 13 Wochen	nach 1 Jahr	nach 3 Jahren
Grundmauern . .	81,3	117	186	224
Pfeiler	107,3	143,7	226	252
Gewölbe	172	197	272	290

Hieran anschliessend erwähne ich die Chemnitzthalbrücke, welche für die Eisenbahnlinie Kieritsch-Chemnitz erbaut wurde, das Thal in 17 m Höhe überschreitet, 370,5 m lang ist und vier Gewölbe von 27,9 m Spannweite, sechs von 26,65 m sowie eins von 43,10 m enthält. Die Abmessungen der durchweg in Korbbogenform hergestellten Gewölbe betragen bei den 27,9 m weiten im Scheitel 0,7 m, im Kämpfer 0,8 m, dazwischen 1,03 m, bei dem 43,1 m weiten 1,10 m bezw. 1,25 und 1,5 m. Das Mischungsverhältniss ist hier bei den Grundmauern 1:7:9, bei den Pfeilern 1:6:8 (Pressung 13,5 kg auf 1 qcm), bei den kleineren Gewölben 1:5:6,5 (25 kg Druck). bei dem grossen 1:4:4,5 und 28,5 kg Druck. Die mit dem zuletzt erwähnten Mischungsverhältniss hergestellten Probekörper erreichten nach 13 Wochen 253 kg und nach einem Jahre 311 kg rissefreie Festigkeit. Hier sind die Gelenke sämmtlicher Gewölbe aus Granit hergestellt, der mit rund 300 kg auf 1 qcm rechnungsmässig beansprucht wird. Probekörper konnten bei einem Druck von 667 kg auf 1 qcm nicht zerstört werden. Bei der Probebelastung mittelst fünf Lokomotiven von je 42 t Gewicht wurden in dem grossen Gewölbe 0,2 bis 0,6 mm Scheitelsenkung bei langsamer Fahrt und bei ruhender Belastung 0,8 mm festgestellt.

Hier möchte ich einschalten, dass verschiedene Brücken der neuen Linie Wildpark-Nauen in Beton hergestellt sind und ebenso die Ueberführung der Hermannstrasse in Rixdorf über die Berliner Ringbahn.

Aeusserst bemerkenswerth sind die durch jahrelangen Gebrauch erprobten Stücke; so sehen wir ein über 30 Jahre gebrauchtes Cementrohr allerältester Form von etwa 10 cm Weite, ferner ein eiförmiges, rund 50 cm hohes Cementrohr, welches 20 Jahre in einen Brauereientwässerungskanal eingebaut war, sodann einen Cementbordstein, der 32 Jahre lang seine Dienste gethan hat, und eine Tischplatte aus Cement von rund 1 zu 0,6 m Grösse, die lange Jahre in einem Garten benutzt wurde.

Erfreulich ist, dass von dieser prächtigen Sonderausstellung das wesentlichste, nämlich die Brücke, die Wasserbecken und Springbrunnenanlage, die Treppen und die von Siegesgöttinnen gekrönten 35 m hohen Säulen an Ort und Stelle erhalten bleiben sollen.

c) Uerdinger Wagenfabrik.

Diese erst 1898 gegründete Fabrik, die jetzt etwa 500 Arbeiter beschäftigt, hat sich den vereinigten Wagen- und Lokomotivfabriken nicht angeschlossen, sondern ein eigenes Gebäude, gegenüber dem Ausstellungsbahnhof, errichtet, in welchem sie ihre Erzeugnisse in geschmackvoller Anordnung zur Ausstellung bringt.

Wir finden zunächst einen vollspurigen Personenwagen II. Klasse, durch Kurzkuppelung mit einem Personenwagen III. Klasse verbunden, beide bestimmt für den Stadt- und Vorortverkehr der Direktion Berlin. Erbaut nach den Normalien der preussischen Staatsbahn, mit durchgehendem Seitengang von 415 mm Breite an der schmalsten Stelle, sind diese Wagen mit Westinghousebremse, vereinigter Hoch- und Niederdruck-Dampfheizung sowie mit Gasbeleuchtung ausgerüstet. Der Wagen II. Klasse umfasst in fünf Abtheilen 42 Sitzplätze, der III. Klasse in sechs Abtheilen 50. Der Radstand der dreiachsigen Wagen beträgt 6,5 m und das Gewicht des grünen 18230 kg, des braunen 17320 kg.

Sodann ist ein Spezialwagen zur Bierbeförderung für die Dortmunder Aktienbrauerei ausgestellt, der in seinen Kastenabmessungen ähnlichen Wagen entspricht. Er hat dreifache Wandverschalung; der Raum zwischen der äusseren und mittleren Wand ist mit Kork ausgefüllt, während der zwischen der inneren und mittleren Verschalung eine Luftschicht bildet. Der Wagen besitzt Eiskühlvorrichtung, Presskohlenheizung sowie Dampfheizung, beide aus je zwei Heizkörpern bestehend. Für die Eiskühlung ist an jeder Stirnseite unter der Wagendecke je ein aus verzinktem Eisenblech hergestellter Eisbehälter vorgesehen, in die vom Dache aus das Eis durch eine Klappe hineingelegt wird. Der Thürverschluss weicht insofern von dem sonst üblichen, ziemlich plumpen und schweren Verschlusse ab, als er ganz in die Thür eingelegt ist und so ein bequemes Oeffnen und Schliessen der Thüren ermöglicht. Er besteht aus einer Zahnstange und einem darin eingreifenden Zahnrad aus Metall. Der leere Wagen wiegt 13440 kg.

Den Glanzpunkt bildet der vollspurige, vierachsige Drehgestell-Motorwagen, welcher im allgemeinen dem 1898 vom Düsseldorfer Eisenbahnbedarf gelieferten Motorwagen der rheinischen Bahngesellschaft (Düsseldorf-Krefeld) entspricht, weil er später von dieser Bahn übernommen wird und weil bedingt war, den Wagen den Normalien möglichst anzupassen. Der für Schnellbahnbetrieb bestimmte, äusserst geschmackvoll ausgestattete Wagen hat vollständig geschlossene Vorbauten; er ist mit vier 75 pferdigen Motoren von Siemens & Halske ausgerüstet, die mit dem Anker unmittelbar auf den Achsen angebracht sind. Der Wagen fährt mit einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 km in der Stunde. Krümmungen bis zu 20 m Halbmesser bilden für ihn kein Hinderniss; er besitzt zwei Stromabnehmer, vereinigte Spindel- und Luftdruckbremse (System Böker). Die Spindelbremse ist von beiden Plattformen aus bedienbar, die Kurbeln sind Aufsteckkurbeln. Der Spindelkasten auf der zur Fahrrichtung hinteren Plattform kann, um den Raum nicht zu beengen, als Sitzplatz benutzt werden. Der Wagen hat einen Drehzapfenabstand von 5,7 m, einen Drehgestellradstand von 1,7 m, eine äussere Kastenlänge mit Vorbauten von 11,70 m, eine äussere Kastenbreite von 2,30 m.

Die Oberlichtdecke ist nach Art der Pullmanwagen bis zum Vorbau hin durchgeführt, wodurch für letztere nicht allein ein höherer Raum, sondern auch eine leichtere Lüftung geschaffen wird. Das Dach ist mit doppelter Decke ausgeführt, um die vielen kleinen Felder und Spiegel, die den Wagen sehr schwer erscheinen lassen, zu beseitigen; die innere Decke ist mit bemalter Steinpappe bekleidet, wodurch grosse, helle Flächen erzielt werden, die dem Wagen ein sehr gefälliges Aussehen geben. Um möglichst grosse Fenster anbringen zu können, sind Messingrahmen statt der üblichen Holzrahmen

verwendet; Gegengewichte ermöglichen ein leichtes Bewegen und Feststellen der Fenster. Die Aufschrift „Nicht hinauslehnen" ist in die Scheiben eingegossen. Der Wagen ist mit Springvorhängen versehen, welche wie die Fenster leicht verschiebbar und in jeder Höhe feststellbar sind. Das Eigengewicht des Wagens, welcher 12 Sitzplätze II. Klasse, 24 Sitzplätze III. Klasse und 12 Stehplätze enthält, mit der vollständigen elektrischen Ausrüstung beträgt 28 000 kg.

d) Die rheinische Metallwaaren- und Maschinenfabrik stellt neben ihren berühmten Erzeugnissen in nahtlosen Röhren und Hohlcylindern, Kesselmänteln, hohlgepressten Schiffswellen, glatten und gewellten Feuerrohren ohne Schweissnaht bis 2,2 m Durchmesser Geschütze und Geschosse jeder Art aus.

Als Paradestücke stellen sich dar ein hohlgepresster, hydraulischer Cylinder von 0,54 m Durchmesser und 2,5 m Länge, ferner ein 32 m langes spiralgeschweisstes Rohr von 0,416 m Durchmesser, 5 mm Wandstärke, im Gewicht von 1 830 kg, angefertigt für einen Betriebsdruck von 18 Atm. und geprobt mit 27 Atm. Druck, sodann ein ebensolches Rohr von 0,622 m Durchmesser, 2 200 kg Gewicht, 5 mm Wandstärke und 25 m Länge.

Bemerkenswerth erscheint noch neben dick- und dünnwandigen Hohlwalzen bis fast 3 m Durchmesser Kühn's raumsparende eiserne Treppe. Diese ist in der Mitte so getheilt, dass gewissermaassen zwei Läufe neben einander liegen; der eine, hier der linke Lauf fängt mit einer Stufe gewöhnlicher Steigung an, der andere mit einer Stufe von doppelter Steigungshöhe; bei beiden Läufen folgen dann hohe Stufen bis zum Auslauf, wo nun der rechte Lauf mit gewöhnlicher Steigung endigt. Man begeht die Treppe so, dass man erst von links nach rechts, dann von rechts nach links und so abwechselnd weiter tritt. Solche Treppen sind natürlich nicht für Wohnhäuser brauchbar, wohl aber für Maschinenräume, besonders auf Schiffen usw. anscheinend sehr praktisch, weil man mit einem Treppenlaufe genau so viel Höhe ersteigt, als sonst mit zweien.

e) Hörder Bergwerks- und Hüttenverein

(aus Mangel an Zeit nur flüchtig durcheilt).

Hier fällt auf eine aus einem Stück gewalzte Schiene Profil 8a von 76 m Länge, die, kalt in Ovalform gebogen, den mittleren Theil der Sonderausstellung umfasst; Gewicht 3 116 kg. Ferner erregen Interesse die zu einem Drittel ausgestellten Schiffsmaschinen-Kurbelwellen für die Schnelldampfer Hohenzollern und Auguste Viktoria; sodann ein Kesselblech von 22,5 m Länge, 3,2 m Breite, 17 mm Dicke, 72 qm Fläche und rund 9 800 kg Gewicht, ein anderes Kesselblech von 25 m Länge, 2,4 m Breite, 17 mm Dicke, 60 qm Fläche und rund 8 200 kg Gewicht u. a.

Platt.

Nachrichten.

Deutschland.

– **Ständige Tarifkommission.** In der am 10./11. d. Mts. in Düsseldorf unter dem Vorsitz des Wirkl. Geh. Oberregierungsraths, Präsidenten Kranold abgehaltenen 78. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden die Anträge auf: 1. Ergnäzung des § 26 III (1) der allgemeinen Tarifvorschriften für Feuerwehrfahrzeuge; 2. Aufnahme von Aetznatronlauge in das Verzeichniss der Kesselwagengüter; 3. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, und zwar: Gerbstoffe des Spezialtarifs I einschl. Sumach (Schmack), Stäbe und Brettchen, wie unter Ziffer 7 der Position „Holz" des Spezialtarifs III genannt, auch gehobelt; 4. Aenderung des § 30 der allgemeinen Tarifvorschriften für gebrauchte Emballagen und der Ziffer 11 des Verzeichnisses der sperrigen Stückgüter; 5. Aufnahme von Messingfolien in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; 6. Aufnahme von Asbestcementbausteinen und -Platten in den Spezialtarif II; 7. Aenderung der Positionen „Hohlglaswaaren" und „Thonwaaren" des Spezialtarifs II durch Aufnahme von Waaren „auch in Verbindung mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle)"; 8. Aenderung der Positionen „Holz" der Spezialtarife II und III durch Aufnahme des Artikels „Holzspähne" in den Spezialtarif II und der Artikel „Holzabfallspähne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl" in den Spezialtarif III; die Ziffer 6 der Position „Holz" des Spezialtarifs II „Holzspähne zur Bier- und Essigklärung", die Ziffer 8 der Position „Holz" des Spezialtarifs III „Hobelspähne" und die Positionen „Cedernholzspähne" und „Holzsägespähne (Holzsägemehl)" des Spezialtarifs III kommen hierdurch in Wegfall; 9. Aufnahme von gebrauchten Dampfpflügen und Dreschmaschinen nebst Zubehör in den Spezialtarif III; 10. Aufnahme von Strohdecken in die Position „Stroh" des Spezialtarifs III; 11. Aenderung der Position „Oelkuchen, Oelkuchenmehl" usw. des Spezialtarifs III durch Einführung folgender Fassung: „Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Oelkuchenschrot, entfettetes Oelsaatmehl, durch Press- oder Extraktionsverfahren aus Oelfrüchten gewonnen"; 12. Ergänzung der Position „Holzwaaren" des Spezialtarifs III durch Aufnahme von Ziegeltrockenrahmen, ungehobelt; 13. Aufnahme des Artikels „Dübel" in die Position „Holz" des Spezialtarifs III und des Artikels „Dübelsteine (Mauerdübel)" in die Position „Cement- und Betonwaaren" des Spezialtarifs III; 14. Aenderung des § 32 der allgemeinen Tarifvorschriften des Thiertarifs, Theil I (Frachtberechnung bei Zuladungen und theilweisen Ausladungen von Thieren); 15. Aenderung der Zusatzbestimmungen zu den §§ 42 und 43 der Verkehrsordnung (Begleitung von Leichen).

Abgelehnt wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von neuen, leeren Holzkisten, Holzkistenbrettern und Räucherspähnen in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 2. Aufnahme von leichtverderblichem Käse in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 3. Aufnahme des Artikels „Harzfegsel (Harzabfall)" in den Spezialtarif III.

Vertagt wurden die Anträge auf: 1. Festsetzung besonderer Lieferfristen für Schnellzugut; 2. Ergänzung der Zusatzbestimmung IV zu § 58 der Verkehrsordnung (Verpackung von Einstreupulver für Düngezwecke); 3. Klarstellung der Frachtberechnung für Gold- und Silberleisten.

Von der Tagesordnung abgesetzt wurden folgende Berathungsgegenstände: 1. Frachtberechnung für Fussbodenbelagmasse; 2. Frachtberechnung für Eisenchlorür.

An die antragstellende Verwaltung zurückverwiesen wurde ein Antrag auf Ergänzung der Anlage H des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, Abtheilung A (Befestigung von Kuppelstangen).

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bedürfen zu ihrer Durchführung der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

Der Vollversammlung war am 9. d. Mts. (gleichfalls in Düsseldorf) eine vorberathende Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten unter Vorsitz des Herrn Ober-Regierungsraths Schröder-Cöln vorausgegangen.

Die nächste Sitzung der Deutschen Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten soll am 6. und 7. Februar 1903 in Berlin stattfinden. Im Februar 1903 dürfen beide vom Bundesrath eingesetzte Korporationen auf eine 25 jährige, sehr erfolgreiche Thätigkeit, die wohl allseitig anerkannt wird, zurückblicken. Es ist daher von der vorsitzenden königlichen Eisenbahndirektion Berlin in Aussicht genommen, mit der nächsten Sitzung eine kleine Festfeier des 25 jährigen Bestehens beider Körperschaften zu verbinden.

— **Unfallmeldungen.** Nach § 4 der für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen geltenden Vorschriften für den Meldedienst bei Unfällen usw. sollen Unfälle und aussergewöhnliche Betriebsereignisse, die ihrer Natur nach oder zufolge der damit verbundenen Umstände geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen, telegraphisch an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gemeldet werden. Es hat sich nun herausgestellt, dass bei Entgleisungen von Personenzügen die zur Meldung verpflichtete Station die Meldung des Unfalles anscheinend deshalb unterliess, weil weder Reisende verletzt

wurden, noch ein erheblicher Materialschaden entstand, obwohl es sich dabei um Schnellzüge handelte, oder Zugverspätungen oder andere Umstände auftraten, die sehr wohl geeignet waren, öffentliches Aufsehen zu erregen.

Um in dieser Beziehung Gleichmässigkeit herbeizuführen, hat der Herr Minister in einem neuerlichen Erlasse an die königlichen Eisenbahndirektionen bestimmt, dass ihm die Entgleisungen und Zusammenstösse von Personenzügen auf Hauptbahnen auch dann in der vorgeschriebenen Weise telegraphisch und durch Bericht zu melden sind, wenn Reisende nicht verletzt sind oder ein wesentlicher Materialschaden nicht entstanden ist.

— **Abänderung der Verkehrskontrol-Ordnung für die preussisch - hessischen Staatseisenbahnen.** Nach einem im „Eisenb.-Verordn.-Blatt“ Nr. 43 veröffentlichten Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat sich die Nachprüfung der richtigen Tarifirung und Frachtberechnung an der Hand der Monatsrechnungen bei den Verkehrskontrolen nicht überall bewährt. Nach den inzwischen gemachten weiteren Erfahrungen erachtet der Herr Minister es für angezeigt, dass diese Art der Prüfung überhaupt beseitigt wird und künftig die Nachprüfung der richtigen Tarifirung und Frachtberechnung nur noch an der Hand der Frachtkarten stattfindet. Der Erlass bemerkt ferner, dass sich die Bestellung besonderer Beamten für die Prüfung der richtigen Tarifirung und Frachtberechnung im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr auch weiterhin bewährt hat. Dagegen hat es sich in den Verkehren mit fremden Bahnen, in denen wegen der Abrechnung die Frachten zu allen Sendungen nachzuprüfen sind, als zweckmässig erwiesen, die Frachtenprüfung unmittelbar in Verbindung mit der Feststellung der Monatsrechnungen vornehmen zu lassen. Ebenso kann es unter Umständen angezeigt sein, die Frachtenprüfung in den weniger dichten Gruppenwechsel-(Fern-) Verkehren nicht den besonderen Revisionsbeamten zu übertragen, sondern sie durch die mit der Feststellung der Monatsrechnung betrauten Beamten mitausführen zu lassen. Die kontrolführenden Eisenbahndirektionen haben daher dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Revisionsbeamten, die zweckmässig in einer besonderen Revisionsgruppe zu vereinigen sind, bestellt werden. Für die Thätigkeit in der Revisionsgruppe sind nur solche Beamte auszuwählen, die sich auf Grund längerer Beschäftigung im Verkehrswesen und im Kontrolrechnungsdienste praktische Erfahrung und Gewandtheit in der Auslegung und Anwendung der Tarife angeeignet haben. Die Leitung in der Revisionsgruppe ist einem im Güterabfertigungs- und Kontroldienste erfahrenen Beamten I. Klasse zu übertragen.

Um die Revisionsbeamten über alle Angelegenheiten des Tarifwesens auf dem Laufenden zu erhalten, sind der Revisionsgruppe alle Entscheidungen usw. über Tarifauslegungen sowie auch die Protokolle der Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zu überweisen. In Zweifelsfällen ist, nöthigenfalls nach Besprechung mit dem Kontrolvorstande, die Entscheidung des Direktionsdezernenten einzuholen. Auch die Niederschriften über die Versammlungen der ständigen Tarifkommission sind der Verkehrskontrole II laufend zuzutheilen. Die Beamten der Revisionsgruppe sind ausschliesslich mit der Ueberwachung der richtigen Anwendung der Tarife sowie mit der kalkulatorischen Prüfung der Frachten einschliesslich Nebengebühren zu befassen. Alle anderen Arbeiten, wie namentlich Erledigung der von den Abfertigungsstellen eingesandten Fehlerverzeichnisse sowie alle späteren Frachtregulirungen, sind von den feststellenden Beamten wahrzunehmen. Zur Beschleunigung der Arbeiten ist ferner darauf zu halten, dass die feststellenden Beamten die Feststellung derjenigen Monatsrechnungen, die noch an die Revisionsgruppe gelangen sollen, zuerst erledigen.

Zur Entlastung der Verkehrskontrole II hat es sich endlich als erwünscht erwiesen, von der Aufklärung der Unstimmigkeiten in den Schlussziffern der Ueberweisung zwischen den Versand- und Empfangsrechnungen auch bei Beträgen von mehr als 5 ℳ. dann abzusehen, wenn die Empfangsstelle sich zu hoch belastet, während von der Versandstelle der geringere Betrag gebracht wird.

Um die Verkehrskontrol-Ordnung mit den vorstehenden Bestimmungen in Einklang zu bringen, ist sie entsprechend abgeändert und sind die Abänderungen in einer besonderen Anlage des Erlasses veröffentlicht. Die Abänderungen treten mit dem 1. Oktober d. J. in Kraft.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.** Die Hauptversammlung vom 28. August 1900 beschloss bekanntlich, die Kleinbahn Sallgast-Lauchhammer in eine Nebenbahn umzuwandeln und das Grundkapital der Gesellschaft auf 2 000 000 ℳ. durch Ausgabe von 500 000 ℳ. neuer Aktien zu erhöhen. Die Einzahlungen auf die neuen Aktien erfolgten im Laufe des Jahres mit den letzten 25 % am 31. März d. J. Der Werth der Bahnanlage betrug zu diesem Zeitpunkt für die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn (20,16 km) 2 082 492 ℳ. und für die Kleinbahn Sallgast-Lauchhammer (12 km) 754 394 ℳ. Der Verkehr auf beiden Bahnen war infolge des allgemeinen geschäftlichen Niederganges und des sehr gelinden Winters verhältnissmässig sehr mässig. Die Betriebseinnahmen betrugen bei der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn 469 912 ℳ. (im Vorjahre 559 853 ℳ.), die Ausgaben 253 434 (272 121) ℳ.; bei der Kleinbahn Sallgast-Lauchhammer lauten die entsprechenden Ziffern 62 393 (79 123) ℳ. bezw. 36 574 (36 963) ℳ. Nach Verrechnung der Zinsen, der Einlagen in verschiedene Rücklagen und des Vortrags ergibt sich ein Gewinn von 180 257 (240 957) ℳ. zu folgender Verwendung: Gewinnantheile 12 314 (22 585) ℳ., Eisenbahnsteuer 13 537 (23 512) ℳ., 9½ (13) % Dividende auf 1 500 000 ℳ. Aktienkapital gleich 142 500 (172 219) ℳ., gesetzliche Rücklage 7 873 (13 392) ℳ. und Vortrag 4 031 (9 246) ℳ.

— **Eisenbahnunfall bei Geltendorf in Bayern.** Am 15. d. Mts. wurde bei Einfahrt des von Weilheim abgegangenen Lokalbahnzuges Nr. 36 in die Station Geltendorf (Station der Lokalbahn Mering bei Augsburg-Weilheim) Nachmittags gegen 5 Uhr die Weiche zwischen dem Packwagen und dem ersten Personenwagen vorzeitig umgestellt, wodurch der nachfolgende Zugtheil auf das unrichtige Gleis gelenkt wurde. Infolge dessen entgleiste der erste Personenwagen, stürzte auf die Seite und versperrte das 3. und 4. Gleis.

In diesem Wagen befanden sich 30 Personen, von denen der Betriebsleiter der Lokalbahn, Oberexpeditor Dischler, schwer und mehrere Reisende leicht verletzt wurden. Aerztliche Hilfe war sofort zur Stelle. Nach Befund des Bahnarztes bestehen die leichten Verletzungen nur in Prellungen und Hautabschürfungen sowie Schnittwunden ohne Bedeutung. Untersuchung wurde sofort eingeleitet. Der Verkehr konnte durch Umleiten der Züge aufrecht erhalten werden.

— **Entgleisung des Lindau - Münchener Schnellzuges Nr. 79.** Bei Ausfahrt desselben in Immenstadt am 15. d. Mts. Abends 7¾ Uhr sind die vier letzten Wagen infolge vorzeitiger Umstellung einer Weiche entgleist. Die Lokomotive mit den beiden übrigen Wagen blieb auf dem Gleis stehen und fuhr etwa eine halbe Stunde später mit den Reisenden weiter; leicht verletzt und zwar am Finger wurde nur ein im Zuge befindlicher Bahnadjunkt aus Nürnberg. Der Personenverkehr in der darauffolgenden Nacht wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten.

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Im Monat August d. J. hat sich eine Wendung zum Besseren insofern vollzogen, als sowohl im Personen- wie im Güterverkehr eine Mehreinnahme erzielt wurde. Nach vorläufiger Feststellung wurden im August d. J. vereinnahmt: 4 369 390 ℳ. im Personenverkehr (+ 142 690 ℳ. gegen den gleichen Monat des Vorjahres), 6 672 200 ℳ. im Güterverkehr (+ 165 280 ℳ.), 11 041 590 Mark im ganzen (+ 307 970 ℳ.). In der Zeit vom 1. Januar bis 31. August wurden vereinnahmt: 27 853 924 ℳ. im Personenverkehr (+ 295 962 ℳ. gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahr), 48 657 851 ℳ. im Güterverkehr (— 382 665 ℳ.), 76 511 775 ℳ. im ganzen (— 86 703 ℳ.).

— **Elektrische Motorwagenverbindung in Sachsen.** Anfang Oktober d. J. wird zwischen Dresden (Arsenal) und Klotzsche-Königswald, einem an der Eisenbahn Dresden-Görlitz gelegenen beliebten Luftkurorte unweit Dresden, mit staatlicher Konzession eine Motorwagenverbindung in Betrieb genommen werden. Diese allgemein mit dem unschönen und wenig zutreffenden Namen „gleislose Motorstrassenbahn“ bezeichnete Verbindung wird zunächst der Personenbeförderung dienen und den Anschluss an die Dresdner elektrische Strassenbahn vermitteln. Das hier zur Anwendung kommende neue und eigenartige System wird nach seinem Erfinder „System Stolle“ genannt und soll bei den Versuchen auf der Versuchsstrecke des Erfinders allen Erwartungen entsprochen haben. Die Kraftübertragung erfolgt durch oberirdische Stromzuleitung. Durch selbstthätige Verlängerung oder Verkürzung der Führung ist den Wagen jederzeit ein beliebiges Ausweichen möglich.

— **Fertigstellung der 6000. Lokomotive in der Lokomotivfabrik von Henschel & Sohn in Cassel.** Aus Anlass der Ablieferung der 6000. Lokomotive und der 50 jährigen Thätigkeit des Direktors August Schäffer in der Firma fand am 15. d. Mts. eine Feier statt. Hierbei theilte der Chef der Firma mit, dass sie verschiedene Wohlfahrtseinrichtungen für ihre Arbeiter und deren Angehörige beschlossen sowie 200 000 ℳ. zu gleichen Theilen der Beamtenpensions-, Wittwen- und Waisenkasse und der Invaliden- und Wittwenkasse für die Arbeiterschaft überwiesen habe.

Die Hauptversammlung des Verbandes deutscher Turistenvereine fand am 13. d. Mts. und den folgenden Tagen in Stuttgart statt. Den Vorsitz führte der Vorstand des Centralausschusses in Strassburg, Professor Dr. Euting. Zur Begrüssung waren anwesend Vertreter der Stadt Stuttgart und der einzelnen betheiligten Ministerien sowie der Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen. Von den 50 Vereinen mit 145 000 Mitgliedern, welche der Verband umfasst, waren 15 Vereine vertreten. Aus der Tagesordnung sind hervorzuheben der Bericht des Verkehrsausschusses und derjenige des Ausschusses zur Bearbeitung eines deutschen Wanderbuches. Durch den ersteren Ausschuss wurde berichtet, dass eine Entschliessung auf eine Eingabe an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin, betreffend Wegfall von einzelnen Verkehrserleichterungen, so namentlich der Sonntagskarten aus Anlass der Verlängerung der Gültigkeit der Rückfahrkarten auf 45 Tage, zunächst noch nicht erfolgt sei; es müsse aber bemerkt werden, dass die Aufhebung der Sonntagskarten nicht in dem vollen anfangs befürchteten Umfang eingetreten sei. Der Berichterstatter dieses Ausschusses sprach sich ferner dafür aus, dass der Verband mit allen Mitteln die Einführung der Kilometerhefte nach badischem Muster auf sämmtlichen deutschen Bahnen erstreben solle. Zugegeben wurde, dass die finanzielle Lage der Eisenbahnen zur Zeit diesem Streben nicht ganz günstig gegenüberstehe. — Ueber das auszugebende deutsche Wanderbuch liegen Proben vor, umfassend die schwäbische Alb (schwäb. Jura), die Eifel und das Vogtland. Der Gedanke dieses Buches ist, ein alle turistisch interessanten Wandergebiete Deutschlands umfassendes Werk in gedrängtester Form zu schaffen. Hierzu ist die Beschränkung auf die wesentlichsten in Betracht kommenden Routen und die Anwendung einer Reihe von Regeln zur gleichmässigen Kennzeichnung der einzelnen Merkwürdigkeiten, Burgen, Höhlen, Fernsichten und auch der Bahnstationen erforderlich. Den einzelnen Abschnitten sollen kleine Uebersichtskarten beigefügt werden. Ein bezüglicher Vertrag mit einem Verleger kam zur Berathung und Annahme. Hiernach soll zunächst der 1. Theil „Süddeutschland", umfassend auch den Taunus und das Fichtelgebirge, zur Ausgabe gelangen, da hierfür die Bearbeitungen der einzelnen Theile fast vollständig vorliegen. Dieser 1. Abschnitt soll etwa 190 Druckseiten umfassen. — Ein weiterer Gegenstand der Tagesordnung, Schaffung einer Uebersicht über deutsche Haupt-Wanderlinien und einheitliche Wegebezeichnungen (Markirung), wurde dem Ausschusse überwiesen.

Interessant waren die Erörterungen über die Haftpflichtversicherung der Vereine für ihre Anlagen. Hierüber kamen einige juristische Gutachten zur theilweisen Verlesung, auch sprachen sich verschiedene der anwesenden rechtsverständigen Mitglieder des Verbandes darüber aus.

Allgemein kam übrigens zum Ausdruck, dass diese Frage noch nicht genügend geklärt sei, und dass vielfach die Befürchtungen wegen der Haftpflicht übertrieben werden, wobei auch der neuliche Erlass des königlich preussischen Ministers der geistlichen und Unterrichtsangelegenheiten, betreffend die Haftpflicht der Lehrer, erwähnt wurde. Empfohlen wurde den einzelnen Vereinen Vorsicht bei Abschluss von Versicherungen. Als nächster Tagungsort (September 1903) soll ein Ort im Eifelgebiet bezw. Coblenz oder Bonn vom Ausschuss bestimmt werden. Von Bedeutung war ferner der Beschluss, dass auch deutsche Turistenvereine ausserhalb der Reichsgrenzen, in Oesterreich usw., in den Verband sollen eintreten können. An den offiziellen Theil schlossen sich verschiedene gelungen verlaufene Festlichkeiten und Ausflüge nach schönen Punkten des Schwabenlandes an.

— **Personalnachrichten.** Der Präsident der Eisenbahndirektion in Kattowitz, Graaf, ist in gleicher Amtseigenschaft an die Eisenbahndirektion in Magdeburg versetzt und der Oberbaurath bei der Eisenbahndirektion in Posen, Ober- und Geheimer Baurath Haassengier, zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Kattowitz ernannt. Die Regierungs- und Bauräthe Hoeft, Mitglied der Eisenbahndirektion in Elberfeld, und Stölting, Mitglied der Eisenbahndirektion in Halle a/S., sind zu Ober-Bauräthen mit dem Range der Ober-Regierungsräthe ernannt und an die Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. bezw. Posen versetzt.

Zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der bayerisch-pfälzischen Eisenbahnen wurde mit Allerhöchster Entschliessung der Kommerzienrath Johann Baptist Wolff, Bürgermeister der Stadt Zweibrücken in der Pfalz, in widerruflicher Weise ernannt.

Oesterreich.

— **Südbahn.** Dieser Tage hat eine Verwaltungsrathssitzung der Südbahn stattgefunden. In ihr erstattete der Generaldirektor einen eingehenden Bericht über den Stand der geplanten Maassnahmen zur Verbesserung der finanziellen Lage der Südbahn. Der Verwaltungsrath wurde über sämmtliche Vorschläge, die in dieser Richtung vorliegen, unterrichtet und die Angelegenheit einer eingehenden Erörterung unterzogen. Schliesslich wurde ein dreigliedriges Komitee gewählt, welches mit der Aufgabe betraut wurde, die Verhandlungen mit dem Prioritätenkurator zu führen. In der Sitzung wurde ferner mitgetheilt, dass die Verhandlungen wegen Verpachtung der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl zu keinem Ergebniss geführt haben und dass infolge dessen eine etwaige betriebstechnische Ausgestaltung auf Kosten der Südbahn werde erfolgen müssen.

— **Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz.** Zwischen der Verwaltung der böhmischen Nordbahn und der sächsischen Regierung ist, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, in Betreff der Anschlussfragen und der Mitbenutzung der Grenzstation der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz und somit auch über die Konzessionsbedingnisse der in Sachsen gelegenen Theilstrecke eine Verständigung erzielt worden. Es ist zu erwarten, dass die Konzessionirung der sächsischen Strecke bald nachfolgen werde. Damit erscheint die Inangriffnahme des Baues der erwähnten Lokalbahn im nächsten Frühjahr ausser Zweifel gestellt. Die böhmische Nordbahn wird nun voraussichtlich der Frage wegen finanzieller Bedeckung der Kosten dieser Lokalbahn sowie der für die Lokalbahn Zwickau-Gabel, deren Konzession von der Gesellschaft gleichfalls angestrebt wird, und für den Bau der Lokalbahn Schluckenau-Sohland näher treten. Die Kosten der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz sind mit etwa 2 200 000 Kr. veranschlagt worden, und nicht viel weniger dürfte die Herstellung der Lokalbahn Zwickau-Gabel erfordern. Für den Bau der beiden Lokalbahnen werden jedenfalls Prioritäten zur Ausgabe gelangen, während durch Bedeckung der schwebenden Schuld der böhmischen Nordbahn, die sich auf etwa 6 000 000 Kr. belaufen soll, neue Aktien ausgegeben werden dürften. Die böhmische Nordbahn hat schon vor längerer Zeit der Regierung Vorschläge, betreffend die Ordnung ihrer finanziellen Verhältnisse, unterbreitet. Im Laufe des Herbstes dürfte an die Verwaltung der Nordbahn die Einladung ergehen, mit der Regierung in mündliche Verhandlungen einzutreten.

— **Die Verstaatlichung der Strecken der Staatseisenbahngesellschaft.** Wie die „Neue freie Presse" mittheilt, ist in den bisherigen Verhandlungen zwischen der Regierung und der Verwaltung der Staatseisenbahngesellschaft in Bezug auf die Verstaatlichung dieser Bahn auf Grund der durchgeführten rechnerischen Vorarbeiten die Angelegenheit so weit geklärt worden, dass beide Theile die Grenzen, bis zu denen sie in ihren Forderungen zu gehen entschlossen sind, genau abstecken konnten. Bei entsprechendem Entgegenkommen würde es auf Grund der Vorarbeiten möglich sein, in Kürze eine Uebereinstimmung zu erzielen. Ob aber die entscheidenden Verhandlungen bald wieder aufgenommen werden, hänge in erster Linie von den parlamentarischen Verhältnissen und der Einwirkung der Parteien auf die Regierung ab. Die Verstaatlichung werde von der Regierung gewiss nur dann zum Abschluss gebracht werden, wenn damit einem Wunsche grosser politischer Parteien entsprochen wird, und in dieser Richtung werde eine Klärung erst nach Beginn der Parlamentsdauer eintreten können. Aber auch dann werde ein Uebereinkommen nur unter der Voraussetzung zustande kommen, dass die Vertreter der Staatsbahn ernstlich geneigt sind, den Forderungen der Regierung entgegenzukommen, da die letztere, wie erklärt wird, entschlossen sei, über das von ihr festgesetzte Ausmaass von Zugeständnissen unter keinen Umständen hinauszugehen.

— **Baufortschritte in den Alpentunneln.** Beim Wocheiner Tunnel waren, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" berichtet, nach dem Stande vom 23. August auf der Nordseite (Feistritz) 1 148 m Stollen im Tunnel fertig; der Tunnel war in der Länge von 470 m ausgemauert und in der Länge von 552 m ausgebrochen. Auf der Südseite waren zu dem genannten Zeitpunkte 810 m Stollen vorgetrieben, der Vollausbruch und die Mauerungsarbeit waren im vollsten Gange. Bei dem Karawankentunnel waren zu dem bezeichneten Termine auf der Nordseite 600 m, auf der Südseite 660 m Stollen vorgetrieben. Auch hier sind die Ausbruch- und Mauerungsarbeiten im Gange. Bei dem Tauern- und Bosrucktunnel, deren Bau noch nicht vergeben wurde, sind die vorläufigen Bohrarbeiten bekanntlich gleichfalls in Angriff genommen, und zwar wurden bei dem ersteren bis 23. August auf der Nordseite 345 m, auf der Südseite 282 m, bei dem letzteren auf der Nordseite 585 m, auf der Südseite 582 m Stollen vorgetrieben.

Beim Wocheiner Tunnel ist auf beiden Seiten zunächst die Handbohrung in Anwendung und soll auch bis auf weiteres daran festgehalten werden. Da auf der Südseite das Gestein in einer Ausdehnung von etwa 1 500 bis 1 600 m aus Tertiärmergeln besteht, denen sodann Dolomit und schliesslich eine

Schicht paläozoischer Schiefer folgt, welche der Handbohrung keinen zu grossen Widerstand entgegensetzen, so liegt zunächst kein Grund vor, von diesem Bohrungssystem abzugehen, dessen Anwendung die Einhaltung der festgesetzten Baufrist gestattet. Beim Karawankentunnel wird auf der Nordseite mit Bohrmaschinen (System Siemens & Halske), auf der Südseite zunächst mit Handbohrung gearbeitet, an deren Stelle im weiteren Verlauf die pneumatische Bohrung treten soll. Die an der Nordseite im Rosenbachthale in Herstellung begriffene und binnen kurzem zur Vollendung gelangende Kraftanlage wird eine Stärke von 600 PS, die an der Südseite im Rothweinbachthale im Bau befindliche Kraftanlage eine Stärke von 1 000 bis 1 200 PS zur Verfügung stellen. Bei dem Tauerntunnel, dessen Vergebung erst im Laufe des nächsten Jahres bevorsteht, da er erst im Jahre 1909 zur Vollendung gelangen soll, ist die Anwendung der hydraulischen Bohrung, System Brand, in Aussicht genommen, das sich bei der Arlbergbahn und Gotthardbahn bewährt hat und derzeit beim Simplontunnel in Anwendung ist, während bei dem Pyhrntunnel, dessen Vergebung wohl noch in diesem Jahre erfolgen dürfte, auf der Nordseite der elektrische Betrieb, auf der Südseite die Fortführung des Handbetriebes in Aussicht genommen ist.

— **Amtliche Erhebungen über die Lage der Wagenfabriken.** Von der Regierung sind kürzlich Erhebungen über die Lage der Wagen- und Lokomotivfabriken veranstaltet worden. Aus diesen Erhebungen geht hervor, dass sich die Lage der Fabriken verschlechtert hat und die Arbeiterzahl vermindert worden ist. Die Smichower Fabrik hat ihren Arbeiterstand von 2 240 auf 1 440, die Simmeringer Wagenfabrik von 1 600 auf 890, die Fabrik in Nesselsdorf von 1 758 auf 1022, in Graz von 1 140 auf 650, in Sanok von 580 auf 340, in Königsfeld von 345 auf 260 Mann herabgesetzt. Zudem arbeiten sämmtliche Fabriken mit beschränkter Arbeitszeit. Viele Arbeiter, theilweise auch Meister und Beamte, haben im Auslande Beschäftigung gesucht und ihre Kenntnisse in Ländern verwerthet, die bisher darauf angewiesen waren, den Bedarf aus Oesterreich zu decken. Der Rückschlag in den Wagenfabriken ist in erster Linie dadurch entstanden, dass sich infolge des grossen Bedarfes an Lokomotiven, Eisenbahnwagen und -Bestandtheilen, den die österreichischen Bahnen in den Jahren 1897 bis 1900 zu vergeben hatten, viele Fabriken in Oesterreich bedeutend erweiterten, um selbst während der Zeit der genügenden Beschäftigung die Ausfuhr weiter pflegen zu können. Durch die im Vorjahre eingetretene heftige Industriekrise Deutschlands wurde jedoch die Möglichkeit der Ausfuhr für die österreichischen Fabriken nahezu abgeschnitten, und es trat bei ihnen schon aus diesem Grunde im Vorjahre ein Absatzmangel ein. Sowohl die Lokomotivfabriken als jene Firmen, welche sich mit der Erzeugung von Lokomotiv- und Wagenbestandtheilen befassen, hauptsächlich aber die Wagenfabriken, waren gezwungen, Arbeiterentlassungen durchzuführen. Da jedoch der zuerst in Deutschland eingetretene Arbeitsrückgang auch auf Oesterreich herübergriff und in rascher Folge davon die österreichischen Eisenbahnen durchweg meist bedeutende Mindereinnahmen zu verzeichnen hatten, sank naturgemäss auch der Bedarf der österreichischen Bahnen an Fahrbetriebsmitteln immer mehr. In der Wagenindustrie wurde dieser Arbeitsmangel auch dadurch verschärft, dass im Vorjahre zwei neue Wagenfabriken (in Kolin und Stauding) in Betrieb gesetzt wurden und der bis dahin auf sechs Fabriken zu vertheilende Bedarf nunmehr in acht Theile sich vertheilte. Obwohl die österreichischen Staatsbahnen dem Arbeitsbedürfnisse der österreichischen Industrie Rechnung trugen und Bestellungen auf ein Jahr im voraus zur Vertheilung brachten, konnte dem heftig aufgetretenen Arbeitsmangel nur ungenügend gesteuert werden, weil von den Privatbahnen nur geringe Nachbestellungen von Fahrbetriebsmitteln zur Vergebung gelangten.

— **Mendelbahn.** Die Verhandlungen wegen Konzessionirung dieser Bahn, um welche sich bekanntlich die Ueberetscherbahn bewirbt, waren soweit gediehen, dass deren Abschluss als unmittelbar bevorstehend angesehen werden durfte. Inzwischen haben aber, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, die Konzessionswerber die für die Mendelbahn in Aussicht gestellte Steuerbefreiung in der Dauer von 15 Jahren als unzulänglich erachtet und beanspruchen die im Lokalbahngesetze vorgesehene weitere Steuerfreiheit in der Dauer von 25 Jahren. Bis zu der Entscheidung über diese Steuerfrage ist sonach die Konzessionirung als vertagt zu betrachten.

— **Die Bergbahn Triest-Optschina** wurde am 10. d. Mts. dem Verkehr übergeben. Es ist dies die erste in Oesterreich elektrisch betriebene Zahnradbahn. Für die Zahnstange ist das neue, bereits auf der Jungfraubahn zur Anwendung gelangte System des schweizerischen Ingeniörs S t r u b gewählt. Die 5 km lange Strecke wird von elektrischen Motorwagen befahren und auf der 800 m langen Zahnradstrecke ausserdem durch eine elektrische Lokomotive von 200 PS geschoben.

— **Eisenbahn-Tarif- und Zollkurs in Pilsen.** Mit dem eben abgeschlossenen Schuljahre wurde an der deutschen Handelsakademie in Pilsen auch der sieben Monate dauernde Eisenbahn-Tarif- und Zollkurs beendet. Er nahm einen so günstigen Verlauf, dass dessen dauernde Einrichtung von dem Kuratorium der Anstalt beschlossen wurde.

In dem Kurse gelangten in zwei Stunden wöchentlich zum Vortrage: Die wichtigsten Fragen des Frachtrechts (österreichisch-ungarisches Betriebsreglement), ferner die Grundzüge der Tariflehre (Tarifsysteme, Tarifbildung in Lokal- und Verbandsverkehren); praktisch wurde der Lokaltarif der Staatsbahnen, die Lokaltarife der wichtigeren österreichischen Privatbahnen sowie die wichtigeren in- und ausländischen direkten Tarife mit den Schülern durchgearbeitet. Aus dem Zollwesen wurden die für den praktischen Dienst wichtigen Theile des österreichisch-ungarischen Zollgesetzes, der Durchführungsvorschrift sowie der österreichisch-ungarische Zolltarif erläutert, worauf in einigen Stunden praktische Uebungen aus den verschiedenen Arten des Zollverfahrens folgten. An dem Kurse nahmen 16 Schüler des III. Jahrganges der genannten Handelsakademie theil.

Ein ähnlicher Kurs wurde in den Wintermonaten (November bis Ende März) auch an der böhmischen Handelsakademie in Pilsen abgehalten, an welchem 36 Hörer theilnahmen, wovon 12 Schüler des III. Jahrganges der böhmischen Handelsakademie, die anderen 24 Hörer Angehörige des Kaufmannstandes waren. Für die letzteren (Kaufleute) wurde auch an der deutschen Akademie in den Wintermonaten ein Abendkurs (Eisenbahntarifkurs) abgehalten, an dem 12 Hörer aus dem Kaufmannstande theilnahmen. Auch die beiden letztgenannten Kurse haben sich derart bewährt, dass sie von nun an jedes Jahr abgehalten werden sollen.

— **Verpflichtung der Bahnen zur Verzinsung der Entschädigungsbeträge.** Der „Tarifanzeiger" bringt eine Abhandlung über die „Erledigung der Reklamationen", worin auch die Frage erörtert wird, ob die Bahnen zur Zahlung von Zinsen für Entschädigungsbeträge verpflichtet sind. Von den Bahnen wird der Standpunkt vertreten, dass im inländischen Verkehr die Bahnen eine Zinsenpflicht nicht treffe, dass im internationalen Verkehr zufolge Artikel 42 zwar 6 % Zinsen der als E n t s c h ä d i g u n g festgesetzten Summe, nicht aber von den Frachtrückerstattungsbeträgen verlangt werden können. Für die Nichtverzinsbarkeit dieser Ansprüche wird geltend gemacht, 1. dass das Betriebsreglement über die Verpflichtung zur Verzinsung keine Bestimmung enthalte, 2. dass Verzugszinsen nur von fälligen Forderungen beansprucht werden können, die Fälligkeit der Forderungen in Reklamationsfällen aber erst durch die Anerkennung der Bahngesellschaft auf Grund des Ergebnisses der Prüfung der Reklamation durch die bahnamtlichen Kontrolabtheilungen oder durch das Centralabrechnungsbüro, also erst durch das Ergebniss eines durchzuführenden bestimmten Verfahrens begründet werde.

Diesen Ansichten könne, wie der Verfasser obiger Abhandlung ausführt, nicht beigepflichtet werden. Das Betriebsreglement enthalte allerdings keine Bestimmung, in welcher der Bahn die Verpflichtung auferlegt wird, Zinsen von den Frachterstattungsansprüchen oder von den Schadenersatzbeträgen zu bezahlen, es bestehe aber auch keine Norm, welche eine Befreiung von der Verpflichtung zur Zinsenzahlung ausspräche. Da also das Betriebsreglement, als die den Eisenbahnfrachtverkehr regelnde Spezialnorm, die Frage der Verzinsung nicht berührt, so gelten nach Ansicht des Verfassers der besprochenen Abhandlung die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen. Es könne also aus dem Mangel einer die Zinsenpflicht regelnden besonderen Bestimmung nicht der Schluss gezogen werden, dass die hier in Frage stehenden Ansprüche der Parteien von der Bahn nicht zu verzinsen sind.

Nach den Artikeln 288, 289 H.-G.-B. sei allerdings die Fälligkeit einer Forderung Voraussetzung des Anspruches auf Verzinsung. Es sei aber unrichtig, dass erst nach Prüfung und Feststellung des Anspruches durch die Bahn die Fälligkeit eintrete. Sobald von der Partei tarifwidrig (also objektiv ungesetzmässig) ein Betrag eingehoben wurde oder das Gut verspätet, vermindert oder beschädigt abgeliefert wurde, der Verlust festgestellt oder die Vermuthung des Verlustes gemäss § 79 B.-R. anzunehmen ist, trete die Verpflichtung der Bahn zur Rückerstattung des zuviel eingehobenen Betrages oder zur Zahlung der Schadenersatzsumme ein. Mit diesem Zeitpunkte sei die Fälligkeit eingetreten.

Die im Artikel 288 H.-G.-B. als Voraussetzung des Zinsenanspruches angeordnete Mahnung erfolge durch die Reklamation. Mit dieser verlange der Berechtigte die Bezahlung des ihm gebührenden Betrages und mache die Bahn auf ihre Zahlungspflicht aufmerksam. Wenn die Bahn es für nothwendig hält, Erhebungen zu pflegen und Prüfungen anzustellen, ob der Anspruch begründet ist, so könne dies die Rechte der Partei nicht berühren, da die Befriedigung der Partei nur durch die

umständlichen Einrichtungen der Bahn verzögert wird, welche Verzögerung nach §§ 1333, 1334 a. B. G.-B. für sich schon eine Zinsenpflicht der Bahn begründet.

— **Zur Lage der Lokomotivfabriken.** Die Lokomotivfabriken arbeiten gegenwärtig an den Bestellungen für den Bedarf der Staatsbahnen, werden jedoch diese Aufträge mit Ende des Jahres durchgeführt haben; sie beabsichtigen, sich an das Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen zu wenden, Lokomotiven, die erst im Januar und im Februar nächsten Jahres zu liefern sind, schon jetzt in Arbeit nehmen zu können, um eine Stetigkeit in der Beschäftigung herzustellen. Man befürchtet, falls nicht neue Bestellungen im Zusammenhange mit der Ernte erfolgen sollten, dass in der Thätigkeit der Fabriken gegen Ende des Jahres ein Stillstand eintreten könnte. Die Bestrebungen der Lokomotivfabriken sind daher darauf gerichtet, die Ausfuhr zu pflegen. Diese Bemühungen begegnen jedoch Schwierigkeiten, indem die ausländischen Bewerber, insbesondere deutsche und belgische Unternehmungen, die nicht genügend für den Bedarf ihrer eigenen Länder beschäftigt sind, die Märkte durch ihre niederen Preise beherrschen. Die Sigl'sche Lokomotivfabrik hat sich u. a. an Ausschreibungen in Brüssel, Konstantinopel, Madrid, in Schweden und Norwegen betheiligt und derart niedrige Preise gestellt, dass nur ein geringfügiger Gewinn sich ergeben haben würde. Ihre Absicht war eben nur darauf gerichtet, neue Aufträge zu bekommen, um für längere Zeit die Beschäftigung der Fabrik sicherzustellen. Gleichwohl waren die von der Sigl'schen Fabrik angebotenen Preise noch immer höher als jene der ausländischen Bewerber. In Konstantinopel fand in der allerjüngsten Zeit eine Ausschreibung für die Wallfahrtsbahn Damaskus-Mekka statt. Es sollten zunächst acht Maschinen vergeben werden. Trotzdem die Sigl'sche Lokomotivfabrik infolge einer Weisung des Botschafters die volle Unterstützung des Generalkonsuls fand, konnte sie die Lieferung nicht erstehen. Die Lieferung wurde einer kleinen belgischen Fabrik zugeschlagen, welche noch weit niedrigere Preise geboten hatte. In Madrid wurden eine grössere Anzahl von Kesseln und einige Lokomotiven vergeben. Die Kessel wurden dem Borsigwerke, die Lokomotiven einer anderen deutschen Fabrik zugewiesen. In Brüssel war die Sigl'sche Lokomotivfabrik die einzige ausländische Unternehmung, die daselbst in Wettbewerb trat. Die Lieferung wurde aber von einer Brüsseler Fabrik erstanden. Was die österreichischen Privatbahnen betrifft, so dürften mehrere von ihnen Nachschaffungen vornehmen, die jedoch kaum ins Gewicht fallen werden. Für das Jahr 1903 sind unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Aussichten keine besonders günstigen. Für die Jahre 1904 und 1905 erwartet man dagegen grössere Bestellungen an Lokomotiven.

— **Unnützer Aufenthalt auf der Plattform eines Wagens begründet Selbstverschulden bei Unfällen.** Ein Reisender, welcher während der Eisenbahnfahrt auf einer in keiner Weise versicherten Plattform stand, stürzte infolge Erschütterung des Wagens bei der Fahrt über einen Wechsel von der Plattform ab und erlitt hierbei schwere Verletzungen. Er brachte daher gegen die betheiligte Bahn eine Klage mit dem Begehren ein, es möge festgestellt werden, dass ihm für Schmerzensgeld, Heilungskosten und Verdienstentgang die beklagte Bahn haftpflichtig sei. Die Bahn wendete Selbstverschulden des Klägers ein. Das Handelsgericht Wien erkannte in diesem Sinne und wies die Klage kostenpflichtig ab, wobei es in der Begründung hervorhob, dass das Stehen auf der Plattform bei Lokalzügen überhaupt verboten sei und der Kläger vom Schaffner aufgefordert worden sei, in das Innere des Wagens zu treten. Das Fehlen einer Sicherung auf der Plattform käme erst in Betracht, wenn nachgewiesen wäre, dass der Kläger im Innern des Wagens keinen Platz gefunden hätte. Da jedoch der Bahn der Nachweis gelungen sei, dass der Kläger mindestens einen Stehplatz im Innern gefunden hätte, musste auf dessen Selbstverschulden erkannt werden.

Ungarn.

— **Die Investitionen in Ungarn.** Die Direktion des Bundes der ungarischen Industriellen hat, wie aus Budapest gemeldet wird, infolge Aufforderung des Finanzministeriums eine umfangreiche Denkschrift über die aus Staatsmitteln auszuführenden Investitionen ausgearbeitet und dem Finanzministerium überreicht. Die Denkschrift geht von dem Gesichtspunkte aus, dass die Bannung der Krise, unter welcher die ungarische Industrie nun schon seit vielen Jahren leide, nicht anders möglich sei, als dass der Staat ohne Verzug sich ins Mittel lege und dem volkswirthschaftlichen Leben neue kräftige Anregungen gebe. Die Investitionen sollen weder den Charakter von Nothstandsbauten, noch den von Luxusausgaben an sich tragen, sondern solcher Art sein, dass sie sofort nutzbringend werden und dem öffentlichen Wohle zu statten kommen. In Bezug auf Eisenbahnbauten betont die Denkschrift zunächst die Nothwendigkeit der Legung des zweiten Gleises auf den Staatsbahnlinien Galantha-Sillein, Temesvar-Budapest und auf anderen Hauptlinien der Staatseisenbahnen. Dringlich erscheine der Bau der Eisenbahn Komorn-Neuhäusel, der Ausbau der Szekler Bahnen sowie die direkte Verbindung des Zsilthales mit Rumänien.

In der Denkschrift wird ferner die Beseitigung der sehr mangelhaften Ausrüstung zahlreicher Stationen der ungarischen Staatsbahnen, die Vermehrung der Gleise, die Errichtung von Aufnahmegebäuden und Lagerhäusern, die Ersetzung der veralteten Lokomotiven und Wagen durch neue, die Förderung des Baues von Stadtbahnen in den Provinzstädten sowie von schmalspurigen Wald- und Feldbahnen verlangt. Sehr eingehend behandelt die Denkschrift die Nothwendigkeit neuer öffentlicher Bauten in der Hauptstadt, vor allem aber die Frage der Lösung der Bahnhofsfrage daselbst. Zum Schlusse wird in der Denkschrift der Wunsch ausgesprochen, dass das auf mehrere Jahre sich erstreckende Programm der Investitionen des Staates in einheitlicher Weise festgestellt und den Industriellen rechtzeitig mitgetheilt werde, damit diese in genauer Kenntniss der Sachlage bestrebt seien, sich für die Durchführung der geplanten Arbeiten zu rüsten und ihre Anlagen danach einzurichten.

— **Lokalbahn Pápa-Bánhida.** Dieser Tage fand die technisch-polizeiliche Begehung dieser Bahn statt. Mit Rücksicht auf den tadellosen Zustand hat der Kommissionsleiter im Namen des Handelsministers die Bewilligung zur Eröffnung der Bahn für den öffentlichen Verkehr ertheilt. Der Bau der Bahn wurde in kaum 11 Monaten fertiggestellt, eine bemerkenswerthe Leistung, wenn man berücksichtigt, dass die Linie 93 km lang ist und sehr umfangreiche Erdarbeiten auszuführen waren, ferner, dass 22 Stationsanlagen hergestellt wurden.

Mit der Eröffnung dieser Bahn ist in das Eisenbahnnetz Transdanubiens eine wichtige Masche eingefügt worden, da sehr fruchtbare und dicht bevölkerte Gebiete und ein sehr holzreiches Waldgebiet der zum Verkehrsbereich dieser Bahn gehörenden Komitate Komorn, Veszprim und Raab, die bisher die Wohlthat einer direkten Eisenbahnverbindung entbehrten, nunmehr in den Weltverkehr einbezogen sind. Die Bahn verbindet die Stationen Pápa und Bánhida der ungarischen Staatsbahnen und hat in Kisbér an die Südbahn und in Varsány an die Raab-Veszprim-Dombovárer Bahn Anschluss, so dass dadurch mit dem Westen eine kürzere und bequemere Verbindung hergestellt wird. Ausserdem ist die neue Bahn berufen, die Linie Budapest-Bruck der ungarischen Staatsbahnen zu entlasten, indem der bisher gegen Westen über die Hauptlinie geleitete Kohlenverkehr aus den Bánhidaer Werken, der nahezu 8 000 bis 10 000 Wagenladungen im Jahr beträgt, über die neue Linie geleitet werden wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Einheitliche Eisenbahn-Stückgutfrachten auf den belgischen Eisenbahnen.** Die seit 1. September 1901 auf den belgischen Staatsbahnen in Kraft befindliche Einrichtung, wonach Packstücke von nicht mehr als 60 kg Gewicht auf alle Entfernungen zu einem gleichmässigen Preise befördert werden, hat viel Anerkennung gefunden. Die Einheitspreise sind folgende für Eilgut: Stücke bis 5 kg 0,50 Fr., bis 10 kg 0,60 Fr., bis 20 kg 0,70 Fr., bis 30 kg 0,80 Fr., bis 40 kg 0,90 Fr., bis 50 kg 1 Fr., bis 60 kg 1,10 Fr. Die „Indépendance belge“, die sonst viel an den belgischen Staatsbahnen zu tadeln hat, lobt die Erfolge dieser Maassregel sehr. Z. B. betrugen die Frachtkosten für einen Korb Fische von 60 kg Gewicht vor dem 1. September 1901 von Ostende nach Arlon 3 Fr., jetzt nur 1,10 Fr. Alsbald habe der Ostender Fischhandel unter den günstigsten Bedingungen die entferntesten Gebiete des Landes bedienen können, zumal die Beförderung in der Nacht erfolge, so dass die am Abend aufgegebenen Sendungen schon am nächsten Morgen in den Händen der Empfänger sind. Auch für andere handels-, landwirthschaftliche und industrielle Erzeugnisse sei das Ergebniss gleich befriedigend. Der neue Tarif habe eine beträchtliche Entwickelung dieser Frachtpackete hervorgebracht; die Frachtstellen und Eisenbahnbüros sind in bedeutenden Städten für ihre Bewältigung ungenügend geworden. Die Absender müssten dort oft lange warten, bevor sie bedient werden, und daraus ergeben sich Zeitverluste, über welche lebhaft geklagt wird. Um diesem Uebelstand abzuhelfen, hat die Verwaltung der belgischen Staatsbahnen den Plan, bei Privatleuten zahlreiche Annahmestellen für solche Eisenbahnfrachtstücke einzurichten, zur Prüfung gestellt. Ausser der der Eisenbahn

gebührenden Taxe würde der Absender dem Inhaber der Annahmestelle eine kleine Entschädigung zu zahlen haben. Die Frachtwagen der Eisenbahn würden die Stücke von der Annahmestelle unentgeltlich zur betreffenden Eisenbahnstation fahren.

— **Neue Eisenbahnlinie Aachen-Löwen.** In der „Indépendance belge“ vom 16. d. Mts. liest man: Herr Ramaeckers, Präsident des Eisenbahnraths, wird diese Woche in Gesellschaft des Herrn de Rudder, Verwalter der Strecken und Arbeiten, und Garnir, Betriebsverwalter, nach Berlin reisen. Diese hohen Beamten werden in der deutschen Hauptstadt eine Konferenz mit Vertretern des preussischen Staates in Sachen der Schaffung einer neuen Eisenbahnlinie zwischen Cöln (muss heissen: Aachen) und Löwen haben. Diese Linie würde eine Parallele zu derjenigen der Vesdre (der jetzigen Linie über Lüttich) bilden und schnelle Verbindungen sichern, da fast gar keine Krümmungen und Bodenschwierigkeiten vorhanden wären. Sie würde die Maas nahe bei Visé (etwa 12 km südlich von Maestricht) überschreiten und durch das neutrale Gebiet von Moresnet gehen. Die Kosten der Ausführung werden auf 80 000 000 Fr. geschätzt.

— **Kriegsmobilisirung auf den französischen und deutschen Eisenbahnen.** In der langen Artikelreihe über den Rückkauf der französischen Eisenbahnen, die der „Matin“ veröffentlicht, behandelt der Abgeordnete Bourrat auch das Thema der Leistungsfähigkeit der französischen Eisenbahnen für die Kriegsmobilisirung und sucht nachzuweisen, dass auf diesem Gebiet die deutschen Eisenbahnen weitaus überlegen seien und darin eine grosse nationale Gefahr für Frankreich liege. Wir schicken, ehe wir das wichtigste aus seinen Darlegungen wiedergeben, voraus, dass die gleichen Klagen schon in der französischen Abgeordnetenkammer vorgebracht sind, wobei jedoch der Kriegsminister und der Eisenbahnminister durchaus bestritten, dass das französische Eisenbahnnetz und seine Leistungsfähigkeit im Kriegsfalle ungenügend sei. Bourrat erklärt, dass zur Eisenbahnverstaatlichung in Preussen strategische Gründe wesentlich mitgewirkt hätten. An dem Tage, wo der Mobilmachungsbefehl in jeder Gemeinde Frankreichs angeschlagen wird, muss jeder der Reserve der aktiven Armee angehörige Franzose sich auf den seinem Wohnort am nächsten gelegenen Bahnhof begeben. Gemäss dem in eines jeden Militärbuch eingefügten besonderen Blatt muss der Bahnhofsvorstand ihn nach dem Mobilmachungscentrum, dem er angehört, schicken. In einem Zeitraume, der vier Tage nicht überschreiten soll, würden sich also eine Million Männer auf diesen Punkten vereinigt finden, um eingekleidet und ausgerüstet zu werden. Von dort stösst diese Masse zu den entsprechenden aktiven Einheiten, und wird schliesslich, endgültig vertheilt, gemäss dem Konzentrationsplan nach der Grenze geschickt. Der zu der Fahne berufene Mann macht also eine erste Einzel-Eisenbahnfahrt von seinem Wohnsitz zum Depot (4. Bataillon), eine zweite Gruppenreise zu seinem aktiven Regiment und eine dritte Eisenbahnreise im Korps von der Garnison des Regiments nach dem Konzentrationspunkt. Bourrat behauptet nun, dass die Eisenbahngesellschaften diese Transporte in den von der Militärbehörde vorgeschriebenen Fristen nicht ausführen können. „Mehr als jemals komme man zu der Feststellung, dass ein Abgrund zwischen der Theorie und der Praxis bestehe.“ Das hätten die vorgenommenen Probemobilmachungen klar bewiesen. Doch will Bourrat „aus besonderen, rein konventionellen Gründen“ über diesen Punkt nicht alles wünschenswerthe Licht verbreiten; es gebe anscheinend Dinge, über die man zu schweigen wissen müsse, wenn es auch Mühe koste. Dann geht er allgemein zum Vergleich mit den betreffenden deutschen Verhältnissen über. Die deutsche Grenze sei durch zehn Linien bedient, welche handelsverkehrsgemäss 360 Züge in 24 Stunden vertragen könnten, und das Doppelte in Mobilmachungszeiten. Bourrat berechnet, dass die deutsche, für die elsass-lothringische Grenze bestimmte Armee bis zum zehnten Mobilmachungstage ungefähr 2 300 Züge mit Indienststellung von mehr als 6 000 Lokomotiven und ungefähr 60 000 Wagen brauche. Diese riesige Anspannung sei für Deutschland möglich, welches, abgesehen von dem Vortheil eines rein strategischen Grenznetzes, am 31. Dezember 1897 6 700 Lokomotiven und 100 000 Eisenbahnwagen mehr besass als die Gesammtheit des französischen Eisenbahnnetzes. Dabei wäre noch in Anschlag zu bringen, dass das Durchschnittsalter der deutschen Lokomotiven weniger als 14 Jahre, das der französischen dagegen über 25 Jahre beträgt. Bourrat ist überzeugt, dass Frankreich seinerseits in den vorgeschriebenen zehn Tagen die Mobilmachungsleistungen nicht ausführen kann. Es habe nur eine „lächerliche“ Anzahl Eisenbahnlinien nach der Grenze, von denen gewisse nur eingleisig seien. Es müsse zwischen dem sechsten und achten Tage der Mobilmachung Anhäufung und Verwirrung auf den Eisenbahnen entstehen, Lokomotiven und Wagen würden fehlen. Auch sei ein Missstand, dass ausser der Linie von Orléans nach Chalons alle französischen Eisenbahnlinien auf Paris zusammenlaufen und die lothringische Grenze ohne fortlaufende Verbindung mit dem Norden und Süden Frankreichs sei. Weiter beklagt Bourrat — was übrigens gleichfalls von der französischen Regierung als nicht richtig bezeichnet worden ist —, dass die den französischen Eisenbahngesellschaften auferlegten Kohlenvorräthe zweifellos ungenügend seien. Dazu dürfe man sich auf den Patriotismus der Eisenbahngesellschaften nicht verlassen; denn laut amtlichen Untersuchungen und Berichten hätten sie im Kriege 1870/71 durch erdichtete Transporte und ganz unwahrscheinliche Uebertheuerungen dem Staat zu Unrecht riesige Summen abgenommen. Bourrat kommt immer wieder zu demselben Ergebniss: nur die Eisenbahnverstaatlichung kann solchen unheilvollen Missständen und Missbräuchen abhelfen.

— **Das griechische Eisenbahnnetz.** Wie der „Köln. Ztg.“ aus Athen gemeldet wird, ist von den in Griechenland geplanten Eisenbahnen wiederum eine Strecke fertiggestellt: Kyparissia-Meligala. Kyparissia liegt an der Westküste des Peloponnes, im Nomos Messenien, der besten Rosinengegend; es wird durch die neue Strecke mit der Bahn Athen-Kalamata verbunden, die die ganze südliche Westküste mit der Hauptstadt in Verbindung setzt. Von den übrigen Eisenbahnen, die seinerzeit von Trikupis geplant wurden, wird jetzt an der Larissabahn, die vom Piräus nach der türkischen Grenze führt und deren Verbindung mit den türkischen Eisenbahnen man erhofft, fleissig gearbeitet. Die französische Gesellschaft hat die ganze fertige Strecke übernommen, das alte Material gesichtet und neues kommen lassen; überall sind die Büros errichtet, und die Arbeiten schreiten vorwärts. Wann der Bau der Strecke Sparta-Tripolitza und Sparta-Gytheion (Marathonisi) beginnt, ist noch nicht festgestellt, doch sind die Vorarbeiten gemacht, und diese haben gezeigt, dass beim Uebergang des Taygetos grosse Schwierigkeiten zu überwinden sind. Die erstere Strecke (Sparta-Tripolitza) wird die Hauptstadt mit Sparta verbinden, die zweite Sparta mit dem Meere, was bis jetzt nur zu Wagen geschehen konnte. Dann fehlt noch die Fortsetzung der Eisenbahn Missolonghi-Agrinion bis Arba an der türkischen Grenze; dadurch sollen Aetolien und Akarnanien der Hauptstadt näher gebracht werden, doch werden wohl noch Jahre vergehen, bis diese Strecke in Angriff genommen werden kann.

— **Erhöhte Fahrgeschwindigkeit der Kurirzüge auf der Moskau-Brester Eisenbahn.** Gegenwärtig ist die Frage angeregt worden, die Fahrgeschwindigkeit der Kurirzüge zwischen Moskau und dem Westen auf 65 Werst (= 69,35 km) in der Stunde zu steigern. Wie es nun mit diesen sogen. Kurirzügen und namentlich mit der Bahn, auf der sie verkehren sollen, bestellt ist, darüber gibt ein St. Petersburger Bericht interessanten Aufschluss. Auf eine bezügliche Anfrage vom Ministerium, wie und ob es ermöglicht werden könne, die Geschwindigkeit der Kurirzüge zu erhöhen, hat sich die Direktion der Moskau-Brester Bahn mit dem Gegenstande beschäftigt und ist zu folgenden Schlüssen gekommen: 1. auf der ganzen Bahnstrecke müssen zuvor die Schienen durch eine neue schwere Art ($28\frac{1}{2}$ Pfund für den lauf. Fuss) ersetzt werden; 2. diese Umwandlung muss binnen vier Jahren erfolgen und wird insgesammt 20 000 000 R. kosten; 3. bis dahin darf die Geschwindigkeit der Kurirzüge, die jetzt 50 Werst (= 53,35 km) beträgt, nicht nur nicht gesteigert, sondern muss diese auf 44 Werst (= 46,94 km) in der Stunde herabgesetzt werden. Das ist ein kalter Wasserstrahl für die heissblütigen Moskowiter. Nicht nur bekommen sie nach dem Bericht der Direktion in absehbarer Zeit nicht die erstrebte schnelle Verbindung nach dem Westen, sondern es wird ihnen auch noch vor Augen geführt, dass sie sich bei der zur Zeit üblichen Geschwindigkeit in steter Lebensgefahr befinden haben, denn die Direktion stellt ausdrücklich fest, dass der Zustand der Bahn eine Geschwindigkeit von 50 Werst nicht zulässt.

Das ist hart!

— **Die Entschädigungsklagen gegen die russischen Eisenbahnen** erreichen alljährlich, wie die „Nowoje Wremjä“ ausführt, in ihrer Gesammtsumme eine ganz bedeutende Höhe. So wurden im Jahre 1900 gegen die Nikolaibahn 3 714 Klagen mit einer Gesammtsumme von 3 196 625 R. angestrengt, gegen die Warschauer Bahn 7 251 Klagen in der Gesammtsumme von 1 926 775 R. und gegen die Südwestbahnen 6 665 Klagen in der Gesammthöhe von 2 189 965 R. Besonders die Rjäsan-Uralbahn wird von Entschädigungsforderungen stark heimgesucht: im Jahre 1901 hatte sie sich in nicht weniger als 15 359 Fällen vor Gericht zu verantworten, wobei die Gesammtsumme der Forderungen 4 006 575 R. betrug; die Klagen waren an 362 Orten des Reiches angestrengt worden; obwohl die erwähnte Bahn in vielen dieser Fälle nur als „dritte Person“ betheiligt war, musste sie doch in ihrem eigenen Interesse sich vor Gericht vertreten lassen.

Im Anschluss hieran führt die „Nowoje Wremjä“ aus, dass die gegenwärtig gültigen Gesetzbestimmungen dringend einer Durchsicht bedürfen. Zunächst ist jede Eisenbahn verpflichtet, sich an jedem beliebigen Orte des Reiches, wo eine Klage gegen sie anhängig gemacht wird, vor Gericht zu verantworten. Das bringt, wie das oben angeführte Beispiel der Rjäsan-Uralbahn zeigt, oft unüberwindliche Schwierigkeiten mit sich. Ferner kommt es bei der solidarischen Haftpflicht der Eisenbahnen im direkten Güterverkehr oft vor, dass die Klage gar nicht gegen diejenige Verwaltung angestrengt wird, welche die Entschädigungssumme zu leisten hätte, sondern gegen eine andere Bahn, die gar nicht daran betheiligt ist, den Prozess zu gewinnen; es werden daher häufig Bahnen als „dritte Person“ verurtheilt, weil die Vertheidigung vor Gericht gar nicht oder in lässiger Weise geführt wird. Es müsste daher nach Ansicht des Petersburger Blattes zur solidarischen Haftpflicht die solidarische Vertheidigungspflicht hinzugefügt werden. Endlich ist noch zu erwähnen, dass die sachgemässe Entscheidung vieler Forderungsklagen technische Spezialkenntnisse erfordert, über welche ein Richter im allgemeinen nicht verfügt; dennoch gilt nach den jetzt bestehenden Gesetzen jeder Richter als zuständig in diesen Sachen.

Es soll demnächst eine Konferenz von Rechtsanwälten sämmtlicher Eisenbahnen einberufen werden, welche die bestehenden Bestimmungen einer Durchsicht zu unterziehen haben wird.

Soweit die „Nowoje Wremjä“.

Die grössten Unzuträglichkeiten sind überall empfunden und vielfach öffentlich besprochen, auch ist anerkannt worden, dass hier Wandel geschaffen werden muss. Aber ist hier ein geeigneter Weg gewählt worden, um ans Ziel zu kommen? Ist hier nicht der Bock zum Gärtner gemacht?

Fremde Welttheile.

— **Ueber einen „Eisenbahnkrieg“ in den Vereinigten Staaten von Amerika** berichtet „Engineering“, dass zwei der grössten, das Eisenbahnwesen in Nordamerika beherrschenden Interessenverbände, die Pennsylvania-Eisenbahn und die sogenannten Gouldlinien, in einen heftigen Wettbewerbskampf eingetreten sind, der auf nichts geringeres abzielt, als auf Erringung der unbedingten Vorherrschaft. Herr George J. Gould, der Sohn und Erbe des verstorbenen Eisenbahnkönigs, ist Eigenthümer der Manhattan-Hochbahn in der Stadt Newyork und hat den überwiegenden Antheil an verschiedenen der südwestlichen Linien, namentlich der Missouri-Pacific- und der Texas-Pacific-Bahn, während die Pennsylvania-Eisenbahn heutigen Tages den beherrschenden Einfluss auf allen Bahnen der Mittel- und Oststaaten an sich gebracht hat. Ferner ist Gould in hervorragender Weise betheiligt an der „Western-Union“-Telegraphengesellschaft, die ihre Büros auf allen Stationen der Haupteisenbahnen besitzt, ausserdem Zweiglinien nach allen Städten der Vereinigten Staaten angelegt hat und übrigens auch die ausschliessliche Berechtigung zum telephonischen Verkehr mit Kuba und Westindien in Händen hat. Mit diesen weitreichenden Gerechtsamen versuchten vor einigen Jahren der inzwischen verstorbene John W. Mackay und Gordon Bennett, der Eigenthümer des „New York Herald“, in Wettbewerb zu treten, indem sie die „Postal Telegraph“-Gesellschaft gründeten, doch schlug dieses Unternehmen vollständig fehl, weil die Stellung der „Western Union“-Telegraphengesellschaft durch ihre Verträge mit den verschiedenen Eisenbahngesellschaften zu fest begründet war.

Ganz neuerdings haben sich nun die Gould'schen Erben einen überwiegenden Einfluss auf eine kleine Zweigbahn gesichert, die nach Pittsburg hineinführt, und gleichzeitig der Stadt Baltimore die „Western Maryland“-Eisenbahn abgekauft. Erstere verbindet das Gould'sche Eisenbahnnetz mit einem äusserst wichtigen Verkehrsmittelpunkte, während die letztere Bahn durch ein Gebiet führt, in welchem der gesammte Personen- und Güterverkehr bislang ausschliesslich von der Pennsylvaniabahn beherrscht wurde. Die Bedeutung dieses Kaufes liegt in dem Umstande, dass die neu erworbene „Western-Maryland“-Bahn ein Bindeglied bildet zwischen dem binnenländischen Gould'schen Eisenbahnnetz und dem Osten und dadurch zu einer ernstlichen Drohung für die Machtstellung der Nebenbuhlerin wird, die bis dahin den ganzen Personen- und Güterverkehr zwischen Newyork, Philadelphia, Baltimore und Washington ausschliesslich in ihrer Hand hielt. Kaum hatten sich daher die Gouldleute in Baltimore eingedrängt, so begann auch schon der Wiedervergeltungskrieg gegen sie, indem die Pennsylvanialeute der „Western-Union“-Telegraphengesellschaft die Weisung ertheilten, alle ihre Apparate und Drähte von dem Grund und Boden des von der Pennsylvaniabahn beherrschten Eisenbahnnetzes zu entfernen und zwar spätestens gegen Ende dieses Monats. Zugleich wurde allen Beamten der Telegraphengesellschaft die Berechtigung zum Benutzen und Betreten der Bahnen entzogen. Die letztere antwortete sofort damit, dass sie ihre Beamten anwies, die Depeschen der Bahnverwaltung, welche bis dahin unentgeltlich befördert worden waren, nur noch gegen Gebührenzahlung abzufertigen.

Der nächste Vorstoss der Gegner bestand sodann darin, dass die zum Pennsylvanianetz gehörige „Baltimore- & Ohio“-Bahn der „Western Maryland“-Eisenbahngesellschaft mittheilte, sie werde hinfort alle diejenigen Transporte, welche sie ihr bislang zugewandt habe, nicht mehr auf sie übergehen lassen. Unter diesen Umständen sieht die Sache für die Gouldleute augenblicklich übel genug aus, und sie werden viele Schwierigkeiten zu überwinden haben, bis sie das von ihnen angestrebte Ziel erreichen, welches in der Eröffnung eines wirksamen Wettbewerbs gegenüber dem „Pennsylvanianetz“ besteht. Denn die Leiter dieses letzteren Unternehmens gelten für thatkräftige, rührige und geschäftserfahrene Leute, die gewohnt sind, grosse Pläne zu entwerfen und in Vollzug zu setzen.

So sind denn gegenwärtig die Blicke der Geschäftswelt sowohl wie des grossen Publikums mit Aufmerksamkeit auf den Schauplatz des Eisenbahnkrieges gerichtet, und mit gespanntester Erwartung sieht man dem nächsten Schachzuge entgegen.

Allgemeines.

— **Eine bemerkenswerthe Lokomotive.** Unter dieser Ueberschrift bespricht „Engineering“ die Leistungen einer unter dem Namen „Charles Dickens“ bekannten Schnellzugmaschine, welche seit Jahren einen der Morgenzüge der Nordwestbahn von London nach Manchester gebracht und den um 4 Uhr Nachmittags von dort abgehenden Abendzug nach London zurückgeführt hat. Im Anfang August hatte sie diese Hin- und Rückfahrt zum 5312. Male bewerkstelligt und damit volle 2000000 engl. Meilen (3200000 km) zurückgelegt, ohne dass irgend einer der von ihr beförderten Reisenden dabei je den geringsten Unfall erlitten hätte. Mit berechtigtem Stolze weist das englische Blatt darauf hin, dass hierin ein augenfälliger Beweis für die bewundernswerthe Sorgfalt liegt, mit welcher der Betriebsdienst auf den grossen britischen Bahnen gehandhabt wird. Die von dieser Maschine geschaffte Gesammtleistung von 2000000 engl. Meilen stellt sich auf das hundertfache der Jahresleistung der gewöhnlichen Lokomotiven, da diese auf englischen Bahnen durchschnittlich eine Jahresleistung von 20000 engl. Meilen (32000 km) aufzuweisen haben. Dabei ist aber die Maschine „Charles Dickens“ erst 20 Jahre alt, indem sie Ende Februar 1882 in Dienst gestellt wurde. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der von ihr gefahrenen Züge hat sich von 67 auf 81 km erhöht, trotzdem dass gleichzeitig das Gewicht dieser Züge durch die Einstellung von Speise- und anderen Luxuswagen und durch Vorrichtungen für elektrische Beleuchtung in erheblichem Maasse vermehrt wurde. Während dieser ganzen Zeit hat die Maschine einen Kohlenverbrauch von 27500 t gehabt, was einem Verbrauch von etwa 9 kg für das Zugkilometer entspricht.

Die obige Angabe, dass die durchschnittliche Jahresleistung einer Lokomotive auf englischen Bahnen nur 32000 km beträgt, kann vielleicht auffallen, da die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1900 ergibt, dass die gleiche Leistung bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen 40000, bei den bayerischen und württembergischen Bahnen rund 43000 und bei den badischen Bahnen 45000 km betragen hat. Vielleicht aber sind in jener Angabe nur Nutzkilometer zur Berechnung gezogen, und diese betrugen im Jahre 1900 bei den preussisch-hessischen Bahnen durchschnittlich 26000, bei den bayerischen Bahnen 32000, bei den württembergischen Bahnen 30000 und bei den badischen Bahnen 31000 km für die einzelne Lokomotive.

— **Eine neue Erfindung** wird in scherzhafter Weise von „Railr. Gaz.“ mitgetheilt, die wir auch unseren Lesern nicht vorenthalten wollen: „Ein grosser Philosoph hat einmal die Entdeckung gemacht, dass jeder menschliche Fortschritt aufgehalten und beeinträchtigt wird durch drei in der Materie begründete Hindernisse: den Reibungswiderstand, die Schwerkraft und die Vergänglichkeit aller Stoffe. Jahr für Jahr sehen wir zahlreiche Erfinder bemüht, diese Hindernisse aus dem Wege zu räumen, am häufigsten aber ist es der Reibungswiderstand, gegen welchen die Herren Weltverbesserer ihre Pläne richten. So hören wir denn jetzt von einem jungen Manne im Mississippithale, der ein Kugellager für Wagenachsen erfunden hat, das den Reibungswiderstand um 1500 % — sage und schreibe: fünfzehnhundert Prozent — ermässigt. Uns erinnert dies lebhaft an jenen Herrn Forney, der seine Freunde oftmals über eine von ihm erfundene Lokomotive

unterhielt, bei welcher sämmtliche auf eine Feuerungsersparniss abzielenden neueren Verbesserungen vereinigt zur Anwendung gebracht werden sollten. Durch die Zusammenrechnung aller auf diese Weise zu ersparenden Prozentsätze ergab sich dann ein so hocher Betrag, dass die ersparte Kohle die verbrauchte um ein erhebliches überstieg; die hierdurch übergewonnene Kohle konnte also verkauft werden, und für die Bahnverwaltung besass eine solche Lokomotive gleichzeitig den Werth einer Kohlengrube. — Uebrigens tragen wir kein Bedenken, dem neuerfundenen Kugellager eine noch wesentlich grössere Bedeutung beizumessen. Denn nachdem jeglicher Reibungswiderstand jetzt baldigst verschwunden sein wird, würden fernerhin nur noch die Schwerkraft und die natürliche Vergänglichkeit als Hemmnisse des menschlichen Fortschritts bestehen bleiben."

— **Die längste Eisenbahnbrücke der Welt.** Die an der Ostküste Vorderindiens entlang von Madras nach Kalkutta führende East Coast-Eisenbahn überschreitet bei Rajamahendri den von den West-Ghats herabkommenden Godaweri, etwa 64 km aufwärts von seiner Mündung. Der Godaweri, nächst dem Ganges und dem Indus der mächtigste Strom Indiens, hat hier eine Breite von 2750 m und eine Stromgeschwindigkeit von 1,2 bis 3,3 m in der Sekunde. Das in Indien häufig beim Brückenbau angewandte Verfahren, den Strom durch Herstellung eines vertieften Kanals einzuengen, um seine Breite zu vermindern und auf diese Weise die Länge der Brücke zu verkürzen, war hier ausgeschlossen, man war also gezwungen, den Strom in seiner ganzen Breite zu überbrücken. Zum Bau der Brücke wollte man nur inländische Erzeugnisse und Arbeiter verwenden. Da es in Indien an geschickten Maurern und Arbeitern nicht mangelt, so war die Herstellung einer grösseren Anzahl gemauerter Brückenpfeiler nicht schwierig. Die verhältnissmässig kurzen Brückenjoche konnten in Indien selbst aus Eisen hergestellt werden. Die Bauverhältnisse im Godaweri waren, wie der „Hamb. Korresp." mittheilt, für den Pfeilerbau nicht ungünstig, da nur einige Pfeiler in tiefem Wasser zu stehen kamen. Man führte 56 Strompfeiler in Abständen von je 45,7 m und an jedem Ufer eine Fluthbrücke aus, so dass die Brücke eine Gesammtlänge von 2772 m erreichte. Die Gründungsarbeiten für die Pfeiler wurden unter Luftdruck in Taucherkasten ausgeführt, die, je nach der Wassertiefe, eine Höhe von 5 bis 15 m hatten. Die offenen Schachte von 7 bis 12 m Tiefe wurden, je nach Erfordern, ausgehoben und dann mit Betonmasse gefüllt. Die Brücke ist nur eingleisig und hat daher in der Eisenkonstruktion, die aus parallelen Gitterträgern besteht, nur 4,9 m Breite. Diese Bauart und die verhältnissmässig geringe Länge der einzelnen Brückenjoche gestatteten es, die Parallelträger fertig herbeizuschaffen und einzeln auf ihre Lager zu heben. Der Quer- und Windverband konnte eingebaut werden, als die Träger auf den Pfeilern lagen, so dass ein eigentliches Baugerüst gar nicht erforderlich war. Der Bau der Riesenbrücke dauerte rund drei Jahre.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der am 9. d. Mts. unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Schröder abgehaltenen Sitzung des Vereins, der auch der Minister der öffentlichen Arbeiten Budde beiwohnte, hielt Regierungs- und Baurath Scholkmann einen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag über einige auf den preussisch-hessischen Bahnen in der letzten Zeit zur Erhöhung der Betriebssicherheit getroffene Einrichtungen. Er erläuterte ausführlich die von der Staatseisenbahnverwaltung zur allgemeinen Einführung angenommene elektrische Streckenblockung in der sogen. vierfeldrigen Form, bei der in Ergänzung der bisher üblichen Anordnung die Freimeldung einer Eisenbahnstrecke für einen Zug durch den Blockwärter noch davon abhängig gemacht wird, dass der voraufgefahrene Zug einen Kontakt überfahren hat. Die Ausführungen über diese Vervollkommnung sowie über einige weitere Verbesserungen, die an den zu einer zusammenhängenden Blockstrecke gehörigen und der wirklichen Ausführung entsprechenden Blockwerken gezeigt wurden, liessen erkennen, dass die Einrichtungen zur Sicherung der Zugfolge einen hohen Grad der Vollkommenheit erreicht haben und von keiner anderen Blockeinrichtung, auch nicht von dem sogen. automatischen Blocksystem, übertroffen werden.

Weiter wurden die Maassnahmen besprochen, die zur Deckung liegen gebliebener Züge und gegen das Ueberfahren von Haltsignalen empfohlen sind. Der Vortragende wies nach, dass es den unzähligen Erfindern auf diesem Gebiete nicht gelungen sei, etwas Brauchbares vorzuschlagen. Mit grossem Interesse wurde die Mittheilung aufgenommen, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung im Begriffe stehe, zur Deckung von Zügen auf freier Strecke in der Dunkelheit und bei Nebel rothbrennende Magnesiumfackeln zu verwenden, deren Licht, wie Versuche dargethan haben, auch bei Nebel 500 bis 600 m weit sichtbar sei. Es wird geplant, jedem Zuge eine Anzahl solcher Fackeln von 5 bis 6 Minuten Brenndauer mitzugeben, die der Schlussbremser oder ein Schaffner sofort anzünden soll, sobald sein Zug aus irgend einem Grunde auf freier Strecke zum Halten kommt. So lange die Fackel brennt, kann der Zugführer untersuchen, ob der Zug voraussichtlich bald weiter fahren wird, oder ob er besondere Maassregeln zur Deckung des Zuges treffen muss.

Als weitere geeignete Maassnahme zur Erhöhung der Betriebssicherheit wurde die in der Vorbereitung befindliche Ausrüstung der Block- und Streckenwärterposten mit Fernsprechern besprochen, die eine leichte und schnelle Verständigung der Wärter unter sich und mit den benachbarten Stationen ermöglichen. Ein Modell eines solchen Fernsprechers, der für sämmtliche Strecken in einheitlicher Ausführung beschafft werden soll, wurde näher erläutert. Schliesslich wurde noch ein von dem Regierungs- und Baurath Wittfeld erdachter Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven im Betriebe vorgeführt und näher beschrieben.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahn-Gesetzgebung des Deutschen Reichs.** Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister; von W. Pietsch, Geheimem expedirenden Sekretär im Reichs-Eisenbahnamt. Berlin 1902.

Die in der bekannten Guttentag'schen Sammlung als Nr. 66 soeben erschienene neue Ausgabe enthält die nachstehenden Eisenbahngesetze, Verordnungen und Staatsverträge in ihrer in den letzten Jahren mehrfach veränderten Fassung. Sie umfasst unter A. Allgemeines: die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bestimmungen der Reichsverfassung, das Gesetz, betreffend die Errichtung eines Reichseisenbahnamts und das Regulativ, betreffend das durch Richter verstärkte Reichseisenbahnamt. Sodann erscheinen unter B. Anlage, Ausrüstung und Betrieb der Eisenbahnen: die Betriebsordnung für die Hauptbahnen, die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten, die Signalordnung, die Normen für Bau und Ausrüstung der Hauptbahnen, die Bahnordnung für Nebenbahnen, die Bestimmungen, betreffend die technische Einheit, die Vorschriften über zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen, das Haftpflichtgesetz und das Gesetz, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Betriebsmitteln. Endlich enthält die Sammlung unter C. Verkehr: die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs (Auszug), die Eisenbahn-Verkehrsordnung, das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, das Gesetz, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen beim Viehtransport, die Bekanntmachung des Reichskanzlers zur Ausführung dieses Gesetzes, die Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen beim Transport lebenden Geflügels sowie die Vorschriften über Verladung und Beförderung lebender Thiere. Damit sind die wichtigsten der vom Reich über das Eisenbahnwesen erlassenen Vorschriften wiedergegeben, allerdings mit Ausnahme derjenigen über das Verhältniss der Eisenbahnen zur Post-, Telegraphen-, Zoll-, Steuer- und Militärverwaltung sowie der im Bürgerlichen Gesetzbuch, im Strafgesetzbuch und sonstigen Reichsgesetzen zerstreut vorkommenden Bestimmungen, die das Eisenbahnwesen berühren. Diese Beschränkung schien, wie aus dem Vorwort hervorgeht, erforderlich, um nicht das für diese Sammlung bestimmte Maass zu überschreiten. Doch sind die vornehmlichsten Reichsgesetze und Verordnungen, in denen sich u. a. auch mit dem Eisenbahnwesen im Zusammenhange stehende Bestimmungen finden, an den geeigneten Stellen, namentlich bei der Reichsverfassung, angezogen.

Die beigegebenen Anmerkungen beschränken sich, dem Charakter einer Textausgabe entsprechend, auf kurze Hinweise, betreffend frühere Vorgänge auf gleichen Gebieten, Anführungen aus Verhandlungen der gesetzgebenden Faktoren, von Parallelstellen in verwandten Vorschriften und von besonders wichtigen gerichtlichen Entscheidungen grundsätzlicher Natur, sowie Auszüge aus Erlassen des Reichseisenbahnamts, nebst Notizen über einschlägige Bestimmungen der Tarife, des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und des Eisenbahn-Verkehrsverbandes. Bei der Reichsverfassung ist etwas näher darauf eingegangen, inwieweit ihre auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Direktiven zur Ausführung gelangt sind.

Unseres Dafürhaltens ist dem Verfasser die Lösung der

nicht leichten Aufgabe, die den Texten beigegebenen Erläuterungen bei grosser Reichhaltigkeit auf das wissenswertheste zu beschränken, wohl gelungen. Die Texte selbst sind, soweit wir durch umfassende Stichproben ermitteln konnten, mit grosser Korrektheit und — abgesehen von den zwei erwähnten nur auszugsweise mitgetheilten Gesetzen — durchaus vollständig wiedergegeben. Die äussere Ausstattung des 630 Seiten zählenden Duodezbandes wird selbst weitgehende Ansprüche befriedigen. Der Preis beträgt für das gebundene Exemplar 5 ℳ.

Im Interesse aller derer, welche mit diesem umfangreichen Rechtsgebiete Befassung haben, möchten wir dem Werkchen eine möglichst grosse Verbreitung wünschen. G.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 20,681 km lange Strecke Schreiberhau-Grünthal der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Fahrscheinverzeichnisse: Ausgabe für den Dienstgebrauch und Ausgabe für das Publikum.

Die vom 1. Oktober 1902 ab gültigen Nachträge zu den vorbezeichneten Verzeichnissen sind an die Bahnverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 428 vom 12. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 16. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen und Aenderung von Stationsnamen.

Am 1. Oktober 1902 werden die nachgenannten drei neuerrichteten Haltepunkte dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehre übergeben:

1. Buchholz (Linie Weipert-Annaberg) zwischen Buchholz und Annaberg, 2. Jössnitz (Linie Leipzig-Hof) zwischen Jocketa und Plauen i. V. ob. Bf. und 3. Limbach (Linie Leipzig-Hof) zwischen Netzschkau und Herlasgrün.

Zur Unterscheidung der beiden bereits bestehenden Verkehrsstellen Buchholz (Linie Weipert-Annaberg) und Limbach (Linie Wittgensdorf-Chemnitz) von den neuen Stationen gleichen Namens erhalten die ersteren die Benennungen „Buchholz Bahnhof“ und „Limbach b. Chemnitz“, die letzteren die Benennungen „Buchholz Haltepunkt“ und „Limbach i. V.“. Ueber die auf den neuen Verkehrsstellen haltenden Personenzüge wird der am gleichen Tage in Kraft tretende Winterfahrplan die nöthige Auskunft geben. Die Personen- und Gepäcktarife werden auf den neuen Haltepunkten sowie auf den Nachbarstationen mit dem sonst erforderlichen durch Anschläge rechtzeitig bekannt gemacht werden. Ebenfalls vom 1. Oktober d. J. an erhalten die nachgenannten Stationen andere Benennungen, und zwar: Haltestelle und Personenhaltepunkt Markersdorf (Linie Zittau-Hermsdorf): „Markersdorf bei Reichenau“; Ottendorf b. Neustadt i. S. (Linie Bautzen-Schandau): „Oberottendorf“; Unterzwota (Linie Zwota-Klingenthal): „Zwota Haltepunkt“ und Zwota (Linie Chemnitz-Adorf): „Zwota Bahnhof“. (2410)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband. Ostpreussisch-russischer Verkehr über Grajewo.

Am 19. Oktober alten/1. November neuen Stils 1902 tritt an Stelle des Ausnahmetarifs 8 für Flachs usw. vom 1./13. April 1893 (vormaliger Spezialtarif 2 für den Moskau-Königsberger Eisenbahnverband und Spezialtarif 3 für den preussisch-russischen Eisenbahnverband) nebst Nachträgen 1—7 als Anhang zum niederländisch-deutsch-russischen Gütertarif der folgende Tarif in Kraft:

Gütertarif, Theil VI, Abtheilung B, enthaltend den Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf, Heede, Werg usw. im Verkehr von russischen Stationen nach Königsberg i/Pr. und Pillau, Stationen der ostpr. Südbahn, über Grajewo-Prostken.

Der neue Tarif enthält gegenüber dem zur Aufhebung kommenden Tarife neben verschiedenen Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen.

Druckstücke des neuen Tarifs sind vom 1. Oktober d. J. ab von unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof käuflich zu beziehen. Bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau auf Verlangen über einzelne Frachtsätze Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 16. Sept. 1902.
Direktion (2411H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. September 1902 wird die Station Golzern der sächsischen Staatseisenbahnen in die im norddeutsch-sächsischen und Berlin-Stettin-sächsischen Verkehre gültigen Ausnahmetarife für Eisen und Stahl im Falle der überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern als Versandstation einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 17. September 1902. (2412)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1898.

Die in Nr. 61 der V.-Z. vom 6. August l. J. veröffentlichten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Roheisen ab den Rhein- und Main-Umschlagsplätzen nach Regensburg Donaulände gelten auch in umgekehrter Richtung.

München, den 17. September 1902. (2413)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 20. September 1902 tritt für die Beförderung frischer Seefische von Bremerhaven, Inlandshafen nach Gross-Rhüden, Station der braunschweigischen Landeseisenbahn, über den Bahnweg Kreiensen-Seesen ein direkter Tarifsatz der „Allgemeinen Stückgutklasse“ in Höhe von 2,69 ℳ für 100 kg in Kraft.

Hannover, den 15. September 1902. (2414)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der mitbetheiligten Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Am 1. Oktober d. J. wird zum Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1899 der Nachtrag III und zum Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1897 der Nachtrag V eingeführt.

Der erstere enthält Ergänzungen der Vorbestimmungen, Erweiterungen des Klassentarifs und schon bestehender Ausnahmetarife sowie die neuen Ausnahmetarife 68 für Hanf und Werg, 69 für Möbel von geb. Holz und 70 für bestimmte Eilgüter. In letzteren Ausnahmetarif sind für die Strecken der preussischen Staatsbahnen die regelrechten Lokalsätze eingerechnet.

Der Nachtrag V zum Heft 2 enthält Ergänzungen der Vorbestimmungen, Aenderungen von Frachtsätzen, Aufnahme neuer Verbandsstationen in die Ausnahmetarife a, c, d und Berichtigungen von Tarifkilometern.

Soweit durch die Nachträge Tariferhöhungen herbeigeführt werden, gelten diese erst vom 1. November 1902 ab.

Druckabzüge der Nachträge sind zum Preise von 1 ℳ für das Stück für Nachtrag III und von 0,40 ℳ für das Stück

für Nachtrag V bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 17. September 1902. (2415)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird

1. die mit unserer Bekanntmachung vom 30. August d. J. veröffentlichte Aenderung des Seehafen-Ausnahmetarifs E 2 (für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) auch auf den Verkehr von Stationen der badischen Staatsbahn, der Main-Neckarbahn und von Basel, Station der badischen und elsasslothringischen Eisenbahn, ausgedehnt;
2. die Station Essen=Segeroth des Bezirks Essen in die Eisen-Ausnahmetarife 9 und 9a der Tarifhefte 3 A, 3 B, 3 E, F und G aufgenommen.

Cöln, den 15. September 1902. (2416)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.

Am 20. September d. J. gelangen für Weintrauben als Eilgut von Gyöngyös U. St. E. nach Berlin folgende, auf Grund der Lokalsätze der preuss. Staatsb. gebildete Frachtsätze bis auf weiteres zur Einführung:

Für Weintrauben als Eilgut von Gyöngyös U. St. E. nach	bei Aufgabe in Mengen: unter 5 000 kg	von mindestens 5 000 kg
	auf einen Frachtbrief und Wagen	
	für 100 kg in Pfennigen	
Berlin Schles. und Görl. Bhf. . .	851,4	604,4
„ Anh. - Dresd. Bhf.	857,4	611,4
„ Centralmarkthalle	866,4	613,4

Breslau, den 17. Sept. 1902. (2417)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die im Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Kreuz-Schloppe für einzelne Artikel bereits zugestandene Ermässigung der seitens der Staatsbahn zu erhebenden Abfertigungsgebühr um 2 ₰ für 100 kg auch auf gebrannte Steine, Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine, Verblendsteine), Dachsteine (Dachziegel, Pfannen), Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht widerruflich ausgedehnt.

Entsprechend dem vorliegenden Bedürfniss wird diese Maassnahme jedoch auf den Verkehr mit den Stationen der Gruppen I, II und III beschränkt.

Bromberg, den 13. September 1902. (2418)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. Oktober d. J. treten für Thon, auch Schieferthon, des Ausnahmetarifs Nr. 46 unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen die nachstehenden direkten Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen in Kraft:

Nach und von	a	b
Triebitz St. E. G.-Gleiwitz	86	76

Breslau, den 18. September 1902. (2419)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Russisch - westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Am 1. November 1902 tritt an Stelle des Ausnahmetarifs für Flachs und Hanf vom 15. November 1893 nebst Nachträgen der Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf, Heede, Werg usw. von russischen Stationen nach Danzig und Neufahrwasser über Mlawa in Kraft. Der neue Tarif enthält gegenüber dem bisherigen neben Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen. Druckstücke des neuen Tarifs sind vom 1. Oktober d. J. ab bei den Stationen Danzig und Neufahrwasser sowie bei unserem Tarifbüreau käuflich zu haben. Bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau über einzelne Frachtsätze auf Verlangen Auskunft.

Danzig, den 17. September 1902. (2420)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 1. Oktober d. J. treten für Magnesit und Magnesitziegel unter den Bedingungen der Ausnahmetarife Nr. 20 A, Nr. 20 B und Nr. 21 folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach / Von	Ausnahmetarif Nr. 20 A: Friedrichshütte	Nr. 20 A: Zawadzki	Nr. 20 B: Friedrichshütte	Nr. 20 B: Zawadzki	Nr. 21: Friedrichshütte	Nr. 21: Zawadzki
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen					
Eichberg S. B.	131	136	136	141	—	—
Mitterdorf S. B.	134	139	139	144	145,5	150,5
Wartberg=Mürzthal S. B. . .	134	139	139	144	145,5	150,5
Wien=Matzleinsdorf S. B. tr. .	97	102	102	107	—	—

Breslau, den 17. September 1902. (2421)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Verkehr.

Am 1. Oktober 1902 tritt ein neuer Gütertarif — Heft 7 — für den Verkehr zwischen Bous, Dillingen (Saar), Saargemünd und Völklingen, Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und des Direktionsbezirks St. Johann = Saarbrücken, sowie Ulflingen, Station der Wilhelm - Luxemburger Eisenbahn und des Direktionsbezirks Cöln, einerseits und Stationen der holländischen Eisenbahn, der niederländischen Staatsbahn und Centralbahn andererseits in Kraft. Preis 0,50 ℳ.

Durch dieses Tarifheft werden aufgehoben:

1. das Heft V des niederländisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Februar 1886 hinsichtlich der Sätze für Bous, Saargemünd, Ulflingen und Völklingen;
2. die Hefte A 1—4 des rheinisch-westfälisch-niederländischen Tarifs vom 1. April 1895 hinsichtlich der Sätze für Bous, Dillingen (Saar), Saargemünd und Völklingen.

Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten und die direkten Frachtsätze aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Sätze bis zum 15. November 1902 in Geltung.

Cöln, den 20. September 1902. (2422)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Heft 10 des Theils II A der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Annweiler und kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 13. Septbr. 1902. (2423)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Aufhebung von Kundmachungen.

Die in Nr. 79 vom 9. Oktober 1901, Nr. 84 vom 26. Oktober 1901 und Nr. 94 vom 30. November 1901 dieser Zeitung unter fortl. Nr. 2623, 2804 und 3161 enthaltenen Kundmachungen, betreffend Einführung von Frachtsätzen für Obst, getrocknetes, und Pflaumenmus von Ruma bezw. für Möbel aus gebogenem Holze von Ungvár und für Holzkohle von Arad, Barcs etc. werden mit 30. September 1902 aufgehoben.

Wien, am 13. September 1902. (2424)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Nachträge Nr. VI zum Heft 13 und Nr. IV zum Heft 19 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. Oktober d. J. zur Einführung. (Verkaufspreis der Nachträge je 10 ₰.) Durch die Nachträge werden ermässigte Frachtsätze für einige Stationen der Prinz Heinrichbahn, ferner Frachtsätze für Eisen des Spezialtarifs II und Giessereiroheisen im Verkehr von der Prinz Heinrichbahn nach Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg eingeführt.

Strassburg, den 12. Septbr. 1902. (2425)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutscher Privatbahn - Gütertarif.

Am 1. Oktober d. J. werden die an der Neubaustrecke Schandelah - Oebisfelde gelegenen Stationen Gr. = Twülpstedt, Neindorf, Rothenkamp und Velpke des Direktionsbezirks Magdeburg dem öffentlichen Verkehr übergeben. Demzufolge treten die in dem Nachtrage XI zum Heft 3 für diese Stationen enthaltenen Entfernungen etc. von genanntem Tage ab in Kraft. Zugleich wird nachrichtlich bekannt gegeben, dass die Neubaustrecke „Nauen - Wildpark" am 1. September d. J. eröffnet wurde und sonach die in dem obenbezeichneten Nachtrage enthaltenen anderweiten Entfernungen für den Verkehr zwischen einigen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg und der Stendal - Tangermünder Eisenbahn am 1. September d. J. Gültigkeit erlangt haben.

Erfurt, den 13. September 1902. (2426)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1902 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Almelo (Station der holländischen Eisenbahn und der niederländischen Staatseisenbahn), Dedemsvaart, Helenaveen, Helmond und Hoogeveen (Stationen der niederländischen Staatseisenbahn) nach den Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Preis 10 ₰.

Durch den neuen Tarif wird der Ausnahmetarif für Torfstreu von Almelo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen nach Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen vom 15. November 1894 aufgehoben. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November 1902 in Kraft.

Cöln, den 11. September 1902. (2427)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. gelangt für die Beförderung von Erzen der Position E 22 c der Güterklassifikation (Tariftheil I, Abtheilung B) in Ladungen von mindestens 10 000 kg (und zwar für Sendungen von Stationen der Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor) von Arnoldstein transit nach Sinzing der direkte Frachtsatz von 1,17 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 15. September 1902. (2428)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.
Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge I.

Zu den vom 1. Januar 1901 gültigen Verbands-Gütertarifen Theil II der vorbezeichneten Eisenbahnverbände treten mit Gültigkeit vom 1. November 1902 die Nachträge I in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen des Vorwortes, des Abschnittes B (Besondere Tarifbestimmungen), Ergänzungen der Güterklassifikation, der allgemeinen und diverser Ausnahmetarife, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 (Reis), einen neuen Ausnahmetarif 10 (Benzin und Rohbenzin), sowie verschiedene anderweitige Ergänzungen bezw. Aenderungen.

Der Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif Theil II des adriatisch-norddeutschen Eisenbahnverbandes enthält ausserdem noch die neuen Ausnahmetarife 11 (Spiritus und Sprit), 12 (Eisen) und 22 (Kartoffelstärkefabrikate etc.).

Insoweit durch den Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif Theil II des adriatisch-norddeutschen Eisenbahnverbandes Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, treten dieselben erst mit 15. November 1902 in Kraft.

Exemplare des Nachtrages I zum Verbands-Gütertarif Theil II des adriatisch-norddeutschen Eisenbahnverbandes sind zum Preise von 10 Hellern = 9 ₰, solche des Nachtrages I zum Verbands-Gütertarif Theil II des adriatisch-sächsischen Eisenbahnverbandes zum Preise von 15 Hellern = 13 ₰ bei den betheiligten Bahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. September 1902. (2429)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird zu dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarife der Nachtrag I herausgegeben. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen Bestimmungen über Verausgabung von Arbeiter-Wochenkarten, erhöhte Fahrpreise für die IV. Wagenklasse und für Monatskarten. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Bestimmungen unter I (3) derselben von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt. (2430)

Braunschweig, den 16. Sept. 1902.

Die Direktion.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird zu dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarif der Nachtrag IV herausgegeben. Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen erhöhte Fahrpreise für die IV. Wagenklasse.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Oschersleben, den 16. Septbr. 1902. (2431)

Der Vorstand.

---

4. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren:
Gruppe I: Eschen-, Roth- und Hainbuchen-, Eichen-, Erlen-, Nussbaum- und Birnbaumdielen;
Gruppe II: amerikanische Pappeldielen, amerikanisches Fichtenholz, Tannendielen, tannene Rahmenschenkel, tannene Latten, Telegraphenstangen, Einfriedigungspfähle und Abfallholz in Bündeln;

b) Schwellen aus Kiefernholz.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 6. Oktober 1902"

versehen spätestens

Montag, den 6. Oktober 1902,
Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Sept. 1902. (2432)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für die Eisenbahnbrücke über den Queiss bei Naumburg, bestehend aus überschläglich 360 000 kg Flusseisen und 15 500 kg Flussstahlguss, soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. In die Preisabgaben sind die Kosten für die spezielle Bearbeitung des Entwurfs (Festigkeitsberechnung, Entwurfszeichnungen und Gewichtsberechnung) mit einzuschliessen.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 6. Oktober, Vorm. 10 Uhr, an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof, Zimmer 41, einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnung liegen im genannten Büreau während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dort bezogen werden.

Breslau, den 15. September 1902. (2433)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion einschliesslich der Wellblechabdeckung für die Bahnsteighallen auf Bahnhof Breslau O/S. (1 025 000 kg Flusseisen, 3 600 kg Flussstahl und Flussstahlguss sowie 3 500 kg Gusseisen und 9 580 qm Wellblechabdeckung) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 14. Oktober, Vormittags 11 Uhr, an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 4 ℳ 50 ₰ einschliesslich der Zeichnungen, soweit der Vorrath reicht, von dort bezogen werden.

Breslau, den 15. September 1902. (2434)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 75. | 24. September 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 27 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ist in den Fällen des Art. 40 Abs. 1 und 3 des Internationalen Uebereinkommens und des § 87 Abs. 1 Ziffer I (1) und Ziffer II (1) der Verkehrsordnung Gegenbeweis der Eisenbahn zulässig?

Vom Direktionsassessor **Dr. Reindl** in München.

Art. 39 des Int. Ueb. und § 86 der V.-O. schreiben übereinstimmend vor:

„Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht beweist (§ 86 a. a. O.: es sei denn), dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte."

Art. 40 Abs. 1 und 3 des Int. Ueb. sodann bestimmte:

„Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden . . . ." und:

„Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden. . . . ."

§ 87 der V.-O. aber schreibt vor:

„Abs. 1. Wenn auf Grund des vorhergehenden Paragraphen für Versäumung der Lieferfrist Ersatz zu leisten ist, so können folgende Vergütungen beansprucht werden:

I. Wenn eine Angabe des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat:

1. ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt, bei einer Verspätung. . . . .

II. Wenn eine Angabe des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat:

1. ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt, bei einer Verspätung. . . . .

Abs. 2. Beweist die Eisenbahn, dass kein Schaden entstanden ist, so ist keine Vergütung zu leisten."

Es ist nun eine in der Litteratur und Rechtsprechung sehr umstrittene Frage, ob im Hinblick auf die Absicht des Gesetzgebers und den Wortlaut des Art. 40 Abs. 1 und 3 des Int. Ueb. und des § 87 Abs. 1 Ziffer I (1) und Ziffer II (1) der V.-O. in allen Fällen der Lieferfristüberschreitung der Normalsatz schlechthin, mit Ausschluss jeden Gegenbeweises, von der Eisenbahn zu ersetzen und daher die in Abs. 2 des § 87 der V.-O. enthaltene Vorschrift, die diesen Gegenbeweis zulässt, ungültig sei oder ob der Eisenbahn der Gegenbeweis, dass ein Schaden nicht entstanden sei, offen stehe, ferner ob dieser Gegenbeweis nur darauf gerichtet werden könne, dass ein Schaden überhaupt nicht, oder aber auch darauf, dass ein geringerer Schaden als der in Art. 40 und § 87 a. a. O. vorgesehene Frachtantheil erwachsen sei.

Was nun die erstere Frage — Zulässigkeit des Beweises, dass überhaupt kein Schaden entstanden sei — anlangt, so wird ihre Verneinung mit besonderem Nachdrucke von Eger[1]) vertreten, und der gleichen Ansicht hat sich auch das Oberlandesgericht Colmar angeschlossen.[2]) Eger findet in der fraglichen Bestimmung des Art. 40 bezw. des § 87 — ebenso wie in der Vorschrift des Art. 33 des Int. Ueb. und des § 79 der V.-O. —

[1]) Eger, Komm. z. Int. Ueb., S. 665, 666, 675 u. 676 u. Komm. z. V.-O., 2. Aufl., S. 552 u. 555 sowie Preuss. Eisenbahnrecht, Bd. II S. 542. Ebenso Wolf Eppinger in der „Oesterr. Eisenbahnzeitung" 1898, S. 217, nur mit anderer Begründung (Konventionalstrafe), und Buschmann, Das neue Betriebsreglement, S. 222. Dagegen: Gerstner, Int. Ueb., S. 386 und Der neueste Stand des Int. Ueb., S. 414; Rosenthal, Int. Ueb. S. 242; L.-G. Lemberg und österr. oberster Gerichtshof bei Eger, Entsch. Bd. 16 S. 318 u. Bd. 17 S. 49; Neumann in der Zeitschrift für „Eisenbahnen u. Dampfschiffahrt" der österr.-ungar. Monarchie 1896, S. 522, 523.

[2]) Urth. v. 19. Jan. 1900 bei Eger, Entsch. Bd. 17 S. 59.

eine Rechtsfiktion in Betreff des Bestehens und der Höhe des Schadens, gegen welche ein Gegenbeweis ausgeschlossen sei. Der Zweck dieser Vorschrift bestehe nach den Materialien zu Art. 40 des Int. Ueb. gerade darin, bei Versäumung der Lieferfrist behufs Vereinfachung des Entschädigungsverfahrens im Verkehrsinteresse langwierige Streitigkeiten über Bestehen und Höhe des Schadens zu vermeiden und deshalb, wenn die Versäumung der Lieferfrist feststehe, verhältnissmässig geringfügige Theile der Fracht als Vergütung ohne jeden Schadensnachweis zu gewähren. Würde der Gegenbeweis zugelassen werden, so würde der Zweck dieser Bestimmung illusorisch sein. Der Gegenbeweis würde zur Replik des Berechtigten führen und damit würde gerade das herbeigeführt werden, was vermieden werden soll. Auch die Bestimmungen des dem Art. 40 des Int. Ueb. zu Grunde liegenden § 70 des früheren deutschen und österreichischen Betriebsreglements sei in der Theorie und Praxis stets in diesem Sinne aufgefasst worden. Auf ähnlichen Erwägungen beruht auch das Urtheil des Oberlandesgerichts Colmar, wobei aber noch besonders auf den Unterschied zwischen der ohne Schadensnachweis zu erfolgenden Vergütung und dem bei Schadensnachweis zu gewährenden Schadenersatz hingewiesen wird. Die Ungültigkeit der in Abs. 2 des § 87 der V.-O. enthaltenen ausdrücklichen Bestimmung sodann findet Eger[3]) darin, dass der § 466 Abs. 3 des neuen H.-G.-B. der Eisenbahn-Verkehrsordnung lediglich die positive Bestimmung der Vergütungsbeträge (Normalsätze), welche ohne den Nachweis eines Schadens zu gewähren seien, überlasse, keineswegs aber auch die negative Bestimmung des Wegfalls der Vergütung im Falle des Gegenbeweises der Eisenbahn, und dass daher mit dieser Bestimmung die Verkehrsordnung zu Gunsten der Eisenbahn die ihr durch § 466 Abs. 3 des H.-G.-B. gegebene Ermächtigung im Widerspruche mit § 471 des H.-G.-B. überschritten habe.

Diese Ansicht Eger's und des oberlandesgerichtlichen Urtheils erscheinen mir aber nicht zutreffend.

Die Haftung der Eisenbahn für Versäumung der Lieferfrist ist gemäss Art. 39 des Int. Ueb., § 466 Abs. 1 H.-G.-B. und § 86 der V.-O. nur dann gegeben, wenn durch die Lieferfristüberschreitung ein Schaden entstanden ist; das Vorhandensein eines Schadens ist demnach Voraussetzung für den Eintritt einer Haftung der Eisenbahn wegen Lieferfristversäumung; ohne einen Schaden ist auch keine Haftung der Eisenbahn gegeben. Diese Voraussetzung der Haftung wird durch Art. 40 Int. Ueb. und § 87 V.-O. keineswegs alterirt; dies geht schon aus dem Wortlaute des § 87 V.-O. hervor, wo gesagt ist, dass, wenn auf Grund des vorhergehenden Paragraphen für Versäumung der Lieferfrist Ersatz zu leisten ist, die in § 87 näher normirten Vergütungen beansprucht werden können. Wenn dann in Art. 40 und § 87 a. a. O. gewisse Vergütungen auch ohne Schadennachweis gewährt werden wollen, so will damit offenbar nur gesagt sein, dass in diesen Fällen der Entschädigungsberechtigte von dem ihm nach allgemeinen Grundsätzen obliegenden Nachweis des Vorhandenseins des Schadens entbunden sein solle, weil dieser Nachweis nach Lage der Sache nur schwer oder gar nicht zu führen, gleichwohl der Schaden aber vorhanden ist, oder mit anderen Worten: es soll eine Rechtsvermuthung, eine praesumtio juris, für den Eintritt[4]) des Schadens sprechen, welche aber den Nachweis des Gegentheiles durch die Eisenbahn nicht ausschliesst. Es wäre schlechterdings nicht verständlich, warum Art. 39 des Int. Ueb. und § 466 Abs. 1 H.-G.-B. sowie § 86 der V.-O. bei der Regelung der Haftpflicht der Eisenbahn wegen Lieferfristversäumung als Prinzip das Vorhandensein eines Schadens[5]) festsetzen, wenn in Art. 40 und § 87 a. a. O. bei Geltendmachung der dort festgesetzten Normalsätze diese Voraussetzung wieder wegfallen soll; Art. 40 und § 87 weisen nach ihrem Wortlaute in keiner Weise darauf hin, dass sie die Grundlage des Art. 39 und des § 86 a. a. O. verrücken wollen, aus ihrer Fassung geht vielmehr hervor, dass sie lediglich die Höhe des gemäss Art. 39 und § 86 zu leistenden Schadenersatzes bestimmen und bis zu einer gewissen Höhe den Nachweis des Eintritts des Schadens dem Ersatzberechtigten erlassen wollen. Wenn dagegen in dem Urtheile des Oberlandesgerichts Colmar bemerkt wird, dass die Eingangsworte des § 87 der V.-O.: „Wenn auf Grund des vorhergehenden Paragraphen für Versäumung der Lieferfrist Ersatz zu leisten ist“ sich lediglich auf die in § 86 für die Fälle höherer Gewalt enthaltene Einschränkung der Haftung beziehen, so ist eine derartige Auslegung lediglich willkürlich; das Vorhandensein eines Schadens ist nach den klaren Worten des § 86 doch ebenso Voraussetzung für die Haftung der Eisenbahn, wie das Nichtvorliegen höherer Gewalt, und wenn daher § 87 sagt: „auf Grund des vorhergehenden Paragraphen“, so kann dies für eine unbefangene Auslegung doch nur so viel heissen als: „wenn die Voraussetzungen des § 86, also Vorhandensein eines Schadens und Nichtvorliegen höherer Gewalt, gegeben sind“; anderenfalls hätte die Betonung des Vorhandenseins eines Schadens in § 86 doch keinen vernünftigen Sinn, der Gesetzgeber hätte dann vielmehr in § 86 sagen müssen: „Die Eisenbahn haftet für Versäumung der Lieferfrist, es sei denn, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte“ und dann in § 87 die Höhe der für Versäumung der Lieferfrist zu zahlenden Vergütung je nach dem Umstande, ob durch die Verspätung nachweisbar ein Schaden entstanden ist oder nicht, festsetzen müssen.

Auch die Bemerkung in dem oberlandesgerichtlichen Urtheil, dass, wenn durch die Worte „ohne Nachweis eines Schadens“ lediglich eine Erleichterung der Beweislast hätte geschaffen werden sollen, es doch näher gelegen hätte, von dem Nachweise „des“ Schadens statt „eines“ Schadens zu sprechen und den Vorbehalt des Gegenbeweises besonders hervorzuheben, kann nichts gegen die hier vertretene Auffassung beweisen. Denn abgesehen davon, dass dieser Vorbehalt in § 87 Abs. 2 der V.-O. nunmehr getroffen ist, ist schwer erfindlich, wie aus dem Gebrauche des unbestimmten statt des bestimmten Artikels vor dem Worte „Schaden“ irgend eine Folgerung zu Gunsten der hier bekämpften Anschauung sollte abgeleitet werden können. Die Worte „ohne Nachweis eines Schadens“ schliessen ebenso wenig die Annahme, dass prinzipiell ein Schaden vorliegen müsse, aus, wie die Worte „ohne Nachweis des Schadens“, sie bringen aber m. E. deutlicher, als die letzteren Worte dies thun würden, zum Ausdruck, dass der Entschädigungsberechtigte nicht nur von dem Nachweise der Höhe des Schadens, sondern auch von dem Nachweise des Eintritts des Schadens befreit sein solle, wenn er nur die in Art. 40 und § 87 a. a. O. angegebenen Theile der Fracht beansprucht.

Wenn sodann das oberlandesgerichtliche Urtheil einen Gegensatz zwischen der im Falle des Nichtvorliegens eines Schadennachweises zu erfolgenden „Vergütung“ und dem beim Vorliegen eines Schadennachweises zu leistenden „Schadenersatz“ konstruiren will, so muss eine derartige Unterscheidung m. E. auf den ersten Blick als gänzlich verfehlt und unhaltbar bezeichnet werden. Was soll denn die ohne Schadennachweis zu leistende „Vergütung“ anderes sein als eben eine Ersetzung des — wenn auch nur vermutheten — Schadens, und was ist der im Falle des Nachweises zu leistende „Schadenersatz“ anderes als eine „Vergütung“ des Schadens? Beziehen sich ferner die Worte im Abs. 1 des § 87: „folgende Vergütungen“ nicht auch auf die Fälle in Ziff. I Nr. 2 und Ziff. II Nr. 2, in denen ein Schadennachweis erbracht ist, also ein „Schadenersatz“ vorliegt, und sagen Art. 40 des Int. Ueb. und § 87 der V.-O. für den Fall einer Interessedeklaration nicht ausdrücklich, dass in beiden Fällen, d. h. sowohl beim Nachweise eines Schadens, als beim Mangel dieses Nachweises „die Vergütung“ den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen darf? Wie man da noch

---

3) V.-O., 2. Aufl. S. 555.

4) Und des Umfangs, worüber weiter unten noch das nähere erörtert wird.

5) Verbis: Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher ..... entstanden ist. Ebenso wie hier auch Neumann a. a. O. S. 522.

von einem deutlichen Gegensatz zwischen „Vergütung“ und „Schadenersatz“ sprechen kann, ist mir schlechterdings nicht verständlich.

Auch die von Eger zur Begründung seiner Auffassung ins Feld geführte Entstehungsgeschichte des Art. 40 des Int. Ueb. beweist nicht die Richtigkeit der Eger'schen, sondern spricht gerade für die hier vertretene Anschauung. Die Artikel 26 und 27 des schweizerischen Entwurfes[6]), welche die Vergütungen für Verspätungen behandelten, sprechen ausdrücklich nur von Schadenersatz[7]), und der deutsche Gegenentwurf (Art. 27) richtet sich nur gegen die Höhe der im schweizerischen Entwurfe festgesetzten Vergütung, nicht aber dagegen, dass als Voraussetzung für die Entschädigungsleistung das Vorhandensein eines Schadens angenommen werde. Diese Voraussetzung lag vielmehr dem deutschen Gesetzentwurfe gleichfalls zu Grunde, wie aus der Begründung des Art. 27 des deutschen Gesetzentwurfes unzweideutig hervorgeht.[8]) Während der weiteren Verhandlungen über die Frage bis zur definitiven Feststellung des nunmehrigen Art. 40 wurden nun keine Aeusserungen dahin laut, dass von dem dem schweizerischen und dem deutschen Entwurfe zu Grunde liegenden Prinzip des Vorhandenseins eines Schadens in gewissen Fällen Umgang genommen werden solle, die Verhandlungen betrafen vielmehr stets nur die Höhe des Schadenbetrages[9]), und es ist denn auch der Grundgedanke des Art. 27 des deutschen Entwurfes durch die definitive Festsetzung des Art. 40 des Uebereinkommens nicht geändert worden.

Mit Unrecht berufen sich Eger und das Urtheil des Oberlandesgericht Colmar auch auf den § 70 des früheren Betriebsreglements. Denn wenn § 69 dieses Betriebsreglements sagt, dass die Eisenbahn für den Schaden hafte, der durch Versäumung dieser Lieferfrist entstanden ist, und § 70 Abs. 1 im Anschluss hieran sodann weiter bestimmt, dass die Eisenbahn für Versäumung der Lieferfrist die nachstehenden Beträge vergüte, ohne den Beweis zu verlangen, dass durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist, so kann dies sicherlich doch nur dahin aufgefasst werden, dass die Eisenbahn das Vorhandensein eines Schadens vermuthen, nicht aber, dass sie, auch wenn das Nichtvorhandensein eines Schadens für sie zweifellos feststeht, Schadenersatz leisten will. Die Worte „ohne den Beweis zu verlangen, dass ein Schaden entstanden ist“ bringen in unzweideutigster Weise zum Ausdruck, dass lediglich zu Gunsten des an sich zur Erbringung des Beweises, dass und welcher Schaden erwachsen ist, verpflichteten Entschädigungsberechtigten von der Erbringung des Beweises abgesehen, der Eintritt eines Schadens also auch ohne Beweis angenommen werden will, dass ein Schaden aber immer die Voraussetzung der Entschädigungspflicht ist und letztere daher nicht Platz greift, wenn feststeht, dass kein Schaden erwachsen ist.

Ebenso wenig kann auch der Einwand Eger's als durchschlagend erachtet werden, dass durch die hier vertretene Auffassung der Zweck der in Rede stehenden Vorschrift des Art. 40 Int. Ueb. und des § 87 V.-O. vereitelt würde. Dieser Zweck besteht doch nicht darin, der Eisenbahn entgegen dem in § 86 V.-O. und § 466 Abs. 1 des H.-G.-B. sowie in Art. 39 des Int. Ueb. festgesetzten Grundsatze eine Haftung auch für den Fall aufzuerlegen, dass durch die Verspätung überhaupt kein Schaden erwachsen ist, sondern lediglich darin, nicht den vollen Schaden, sondern nur gewisse Normalsätze zu vergüten, dafür aber dem Entschädigungsberechtigten den ihm an sich obliegenden, aber nach der Natur der Sache schwierigen und oft nicht völlig zu erbringenden Nachweis des Schadens zu erlassen und der Eisenbahn den Gegenbeweis über das Nichtvorhandensein eines Schadens zu überbürden. Da dieser Gegenbeweis für die Eisenbahn in der Regel noch schwerer zu erbringen sein wird, als für den Berechtigten der Schadennachweis, so durfte der Gesetzgeber mit Recht davon ausgehen, dass die Eisenbahn diesen Gegenbeweis nur selten und in solchen Fällen antreten werde, in denen sie sichere Aussicht hat, mit ihrer Einwendung durchzudringen, und dass also die zu Gunsten des Entschädigungsberechtigten festgesetzte Vermuthung die Regel bilden und also praktisch ihren Zweck völlig erfüllen werde; ein Grund, der Eisenbahn den Gegenbeweis aber völlig abzuschneiden, lag für den Gesetzgeber nicht vor.[10])

Die Ansicht Eger's endlich, dass die Bestimmung in Abs. 2 des § 87 der V.-O. mit § 466 Abs. 1 u. 3 des H.-G.-B. in Widerspruch stehe und daher nach § 471 H.-G.-B. ungültig sei, erscheint m. E. nicht haltbar. Wenn Eger die Worte in § 466 Abs. 3: „In wie weit ohne den Nachweis eines Schadens eine Vergütung zu gewähren ist, bestimmt die Eisenbahn-Verkehrsordnung“ dahin auslegt, dass durch sie lediglich die positive Bestimmung der Vergütungsbeträge, welche ohne den Nachweis eines Schadens zu gewähren sind, der Eisenbahn-Verkehrsordnung überlassen werde, so ist diese Auslegung lediglich willkürlich. Die angeführten Worte drücken nicht blos aus, dass die Eisenbahn-Verkehrsordnung die Höhe der ohne Schadennachweis zu gewährenden Vergütungen festzusetzen habe, sondern auch, dass sie zu bestimmen habe, ob ohne Schadennachweis überhaupt eine Vergütung zu gewähren sei; es geht dies unzweideutig aus den Worten „in wie weit“ hervor; anderenfalls würde § 466 Abs. 3 wohl lauten: „Die Höhe der ohne Schadennachweis zu gewährenden Vergütung bestimmt die Eisenbahn-Verkehrsordnung.“ Es stände daher nichts im Wege, wenn die Eisenbahn-Verkehrsordnung bestimmen würde, dass ohne Schadennachweis überhaupt keine Vergütung zu leisten sei, und thatsächlich hat sie in beschränktem Maasse eine solche Vorschrift auch getroffen, indem sie in § 87 die Gewährung einer Vergütung ohne Schadennachweis versagt, wenn die Verspätung 12 Stunden nicht übersteigt. Kann aber die Eisenbahn-Verkehrsordnung bestimmen, dass ohne Schadennachweis überhaupt keine Vergütung oder eine Vergütung nur dann, wenn die Verspätung eine gewisse Dauer erreicht hat, zu gewähren sei, so muss sie auch bestimmen können, dass ohne Schadennachweis seitens des Entschädigungsberechtigten eine Vergütung nur dann gewährt wird, wenn die Eisenbahn nicht den Beweis des Nichtvorhandenseins eines Schadens erbringt. Wenn man mit Eger in § 466 Abs. 3 H.-G.-B. nur die Befugniss für die Eisenbahn-Verkehrsordnung erblicken wolle, in positiver Weise die für den Fall, dass ein Schaden nicht nachgewiesen wird, zu leistenden Vergütungsbeträge (Normalsätze) festzusetzen, so müsste man folgerichtig ihr auch die Befugniss absprechen zu bestimmen, dass für den Fall einer 12 Stunden nicht überschreitenden Verspätung ohne Schadennachweis überhaupt keine Vergütung zu leisten sei, und demnach die bezügliche Vorschrift des § 87 ebenfalls als mit § 466 Abs. 1 u. 3 und § 471 des H.-G.-B. im Widerspruch stehend für ungültig halten. Die Gültigkeit dieser letzteren Vorschrift ist aber

---

[6]) Siehe Prot. zu der I. Berner Konferenz von 1878 S. XXVI und XXVII.

[7]) Art. 26: „als Schadenersatz“ die Hälfte der Fracht bezw. die ganze Fracht; Art. 27: „glaubt der Entschädigungsberechtigte einen grösseren Schaden, als nach Art. 26 zu vergüten ist, nachweisen zu können.“

[8]) Diese Begründung lautet: „Der Art. 27 des Gesetzentwurfes schlägt ein System der Vergütung der Höhe des durch Versäumung der Lieferfrist entstandenen Schadens vor, welches einerseits die Bahnen vor unverhältnissmässigen Ansprüchen schützt, andererseits dem Publikum die Möglichkeit gewährt, sein volles Interesse ersetzt zu erhalten.“ S. bei Eger Int. Ueb. S. 672 und Prot. der I. Berner Konf. S. LVII.

[9]) S. Prot. der I. B. Konf. S. 42 u. 59; der II. Konf. S. 54 u. 123; der III. Konf. S. 17 u. 55.

[10]) Uebereinstimmend Neumann a. a. O. S. 522.

niemals bestritten und auch von Eger nicht angezweifelt worden.[11])

Kann sonach an der Zulässigkeit des Beweises, dass überhaupt kein Schaden entstanden ist, nicht gezweifelt werden, so erhebt sich die weitere Frage, ob auch der Beweis, dass ein geringerer Schaden als der in § 87 der V.-O. und in Art. 40 Int. Ueb. festgesetzte Frachtantheil erwachsen ist, zulässig sei. Diese Frage nun wird in der Litteratur und Rechtsprechung fast durchgehends verneint.[12]) Die Begründung für diese Ansicht wird theils darin gefunden, dass die Höhe der Entschädigung durch § 87 und Art. 40 a. a. O. festgelegt und von selbst als Rechtswirkung der Voraussetzung der Haftpflicht eintrete[13]), theils darin, dass die Vergütung des Frachtantheils den Charakter einer Konventionalstrafe habe und die letztere keine Beschränkung zulasse.[14])

[11]) Eger, V.-O. 2. Aufl. S. 553. — Die Bestimmung, dass bei einer Verspätung unter 12 Stunden keine Vergütung zu leisten sei, bezieht sich, wie das Landesgericht Brünn in einem Urtheile vom 11. X. 1901 („Zeitschrift für den Int. Eisenbahntransport“ X S. 57) ausgesprochen hat, nur auf die Fälle, in denen kein Schaden nachgewiesen ist. Dies ist schon nach dem Wortlaut des § 87 über jeden Zweifel erhaben; eine Beschränkung auch für die Fälle des Nachweises eines Schadens wäre auch nach § 466 a 1 u. 471 des H.-G.-B. rechtlich gar nicht gültig.

[12]) Rosenthal, Int. Ueb. S. 242; Gerstner, Der neueste Stand usw. S. 114 unter Aufgebung seiner früheren gegentheiligen Meinung (Int. Ueb. S. 380); Eger, V.-O. 2. Aufl. S. 555; Landesgericht Lemberg bei Eger, Entsch. Bd. 16 S. 318 u. österr. O. G.-H. bei Eger, Entsch. Bd. 17 S. 49; dagegen Neumann a. a. O. S. 523.

[13]) So Rosenthal, Gerstner und Eger a. a. O.

[14]) So L.-G. Lemberg und österr. O. G.-H. bei Eger a. a. O. und Wolf-Eppinger in der „Oesterr. Eisenbahnzeitung“ 1898 S. 217.

Was nun zunächst die Berufung auf den Charakter der Konventionalstrafe anlangt, so ist sie jedenfalls unzutreffend und nicht geeignet, als Beweis für die Begründung der hier in Frage stehenden Ansicht zu dienen. Man mochte sich vielleicht zur Annahme einer Konventionalstrafe mit einigem Scheine von Berechtigung früher auf den Art. 398 des alten H.-G.-B. berufen — obwohl auch diese Berufung im Hinblick auf den Wortlaut des Art. 427 Abs. 1 Ziffer 2 des alten H.-G.-B. und des § 87 der V.-O. vom 15. November 1892 unhaltbar war —, keineswegs aber kann man bei den unzweideutigen Worten des Art. 39 und 40 des Int. Ueb. und des § 466 des neuen H.-G.-B.[15]) sowie der §§ 86 und 87 der V.-O. vom 26. Oktober 1899 die Meinung von dem Vorliegen einer Konventionalstrafe aufrecht erhalten. Die in Art. 40 und § 87 a. a. O. vorgesehenen Beträge sind vielmehr nichts anderes als gesetzlich im voraus bestimmte, für gewisse Fälle eintretende Schadenersatzbeträge, wie sich dies aus unseren bisherigen Erörterungen zur Genüge ergibt.[16])

(Schluss folgt.)

[15]) Eine Bestimmung, wie sie Art. 398 des alten H.-G.-B. enthielt, ist im neuen H.-G.-B. nicht mehr enthalten.

[16]) Ebenso Gerstner, Der neueste Stand usw. S. 115; Neumann a. a. O. S. 523. Wenn eine „Konventionalstrafe“ vorläge, würde übrigens auch der Beweis, dass überhaupt kein Schaden entstanden ist, ausgeschlossen sein; denn die Pflicht zur Zahlung einer Konventionalstrafe hätte den Eintritt eines Schadens nicht zur Voraussetzung, sondern nur die Thatsache der Verspätung (vergl. auch Art. 398 des alten H.-G.-B.); es erscheint daher auch inkonsequent, wenn die österreichischen Gerichte (bei Eger Bd. 16 S. 318 und Bd. 17 S. 49) auf der einen Seite den Beweis, dass überhaupt kein Schaden entstanden ist, zulassen, auf der anderen Seite aber mit der Begründung, es handle sich um eine Konventionalstrafe, den Beweis, dass der Schaden geringer als der Betrag der reglementmässigen Frachtantheile sei, ausschliessen. Konsequent daher Wolf-Eppinger in der „Oesterr. Eisenbahnztg.“ S. 217 Jahrg. 1898.

Höchste Zugbelastung oder beschleunigter Umlauf von Gütern und Wagen?

Von Dr. Freiherr zu Weichs-Glon,
Oberinspektor bei der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

Unter den Fragen, die der Betriebsdienst sowohl dem Theoretiker wie dem Praktiker aufgibt, ist die im Titel bezeichnete Frage vielleicht eine der ältesten und wegen ihrer wirthschaftlichen Wichtigkeit eine viel besprochene und umstrittene. Ihre einwandfreie Lösung ist jedoch noch nicht erzielt worden.

Zwar hat man sich bei den verschiedenen Bahnen für das eine oder andere Prinzip entschieden, entweder dafür, die Erreichung der höchsten Zugbelastung als wichtigeres Ziel voranzustellen und in dessen Verfolgung die Beschleunigung der Güterbeförderung und des Wagenumlaufes mehr oder weniger zu vernachlässigen, oder aber dafür, der beschleunigten Güterbeförderung und dem raschen Wagenumlauf die Ausnutzung der Zugkraft unterzuordnen, ja theilweise zu opfern. Diese Entscheidungen waren allerdings auch bei einer und derselben Bahnverwaltung vielfach keine bleibenden; denn die Anschauungen der Fachleute über den Gegenstand sind getheilt und haben auch oft Wandlungen erfahren. Je nach der fachlichen Ueberzeugung jeweilig maassgebender Personen geschah es wiederholt, dass eine Zeit lang das eine und dann nach einiger Zeit das andere Prinzip in der Praxis Eingang erhielt und zur Durchführung gelangte.

Der Umstand, dass die praktischen Versuche weder in der einen noch in der anderen Richtung zu einem sicheren Ergebniss geführt haben, beweist jedoch, dass die Frage thatsächlich noch immer offen und ungelöst ist. Es darf wohl gesagt werden, mit der Praxis allein hat man hier das Ausreichen nicht gefunden; man steht hier einer gewissen Rückständigkeit des Betriebssystems der Eisenbahnen gegenüber. Eine Begründung und Erklärung dieser Erscheinung mag darin gefunden werden, dass beide Forderungen an sich, sowohl die nach höchster Zugbelastung, als auch jene nach Beschleunigung des Güter- und Wagenumlaufes, ökonomisch vollständig zutreffend und berechtigt sind. Man beging jedoch den Fehler, diese beiden Forderungen einander gegensätzlich gegenüber zu stellen und diese Gegensätzlichkeit in die Praxis des Betriebes zu übertragen. Dabei gelangte man nun entweder zu Wagenmangel, Wagenüberhaltungen, Lieferfristüberschreitungen, Unregelmässigkeiten in der Güterbeförderung und im Zugverkehr, Entgang dringender Transporte, ungünstigen Lokomotiv- und Personalausnutzungen, oder aber andererseits zu ungenügender Ausnutzung und unrationeller Verwendung der Zugkraft der Lokomotiven, in beiden Fällen jedoch zu wachsenden Betriebskoeffizienten, zu Vermehrung der Nebendienstleistungen und zu steigenden Ausgaben für die Leistungseinheiten.

Auch in anderer Richtung liegen Fehler vor: Im Betriebsdienst dürfte denn doch die Praxis zu sehr vorherrschen! Es fehlt eine wissenschaftliche Ableitung der Erfahrungsgrundsätze und es fehlt eine Organisation des Betriebsdienstes aus dem Gesichtspunkte der Wirthschaftlichkeit, zur Durchführung der richtig erkannten und festgestellten Grundsätze. Die den Betriebsdienst betreffenden Instruktionen enthalten im wesentlichen nur Regeln und Anleitungen für die rein mechanische Durchführung und Abwickelung des Verkehres. Sie sind aber nichts weniger als die Darstellung eines die höchste Wirthschaftlichkeit als Ziel verfolgenden geschlossenen Systems.

Die thatsächlich geübte Gegenüberstellung der beiden an

sich berechtigten Forderungen ist geradezu widersinnig, weil zwei in derselben Richtung wirkende Kräfte sich nicht aufheben und beeinträchtigen können. Richtigerweise hätte nämlich die Frage gar nicht zu lauten:

„Höchste Zugbelastung **oder** Beschleunigung des Güter- und Wagenumlaufes“,

sondern:

„Höchste Zugbelastung **und gleichzeitig** Beschleunigung des Güter- und Wagenumlaufes.“

Die beschleunigte Güterbeförderung und der rasche Wagenumlauf werden durch den Verkehr von Zügen bewirkt, welche Güter und Wagen mit der zulässig grössten Fahrgeschwindigkeit sowie kurzen und wenigen Aufenthalten, also mit der grössten sogen. Reisegeschwindigkeit zur Bestimmungsstation bringen. Es handelt sich nun zunächst darum, dies unter gleichzeitiger bester Ausnutzung der gegebenen Lokomotivzugkräfte zustande zu bringen. Der „Idealfall“ wird daher ein Zug sein, der, mit direkter Fracht nach weitest entfernten Bestimmungsstationen ausgestattet, die Lokomotivkraft vollständig ausnutzt (wobei vor der Hand die verschiedenen Belastungen in einzelnen Streckenabschnitten ausser Betracht bleiben sollen) und mit grösster Reisegeschwindigkeit verkehrt. Dieser Idealfall wird nur unter besonderen Verhältnissen häufiger vorkommen; in der Regel liegen jedoch die Verhältnisse minder günstig. Aber immerhin muss unter allen Umständen diesem wirthschaftlich vortheilhaftesten Fall entgegengestrebt und auf ihn hingearbeitet werden. Zu diesem Zweck muss es Sache der Zugausgangsstationen sein, dringende und nach weit entfernten Stationen bestimmte Parteifracht so lange zu sammeln, bis einerseits eine thunlichst hohe Ausnutzung der Zugkraft mit derartiger Fracht gesichert erscheint, und andererseits so lange, als der durch die darauffolgende beschleunigte und ununterbrochene Beförderung bewirkte Zeitgewinn noch grösser ist, als die durch das Ansammeln von Fracht hervorgerufene Verzögerung. Darüber werden sich die Ausgangsstationen durch Einblick in die graphischen Pläne über den Zugverkehr leicht Klarheit verschaffen können. Es wird unter Umständen ein mit Gut für weit entfernte Bestimmung verladener Wagen 24 oder gar auch 36 oder 48 Stunden für einen direkten Zug zurückbehalten werden können und er wird trotzdem sein Ziel früher erreichen, als wenn er schon dem nächsten Unterwegs-Güterzuge beigegeben worden wäre.

Reicht nun die bis zur Abfahrtzeit des regelmässig verkehrenden direkten, beschleunigten Zuges angesammelte dringende und direkte Parteifracht zur vollständigen Ausnutzung der Zugkraft nicht aus, so muss diesem Zuge von der Ausgangsstation zur Ergänzung der Zugbelastung noch andere, an Dringlichkeit zunächst stehende Fracht beigegeben werden. Der beschleunigte direkte Zug geht nun nach der nächsten Dispositionsstation ab, ohne in der Zwischenstrecke andere als durch betriebstechnische Gründe unbedingt nothwendige Aufenthalte zu nehmen und ohne in den Zwischenstationen Gut aufzunehmen. Die nächste Dispositionsstation ist wieder als neue Zugausgangsstation anzusehen, die in ganz gleicher Weise wie die erste Ausgangsstation vorzugehen haben wird. Sie wird daher auch dringendes und direktes Gut anzusammeln haben und zwar aus der eigenen Aufgabe sowie vorgeschobene Fracht von vorgelegenen Strecken und Seitenlinien. Sie wird nun ihre dringende und direkte Fracht gegen die beim eingelangten Zuge befindliche nicht direkte Ergänzungsfracht — selbstverständlich unter Aufrechterhaltung der vollen Ausnutzung der Zugkraft — auszutauschen haben. In ganz gleicher Weise geht dann die dritte usw. folgende Dispositionsstation vor, die jede wieder als neue Zugausgangsstation anzusehen ist. Durch ein derartiges Vorgehen wird der wirthschaftlich vortheilhafteste „Idealfall“ in dem unter den jeweilig gegebenen Verhältnissen frühesten Zeitpunkte erreicht werden. Mehr kann nicht gefordert werden.

Sollte in einer Ausgangs- (Dispositions-) Station nicht zu wenig, sondern zu viel, d. h. mehr dringende oder direkte Fracht vorhanden sein, als zur Ausnutzung der selbst durch Vermehrung der Zugkraft erhöhten Zugbelastung erforderlich ist, so ist diese Mehrfracht bis zum nächsten regelmässigen oder für einen einzuleitenden ausgenutzten weiteren direkten Erfordernisszug aufzubewahren. Keinenfalls jedoch dürfte das systemlose, sinn- und zweckwidrige und grosse Verschubkosten verursachende „Vorschieben“ solcher direkten Fracht zur nächsten Dispositionsstation gestattet werden.

Wird dieses systematische, auf den „Idealfall“ gerichtete Sammeln direkter und dringender Fracht für direkte beschleunigte Züge allseitig strenge gehandhabt, so wird sich in Kürze eine grosse Regelmässigkeit im Verkehr dieser Züge sowie in der gesammten darauf bezughabenden Behandlung einstellen, und es wird sich insbesondere vielfach auch zeigen, dass auf Strecken, wo heute vielleicht der verkehrende einzige direkte und beschleunigte Güterzug gewöhnlich nicht mit direkter und dringender Parteifracht, sondern oft mit Regiekohle ausgenutzt ist, in Zukunft vielleicht zwei direkte Züge mit dringender und direkter Parteifracht ausgenutzt — die heute unbemerkt und verschwiegen in Bummelzügen läuft — in Verkehr gesetzt werden müssen.

Auf die gleichen ökonomischen Ziele gerichtet müssen die Regeln für den Verkehr der Unterwegsgüterzüge festgesetzt werden, nämlich jener regelmässig verkehrenden Güterzüge, denen die Aufgabe zufällt, einerseits das Sammeln der Stückgüter in gewissen Streckenabschnitten und den Rangirdienst in den Mittelstationen vorzunehmen und andererseits die Frachten bezw. Wagen von diesen Stationen bis zur nächsten Dispositionsstation vorzuschieben, den Mittelstationen die für sie bestimmten Wagen und Frachten zuzuführen sowie endlich die nicht dringenden Frachten zu befördern.

Was die Ausnutzung der Zugkraft bei diesen Zügen anbelangt, so wird sie sich im allgemeinen nicht mit jener Regelmässigkeit und Gleichmässigkeit erzielen lassen, wie bei direkten Zügen, weil die Berücksichtigung der unterwegs zu- und abfallenden Last das Vorhandensein noch freier Zugkraft voraussetzt und durch Abstellen grösserer Lasten ohne Ersatz in Mittelstationen nicht selten eine spätere ungenügende Ausnutzung der Zugkraft unvermeidlich macht. Hier wird, da dem Disponenten des Verkehrsdienstes in der Ausgangsstation die Wahl der Lokomotive mit für den gegebenen Fall entsprechender Zugkraft gewöhnlich nicht zusteht, wenigstens eine thunlichst hohe Durchschnittsbelastung dieser Züge und die im gegebenen Falle erreichbare höchste Leistung an Rohtonnenkilometern als ökonomisches Ziel anzustreben sein. Denn allein um diese höchste Rohtonnenkilometer-Leistung handelt es sich vom wirthschaftlichen Standpunkte, nicht aber darum, mit welchem Gewicht ein Zug von der einen Dispositionsstation abgegangen oder in der anderen angekommen ist, oder welche Höchstbelastung er in der Zwischenstrecke erreicht hat.

Auch diesem Ziele wird am wirksamsten nahegekommen durch genaue Einhaltung in der Unterscheidung der verschiedenen Zuggattungen und der von ihnen zu befördernden Lasten.

Als Faktoren für die Berechnung sind dem Disponenten gegeben die Zugkraft der Lokomotive in den einzelnen Belastungsabschnitten als Grenzwerthe, die kilometrischen Entfernungen von Station zu Station und die kilometrischen Längen der Belastungsabschnitte, die vorhandenen Lasten in der Ausgangsstation sowie die unterwegs zuwachsenden und abfallenden Lasten. Um das Problem jedesmal in der ökonomisch vortheilhaftesten Weise lösen zu können, was bei einiger Dispositionsfähigkeit und rechnerischer Fertigkeit kaum grosse Schwierigkeit bereiten kann, wird es häufig nothwendig sein, in der Ausgangsstation oder in Zwischenstationen Lasten zurück zu lassen, um in anderen Stationen Lasten mitnehmen zu können. Es wird auch bei diesen Zügen die in der Ausgangsstation wie in den Zwischenstationen vorhandene und genau nach dem Grade ihrer Dringlichkeit zu bezeichnende Fracht nach Maassgabe eben dieser Dringlichkeit zu berücksichtigen und die mindest dringende und nicht direkte Fracht wieder nur als Ergänzung anzusehen und zu befördern sein. Dadurch wird gleichzeitig der anderen ökonomischen Forderung, der Beschleunigung, auch durch die Unterwegs-Güterzüge entsprochen, indem die Lasten zum frühesten Zeitpunkte und nach kurzem Laufe schon in eine Ausgangsstation gebracht werden, von wo sie ganz genau ihrer Dringlichkeit entsprechend eheste beschleunigte Weiterbeförderung erlangen; zugleich aber wird die wichtige Vorarbeit für die Bildung und Ausnutzung der direkten und beschleunigten Züge auf den Ausgangsstationen geleistet.

Erst wenn die regelmässig verkehrenden Unterwegs-Güterzüge bei erreichbarer bester Ausnutzung bezw. höchster Rohtonnenleistung zur Fortschaffung der minder dringenden Last nicht ausgereicht haben, dürfte zur Beförderung dieser Restlasten ein Erfordernisszug bis zur nächsten Dispositionsstation in Frage kommen, wenn auch die festzusetzende Mindestausnutzung der Zugkraft und die mindeste Rohtonnenkilometerleistung sichergestellt ist.

Dadurch würden die vielen Erfordernisszüge vermieden werden, welche nicht selten systemlos und als Beweise mangelhafter Dispositionsfähigkeit verkehren und, einmal eingeleitet, wie ein Verhängniss von Dispositionsstation zu Dispositionsstation weiter rollen, weil sie wegen ungenügender Gleiseanlagen oft nicht aufgelöst werden können oder aus Bequemlichkeit nicht aufgelöst werden. Da sie jedoch den regelmässig verkehrenden Zügen die Lasten vorwegnehmen, müssen dann wiederholt und in einer die Regelmässigkeit des Betriebes störenden Weise regelmässig verkehrende Züge abgesagt werden.

Es lassen sich nach dem Vorhergehenden für die Erfüllung der Doppelforderung: „höchste Ausnutzung der Zugkraft und grösste Beschleunigung des Transportes“ etwa nachstehende Regeln aufstellen:

1. **Es muss die peinlichste Bewahrung des Charakters der verschiedenen Zuggattungen, der direkten, der Gütereilzüge und der Unterwegsgüterzüge, beobachtet werden.** Damit ge-

langt der für alle Grossbetriebe längst bewährte arbeitstheilige Betrieb zur Durchführung, der darin besteht, dass die Gesammtheit der in einem Betriebe zu leistenden Arbeiten in ihre Elemente zerlegt und die gleichartigen Arbeitselemente dann in eine Leistung oder Leistungsgattung zusammengefasst werden.

2. Die Beigabe direkter und nicht dringender Last von den Ausgangs- (Dispositions-) Stationen zu anderen als direkten und Gütereilzügen ist auszuschliessen. Dies darf nur vorübergehend als Ergänzung, zur Ausnutzung der Zugkraft geschehen.

3. Die Beigabe von Lasten zu den direkten und Gütereilzügen von den Zwischenstationen sowie die Abstellung von Lasten in diesen Stationen durch die bezeichneten Züge ist auszuschliessen.

4. Zur Beförderung von Lasten nach Zwischenstationen und von diesen Stationen bis zur nächsten Dispositionsstation sowie von minder dringender und nicht direkter Last dienen die Unterwegsgüterzüge. Die Disposition bezüglich dieser Züge hat in der Weise zu erfolgen, dass die höchste Rohtonnenkilometerleistung im ganzen Durchlaufe bis zur nächsten Dispositionsstation erreicht wird.

5. Erfordernissgüterzüge, und zwar entweder solche mit dringender und direkter Fracht oder solche mit angesammelter nicht dringender Restfracht dürfen nur dann in Verkehr gesetzt werden, wenn die regelmässigen Güterzüge aller Art ausgenutzt sind oder doch die Ausnutzung der nächsten regelmässigen Güterzüge und auch die Ausnutzung der Zugkraft und die Erreichung einer Mindestzahl von Tonnenkilometern bei diesen Erfordernisszügen selbst sichergestellt ist.

6. Für die Dringlichkeit der Lasten kann etwa nachstehende Rangordnung gelten: a) Eil- und Frachtstückgüter, Sammelladungen, Lieferzeitgüter, lebende Fracht; b) Wagen mit Leitungsvorschrift (leere dirigirte Wagen); c) andere direkte Parteifracht nach einer mindestens jenseits der dritt- oder viertfolgenden Dispositionsstation hinaus gelegenen Bestimmung, im geraden Verhältniss der Entfernung der Bestimmungsstation, endlich heimkehrende fremde Wagen; d) Parteifracht mit der Bestimmung innerhalb der nächsten drei Dispositionsstationen; e) Regiefracht.

7. Zur Ermöglichung der Durchführung des wirthschaftlichsten Betriebssystems, des Ansammelns von Lasten und der Durchführung des Güteraustausches zwischen den direkten und Gütereilzügen einerseits und den Unterwegsgüterzügen andererseits müssen in den Dispositionsstationen die erforderlichen Gleiseanlagen geschaffen werden. Solche können direkt als rentabel bezeichnet werden, weil sie eine der Voraussetzungen für die Durchführung des ökonomischesten Betriebssystems darstellen.

8. Um den Austausch von Lasten zwischen direkten oder Gütereilzügen und Unterwegszügen in den Dispositionsstationen thunlichst zu erleichtern und zu beschleunigen sowie um die Verschubleistungen auf das nothwendigste Maass herabzusetzen, haben in der Regel die ersteren Züge die vorübergehend mitgeführte Ergänzungsfracht, die letzteren Züge dagegen die unterwegs beigestellte direkte Fracht in einer Gruppe an der Zugspitze oder im vorderen Zugtheile rangirt in die Dispositionsstation zu bringen.

9. Um die für die Durchführung eines ökonomischen Betriebes maassgebende zielbewusste und sachgemässe Disposition in den Ausgangsstationen zu sichern, muss die Einrichtung getroffen werden, dass die wichtigen Angelegenheiten der Bestimmung der Zugzusammenstellung, Einleitung von Erfordernisszügen und der Disposition über vorhandene und angekündigte Lasten und dergl. in die Hand sowohl geeigneter als verantwortungsfähiger Beamter gelegt werden, nicht aber, wie dies thatsächlich häufig der Fall ist, diese Angelegenheiten untergeordneten, wenn auch sonst noch so tüchtigen Organen wie Platzmeister, Wagenaufseher und dergl. überlassen bleiben.

In der Praxis des Betriebsdienstes ist der sogen. Stationspartikularismus eine bekannte Erscheinung, die sich u. a. darin äussert, dass die Bediensteten der Stationen ihre dienstliche Fürsorge nur bis zu den Grenzen der Station erstrecken und überhaupt nicht weiter als bis zu den äussersten Gleisewechseln denken, darüber hinaus jedoch nicht die mindeste Rücksicht nehmen. Die eigene Station „auszuputzen", d. h. von Wagen thunlichst freizumachen und freizuhalten, gilt als eines der höchsten Ziele. Also „hinaus mit den Wagen", wenn auch die nächste Dispositionsstation dadurch in die grösste Verlegenheit gesetzt wird, wenn auch die Wagen keinerlei Vorsprung und Beschleunigung in der Beförderung erzielen, wenn ferner auch eine rationelle Ausnutzung der Zugkraft verhindert und die Regelmässigkeit des Betriebes gestört wird! Dieser der Betriebsökonomie abträgliche Zustand müsste durch Erlass entsprechender, die Funktionen der einzelnen Organe genau festsetzender Vorschriften beseitigt werden.

Diese angegebenen Regeln hätten als die unerlässliche allgemeine Grundlage für die Durchführung eines auf höchste Ausnutzung der Zugkraft und gleichzeitig grösste Beschleunigung des Güter- und Wagenumlaufes gerichteten Betriebes zu gelten.

Daneben sind dann noch die besonderen auf die Ausnutzung der Zugkraft gerichteten Momente zu beachten, die sich auf die Verschiedenheit der Belastungsabschnitte einer Strecke beziehen; hierfür sind jedoch bemerkenswertherweise auch noch keine sicheren, einwandfreien und die höchste Betriebsökonomie gewährleistenden Regeln festgestellt worden.

Einen bemerkenswerthen Versuch hierzu unternimmt V. G. Bosshardt in einem in Nr. 15 der „Oesterr. Eisenbahn-Zeitung" vom 20. Mai d. J. erschienenen Aufsatz, in dessen Schlusstheil einige Grundsätze für die zweckmässigste Ausnutzung der Zugkraft angegeben werden. Der Verfasser schreibt:

„Die Frage, wann die Zugkraft rationell ausgenutzt ist, erscheint bei der vielfach sehr verschiedenen Leistungsfähigkeit in den einzelnen Belastungssektionen keineswegs einfach. Trotzdem fehlen einheitliche Grundlagen für die Gesammtdisposition.

Man denke sich eine Strecke A—G mit folgenden Belastungssektionen und der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven innerhalb derselben:

Sektion	Belastung für 1 Lokomotive	Belastung mit Schiebelokomotive
A—B	600	—
B—C	280	560
C—D	680	—
D—E	700	—
E—F	500	—
F—G	550	—

Hieraus ergibt sich zunächst, dass für die Belastung mit durchgehendem Brutto, d. h. mit Wagen, welche mindestens bis G oder darüber hinaus bestimmt sind, die geringste vorkommende Leistung von 280 t bestimmend ist und dass die Ausnutzung unter Anwendung einer Schiebelokomotive in der Sektion B—C bis auf 500 t (Sektion E—F) gesteigert werden kann. Hiernach würde sich folgende Ausnutzung für die einzelnen Belastungssektionen ergeben:

Sektion	ohne Schiebelokomotive	mit Schiebelokomotive
A—B	46,6 %	83,3 %
B—C	100,0 „	89,2 „
C—D	41,1 „	73,5 „
D—E	40,1 „	71,4 „
E—F	56,0 „	100,0 „
F—G	50,9 „	90,5 „
Gesammtdurchschnitt .	55,94 %	84,65 %
Durchschnittlicher absoluter Ausnutzungsverlust	44,06 %	15,35 %

Da im angenommenen Beispiele für die Bergstrecke (Sektion B—C) die Belastung mit 560 t unter Anwendung einer Schiebelokomotive festgesetzt ist und diese Belastung grösser ist als jene der nächst niedrigeren Belastungssektion E—F (500 t), kommt hinsichtlich der Ausnutzung mit direktem Brutto die Anwendung einer dritten Lokomotive über Berg nicht in Betracht.

Bei der grossen Verschiedenheit der Streckenverhältnisse und der örtlichen Anlagen muss die Regelung der Zugausnutzung hinsichtlich aller Einzelheiten zweifellos den hierzu berufenen leitenden Stellen überlassen bleiben.

Trotzdem würde sich die Feststellung einheitlicher Grundsätze um so mehr empfehlen, als hierdurch das Verständniss für die wirthschaftlichen Aufgaben bei den Exekutivorganen wesentlich gefördert würde.

Folgende Momente dürften hierfür in Betracht zu ziehen sein:

1. Für die Ausnutzung der Zugkraft ist die in den Belastungssektionen der betreffenden Dispositionsstrecke vorkommende niederste Leistungsfähigkeit maassgebend.

2. Der unvermeidliche Ausnutzungsverlust entspricht der Differenz zwischen der höchsten und der maassgebenden niedrigsten Leistungsgrenze der in Betracht kommenden Belastungssektionen. Derselbe kann nur durch Zwischenbrutto ausgeglichen oder verringert werden.

3. Der Verkehr von einfachen Zügen (d. h. Züge ohne Schiebelokomotive) über örtliche Steigungen bedingt immer eine Vergrösserung des unvermeidlichen Ausnutzungsverlustes. Der letztere nimmt im Verhältnisse zur Grösse der Differenz der Leistungsfähigkeit für eine Lokomotive auf der örtlichen Steigung und der nächst niedrigsten, in den übrigen Belastungssektionen vorkommenden Leistungsgrenze zu.

4. Wenn die Leistungsfähigkeit für zwei Lokomotiven auf der örtlichen Steigung geringer als die niedrigste in den übrigen Belastungssektionen vorkommende Leistungs-

grenze wird, so empfiehlt sich die Beförderung der Züge mit drei Lokomotiven über Berg.

Die Anwendung von drei Lokomotiven wird um so rationeller sein, je grösser die Differenz zwischen der Belastungsgrenze für zwei Lokomotiven auf der örtlichen Steigung und jener der niedrigsten in den übrigen Belastungssektionen vorkommenden Leistungsgrenze ist.

5. Das Verschieben von voll ausgenutzten Zügen über Berg (mit zwei Lokomotiven) und die Auftheilung des vorgeschobenen Bruttos ermöglicht stets eine Verringerung des unvermeidlichen Ausnutzungsverlustes.

6. Bei verschiedener Intensität der beiden Verkehrsrichtungen ist die sorgfältigste Ausnutzung der Zugkraft in der den stärkeren Verkehr aufweisenden Richtung um so mehr geboten, als nur dadurch Leerfahrten der überzählig auslaufenden Lokomotiven in der Gegenrichtung eingeschränkt und allfällige unausgenutzte Vorspannfahrten vermieden werden."

Aber auch mit Aufstellung dieser Grundsätze ist unsere Frage noch nicht erschöpft. Als wichtig muss es weiter bezeichnet werden, das wirthschaftlichste Verhältniss zwischen Fahrgeschwindigkeit und Ausnutzung der Zugkraft für die verschiedenen Lokomotivserien und Neigungswinkel festzustellen. Dann ist auch noch die Frage der Verwendung von Lokomotiven mit zunehmend grossem Adhäsionsgewicht klarzustellen. Es liegt in der Linie fortschreitender technischer Entwickelung, dass angestrebt wird, Güterzuglokomotiven mit thunlichst grossem Adhäsionsgewicht, also erhöhter Leistungsfähigkeit herzustellen. Es ist dies an sich ein durchaus ökonomisches Bestreben. Unrichtig und unökonomisch ist es dagegen, solche Lokomotiven auf Strecken in Dienst zu stellen, wo ihre grosse Zugkraft nur in seltenen Fällen oder in ganz kurzen Streckenabschnitten ausgenutzt werden kann, weil entweder Richtungsverhältnisse oder Stationsanlagen einer Strecke in wenig ökonomischer Weise nur eine bestimmte Zuglänge, daher eine beschränkte Anzahl von Wagen und eine verminderte Belastung zulassen oder die Verkehrsstärke im Durchschnitt zu gering ist, oder die Neigungsverhältnisse und Längen der verschiedenen Belastungsabschnitte einer Strecke einen grossen dauernden unvermeidlichen Ausnutzungsverlust verursachen. Für jede Strecke bezw. für gewisse gegebene Verhältnisse ist eine ganz bestimmte Lokomotivgattung, d. h. eine Lokomotive mit ganz bestimmter Zugkraft die zweckmässigste. Nach Feststellung des wirthschaftlichsten Verhältnisses zwischen Fahrgeschwindigkeit und Ausnutzung der Zugkraft unter verschiedenen Bedingungen müsste man demnach daran gehen, unter Berücksichtigung der Neigungswinkel und Längen der Belastungsabschnitte einer Strecke, unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke sowie mit Rücksicht auf die durch Stationsanlagen und Richtungsverhältnisse einer Bahn gegebenen Beschränkungen, als auch endlich im Hinblick auf die erreichbaren geringsten Ausnutzungsverluste bezw. grössten Rohtonnenkilometerleistungen bei Verwendung von zwei oder drei Lokomotiven, für jede Strecke die zweckmässigste Lokomotivgattung festzusetzen.

Der Betriebsdienst bietet, wie ersichtlich, noch ein weites Feld für ergänzende, reformatorische und insbesondere wirthschaftliche Bethätigung! Bedeutende Summen, die im Betriebsdienste heute wegen mangelhafter Organisation, Disposition, Ordnung und Regelmässigkeit, wegen ungenügender Anlagen, nicht genügender Ausnutzung der Betriebsmittel sowie für doppelte und mehrfach zersplitterte Arbeit ausgegeben werden, harren noch ihrer Ersparung.

Allerdings muss auch zugegeben und festgestellt werden, dass die Schwierigkeiten in Durchführung des wirthschaftlichen Betriebes und die nicht selten sich ergebende Unmöglichkeit eines zweckmässigen Betriebes ihre Ursache in der gegebenen Anlage der Bahn haben. Es werden eben schon beim Bau der Bahnen viele Sünden gegen die Wirthschaftlichkeit begangen, indem mitunter zu wenig darauf Bedacht genommen wird, die Bedingungen für eine solche wirthschaftliche Betriebführung zu schaffen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Main-Neckarbahn.** Wie von uns bereits in Nr. 72 S. 1084 d. Ztg. erwähnt, ist das Gesetz vom 7. Juli d. J. über die Neuregelung der Vertragsverhältnisse der Main-Neckarbahn und der beigedruckte Staatsvertrag vom 14. Dezember 1901 zwischen Preussen, Baden und Hessen über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn jetzt amtlich veröffentlicht worden. Dies ist nun auch durch das preussische Eisenbahn-Verordnungsblatt geschehen, das ausserdem eine Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. d. Mts. mittheilt, inhaltlich deren gemäss Art. 1 des Staatsvertrages die Direktion der Main-Neckarbahn in Darmstadt mit dem 1. Oktober d. J. aufgehoben und die Verwaltung dieser Bahn von diesem Zeitpunkt ab auf die königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz unter Oberaufsicht des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgt. Die Theilstrecke der Main-Neckarbahn von Frankfurt a/M. bis Louisa wird der königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. zugetheilt. Die bisher von der Main-Neckarbahn für Rechnung der preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft verwalteten hessischen Nebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt, Bickenbach-Seeheim und Weinheim-Fürth treten am 1. Oktober d. J. auch in die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft ein und werden dem Eisenbahndirektionsbezirk Mainz zugetheilt. Die Verkehrskontrolen 1 und 2 für die Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz werden am 1. Oktober d. J. zu je einer Verkehrskontrole 1 und 2 vereinigt, nach Darmstadt verlegt und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz unterstellt.

Nach Art. I des Vertrages wird bei der Eisenbahndirektion in Mainz eine Mitgliedstelle von der badischen Regierung besetzt. Aus dem übrigen Inhalt des Vertrages werden wir die wichtigsten Punkte in der nächsten Nummer mittheilen.

— **Augusteinnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Die Einnahmen im Monat August d. J. stellen sich auf 125 807 000 *M.* und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahr um 512 000 *M.* gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 44 556 000 *M.* (+ 1 930 000 *M.*), der Güterverkehr 77 350 000 *M.* (— 684 000 *M.*), und aus sonstigen Quellen flossen 6 901 000 *M.* (— 734 000 *M.*). Für die Zeit vom 1. April bis 31. August d. J. sind 593 623 000 *M.*, das sind 5 399 000 *M.* mehr als im Vorjahre, eingenommen worden. Während die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 267 000 *M.* und die aus dem Güterverkehr um 5 327 000 *M.* diejenigen für den gleichen Zeitraum des Vorjahres überstiegen, blieben die Einnahmen aus sonstigen Quellen um 195 000 *M.* zurück.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat August d. J. ergibt für 75 Bahnen, die schon im August 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 45 354.93 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	%
für alle Bahnen im August d. J.					
aus dem Personenverkehr	56 335 270	+ 2 603 099	1 270	+ 37	+ 3,00
aus dem Güterverkehr	98 162 388	— 318 718	2 174	— 46	— 2.07
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende August d. J.					
aus dem Personenverkehr	213 758 489	+ 416 193	5 658	— 119	— 2,06
aus dem Güterverkehr	411 618 167	+ 6 298 591	10 695	— 74	— 0,69
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August d. J.					
aus dem Personenverkehr	54 613 825	+ 851 118	8 474	— 79	— 0,92
aus dem Güterverkehr	91 169 713	+ 696 071	13 917	— 249	— 1,76

Eröffnet wurden: am 1. August Pomeiske-Jerskewitz (13,08 km) und Helenenhof-Lauenburg (23,57 km) (Direktionsbezirk Danzig), Bocholt-Borken i/W. (19,00 km) (Direktionsbezirk Essen), Hartenrod-Herborn (23,45 km) (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.); am 15. August Jerskewitz-Helenenhof (9,73 km) (Direktionsbezirk Danzig); am 20. August Lübeck-Schlutup (13,13 km) (Lübeck-Büchener Eisenbahn).

— **Beschreibung von Eisenbahnunfällen und Betriebsgefährdungen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den

königlichen Eisenbahndirektionen ein Heftchen Beschreibungen von Eisenbahnunfällen und Betriebsgefährdungen in je 100 Exemplaren zugehen lassen, die beim Unterrichte des Betriebs- und Bahnbewachungspersonals zu benutzen sind. Den Vorständen der Inspektionen und den Dienststellenvorstehern ist es zur Pflicht gemacht, das unterstellte Personal an der Hand dieser Beschreibungen, aus denen hervorgeht, in wie hohem Maasse Pflichtvernachlässigungen und Verstösse gegen einfache und klare Dienstvorschriften zu Unfällen Anlass geben, bei jeder sich darbietenden Gelegenheit zu belehren und ihm dabei auch vorzuhalten, dass gegen die schuldigen und in ihren Dienstobliegenheiten lässigen Beamten mit aller Strenge vorgegangen werden würde.

— **Eisenbahnunfall bei Wächtersbach.** Am 19. d. Mts., Morgens 5 Uhr 45 Minuten, fuhr der Eilgüterzug 6091 auf den Güterzug 7221, wodurch fünf Wagen entgleisten. Zwei Wagen verbrannten; die Maschine des auffahrenden Zuges wurde beschädigt; der Lokomotivführer wurde verletzt. Drei Gleise waren bis gegen 11 Uhr gesperrt. Eine Verkehrsunterbrechung fand nicht statt.

— **Zur Umwandlung der schmalspurigen Kleinbahnen im Kreise Bergheim in vollspurige Nebeneisenbahnen.** Der Regierungspräsident hat die Cölner Handelskammer um ein Gutachten hierüber ersucht. Es handelt sich um folgende Strecken: 1. Brühl-Liblar-Möderath; 2. Möderath-Bergheim-Bedburg, 3. Zieverich-Elsdorf und 4. Bergheim-Rommerskirchen (erbaut bis Rheidt). Auf sämmtlichen Strecken soll der Schmalspurbetrieb nebenbei bestehen bleiben. Zweck des Ausbaues ist die Erzielung einer grösseren Rentabilität durch stärkere Benutzung der Bahnstrecken, die ihre Gütermengen dann ohne Umladungen auf die Staatsbahn hinüberführen können. Gerade dem Hauptfrachtgut, der Braunkohle, dürfte eine Vermeidung der Umladung sehr willkommen sein. Bietet sich später eine Fortführung der Bahn über Rommerskirchen nach Dormagen, so wäre im Verein mit der von Cöln gebauten Kleinbahn nach Dormagen eine zweite, werthvolle Gürtelbahn geschaffen. Diese Erwägungen veranlassen der „Köln. Ztg.“ zufolge die Kammer, sich zustimmend zu der Umwandlung der vier Strecken zu äussern.

— **Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.** Laut Geschäftsbericht betrugen im Betriebsjahr 1901/02 die gesammten Einnahmen 290 884 ℳ., die Ausgaben 226 386 ℳ, der Ueberschuss mithin 64 489 ℳ. (im Vorjahre 91 274 ℳ.). Während auf die Vorzugsaktien und nicht gewährleisteten Stammaktien eine Dividende nicht entfällt, erhalten die gewährleisteten Stammaktien die ihnen verbürgte Dividende von 3⅝ % mit zusammen noch 200 121 Mark. Dieser Betrag ist aufzubringen von den Kreisen Luckau (74 363 ℳ.), Schweinitz (111 545 ℳ.) und Lübben (14 213 ℳ.).

— **Endgültige Festsetzung der Verhältnisszahlen als Grundlage für die Zutheilung leerer Wagen an die Zechen im Ruhrbezirk in Mangelszeiten.** Nach der von der königlichen Eisenbahndirektion Essen gemeinsam mit Vertretern des königlichen Oberbergamts zu Dortmund, des Vorstandes für die bergbaulichen Interessen und des Kohlensyndikats zu Essen erfolgten Prüfung der von einzelnen Zechen des Ruhrbezirks erhobenen Einwendungen gegen ihren ermittelten Durchschnittsversand im vorigen Jahre und nach Zutheilung von Verhältnisszahlen an neue Förderschächte stellt sich die Gesammtverhältnisszahl für die Zeit vom 1. Oktober d. J. bis 30. September 1903 auf 16 214, so dass sie gegen diejenige des Vorjahres nur um 74 Einheiten zu 10 t zurückbleibt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 13 Arbeitstagen 205 684 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 822 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 194 061 und auf den Arbeitstag 16 172 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 350 Doppelwagen weniger und im ganzen 11 623 Doppelwagen oder 6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 30 320 Doppelwagen gegen 27 875, in Oberschlesien 78 355 Doppelwagen gegen 74 523 und in den drei Bezirken zusammen 314 359 Doppelwagen gegen 296 459 und war demnach im Saarbezirk 2 445 Doppelwagen oder 8,8 %, in Oberschlesien 3 832 Doppelwagen oder 5,1 % und in den drei Bezirken zusammen 17 900 Doppelwagen oder 6 % grösser als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Für andere Sendungen als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. 41 655 offene Wagen gegen 37 595 in derselben Zeit im Jahre 1901, also in diesem Jahre 4 060 oder 10,8 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 8. bis 15. d. Mts. 20 975 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 27 sowie von anderen Gütern 3 Doppelwagen.

Oesterreich.

— **Südbahn.** In den nächsten Tagen werden die Vertrauensmänner der Besitzer von Südbahnprioritäten zu einer Besprechung zusammentreten. Hierbei wird, wie bei der Sachlage begreiflich, nur ein allgemeiner Meinungsaustausch stattfinden, und es werden vom Kurator Aufklärungen ertheilt werden. In einem späteren Zeitpunkte soll dann eine gemeinsame Berathung mit dem vom Verwaltungsrath der Südbahn entsendeten Komitee stattfinden. Die Verhandlungen werden voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, da die von der Versammlung der Prioritätenbesitzer gewählten Vertrauensmänner sich vor der Fassung endgültiger Beschlüsse vorerst mit den einzelnen grossen Gruppen der Prioritätenbesitzer werden ins Einvernehmen setzen müssen. Man glaubt aber immerhin, dass es möglich sein werde, vor Jahresschluss ein Abkommen treffen zu können, auf Grund dessen die Neugestaltung des finanziellen Dienstes der Südbahn erfolgen soll. Es wird aber noch vorher ein vorläufiges Abkommen getroffen werden, wonach die am 1. Dezember d. J. stattfindende Verloosung der 3 prozentigen Prioritäten auf einen späteren Zeitpunkt verlegt wird.

— **Graz-Köflacher Bahn.** Der Verwaltungsrath der Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 15. d. Mts. über die Durchführung des von der Regierung genehmigten Programmes Beschluss gefasst. Demzufolge werden von der bewilligten Gesammtsumme von 16 000 000 Kr. 4 prozentiger Prioritäten jetzt 12 000 000 Kr. hinausgegeben, und gelangen die sämmtlichen 5- und 4,5 prozentigen gesellschaftlichen Prioritäten am 1. Oktober d. J. zur Verloosung und am 2. Januar 1903 zur Rückzahlung. Den Besitzern dieser sowie jenen der 2 prozentigen Prioritäten wird der Umtausch in neue 4 prozentige Prioritäten aus der neuen Anleihe von 12 000 000 Kr. angeboten werden.

— **Neuerliche Dienstreise des Eisenbahnministers.** Der Eisenbahnminister, der diesen Sommer wiederholt dazu benutzt hatte, sich in verschiedenen Gebieten der Monarchie von dem Stande und den Fortschritten des Eisenbahnwesens durch Augenschein zu überzeugen, hat in den letzten Tagen zu diesem Zweck in der Bukowina geweilt. Nachdem der Minister auf der Hinreise in Stanislau mehrstündigen Aufenthalt genommen und den Werkstättenbahnhof der Staatsbahnen besichtigt hatte, reiste er nach Czernowitz. Dort wurde unter anderem die Betriebsleitung der Staatsbahnen in Augenschein genommen und sodann auf einem Materialzuge die Besichtigungsfahrt auf der im Bau begriffenen, vor ihrer baldigen Eröffnung stehenden Bahn Kimpolung-Jakobeny-Dornawatra unternommen. Des weiteren unternahm der Eisenbahnminister eine Fahrt auf der Lokalbahn Radautz-Brodina. Hierbei nahm er wiederholt Gelegenheit, sich über die Entwickelung des Verkehrswesens in der Bukowina befriedigend zu äussern.

— **Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn** hat vor längerer Zeit bei der Regierung um die Genehmigung der Erhöhung ihrer Personentarife in der II. und III. Wagenklasse auf der Strecke Teplitz-Komotau auf das Ausmaass der derzeitigen Personentarife der Staatsbahnen angesucht. Wie verlautet, ist diesem Ersuchen unter gewissen Beschränkungen willfahrt werden.

— **Böhmische Nordbahn.** Es wurde bereits in Nr. 74 S. 1114 d. Ztg. gemeldet, dass zwischen der böhmischen Nordbahn und der sächsischen Regierung über die Frage des Anschlusses und der Mitbenutzung des Grenzbahnhofes für die Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz eine Verständigung erzielt worden ist. Nunmehr sind, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, diese Vereinbarungen von der österreichischen Regierung genehmigt. Im Hinblicke hierauf ist die Ertheilung der Konzession für die auf sächsischem Gebiete gelegene Strecke der genannten Lokalbahn bald zu gewärtigen.

— **Bregenzerwaldbahn.** Am 15. d. Mts. ist die Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Infolge der ungünstigeren Gestaltung der Geldverhältnisse sowie der Vertheuerung der Baukosten durch

die Schwierigkeiten, welche besonders in der Klamm der Bregenzer Ache zu überwinden waren, hat sich eine Ueberschreitung der veranschlagten Anlagekosten ergeben. Diese dürfte durch eine im gesetzlichen Wege zu beschliessende Erhöhung der Staatsgarantie bedeckt werden. Inzwischen wird aber für die Befriedigung der dringlichsten Forderungen im Wege der Aufnahme einer schwebenden Schuld vorgesorgt werden.

— **Die Zugverspätungen auf den österreichischen Eisenbahnen.** Im zweiten Vierteljahr 1902 betrugen die Zugverspätungen bei den österreichischen Staatsbahnen 0,5 % und bei den wichtigsten Privatbahnen (Nordbahn, Südbahn, Staatseisenbahngesellschaft, Nordwestbahn) 0,8 %. Das günstige Ergebniss des ersten Vierteljahrs (0,4 % für die Staats- und 0,9 % für die Privatbahnen) wurde trotz der in der Sommerfahrordnung eingetretenen erheblichen Verkehrssteigerung nahezu unverändert erhalten. Unter den grösseren Privatbahnen zeigt die österreichische Nordwestbahn mit 0,3 % das günstigste Ergebniss.

— **Wien-Aspangbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat schon vor einiger Zeit eine wesentliche Einschränkung des Zugverkehres vom Aspangbahnhofe in Wien zur Station Hauptzollamt der Wiener Stadtbahn beabsichtigt und diese Absicht mit dem Hinweise darauf begründet, dass ihr dieser Verkehr namhafte Kosten verursache, während sie an den Einnahmen aus diesem Verkehre nicht betheiligt sei. Die Verwaltung hat nun den Entschluss gefasst, diesen Verkehr während des Winters an den Werktagen ganz einzustellen und nur an den Sonntagen ganz aufrecht zu erhalten. Trotz der erhobenen Vorstellungen hält die Verwaltung der Bahn an ihrem Beschluss fest, hat jedoch die Bereitwilligkeit ausgesprochen, der Staatsbahndirektion Wien, falls diese einen regelmässigen Verkehr in der Strecke Hauptzollamt-Aspangbahnhof einrichten will, die unentgeltliche Benutzung des genannten Bahnhofes sowie die unentgeltliche Umstellung der Stadtbahnzüge in diesem Bahnhofe zuzugestehen. An Sonn- und Feiertagen will die Aspangbahn den Verkehr auf der genannten Strecke selbst besorgen.

— **Bau der Pyhrnbahn.** Die Ausschreibung der Bauarbeiten beim Bosrucktunnel steht, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, unmittelbar bevor. Für die Nordseite und die Südseite des Tunnels werden selbständige Angebote zu überreichen sein. Der Endtermin für die Ueberreichung der Angebote ist auf den 14. Oktober d. J. festgesetzt. Die Vergebung wird neben den eigentlichen Tunnelarbeiten auch je ein kurzes Stück der offenen Strecke auf beiden Seiten des Tunnels in der Ausdehnung von ungefähr 1 km in sich fassen, da diese offenen Strecken zur Abfuhr des Gesteinausbruches erforderlich sind. Auf der Nordseite soll der maschinelle (elektrische) Betrieb mit einer Tagesleistung von 2,8 m eingerichtet werden, während auf der Südseite die Handbohrung mit einer Tagesleistung von nur 1,4 m weiter fortgeführt werden wird. Die Vollendung des 4755 m langen eingleisig herzustellenden Tunnels ist für das Jahr 1905 in Aussicht genommen. Die Ausschreibung des Baues der Strecke Klaus-Windischgarsten ist noch im Laufe des Spätherbstes zu gewärtigen. Die restlichen offenen Strecken dürften im nächsten Frühjahre zur Bauvergebung kommen. Letztere soll derart erfolgen, dass die offenen Strecken ungefähr zu dem gleichen Zeitpunkte der Vollendung zugeführt werden wie der Tunnel. Was dessen geologische Verhältnisse anbelangt, so besteht das Gestein hauptsächlich aus Werfener Schiefer, über dem theilweise Triaskalk gelagert ist, Gesteinarten, welche der Bohrung keinen allzustarken Widerstand entgegensetzen.

— **Eine neue Verkehrsvorschrift für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** Die gemeinsamen Besprechungen der Vertreter des österreichischen Eisenbahnministeriums und des ungarischen Handelsministeriums über den Entwurf einer neuen Verkehrsvorschrift für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen haben am 22. d. Mts. in Wien begonnen. Anlass zu der Umarbeitung bilden bekanntlich die grossen Umwälzungen, welche auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehres in Oesterreich-Ungarn in den letzten Jahren Platz gegriffen haben. In dieser Beziehung sind insbesondere das Fahren in Raumabstand sowie die grundlegenden Aenderungen in Bezug auf das Signalwesen hervorzuheben.

— **Militärbeförderung.** Nach Abschluss der grossen Herbstmanöver, welche in diesem Monat in Ungarn abgehalten wurden, mussten besondere Maassnahmen für die Abbeförderung der Truppen getroffen werden. Insgesammt waren 67419 Offiziere und Mann, 3849 Pferde und 272 Fuhrwerke nach 54 Garnisonorten zu befördern. Die Abbeförderung erfolgte unter Zugrundelegung einer Eintheilung nach vier Gruppen, der entsprechend die Einladestationen bestimmt waren.

Die abzufertigenden Truppen wurden in 84 Zügen befördert, wovon 56 auf die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und 28 auf die der ungarischen Staatseisenbahnen entfielen. Hierzu kommen noch drei Züge für die Manöveroberleitung. Die Beförderung war in jeder einzelnen Einladestation innerhalb 24 Stunden beendet. Dass diese Leistungen der Bahnen als ausserordentliche bezeichnet werden müssen, geht am deutlichsten aus der Zahl der in Bewegung gesetzten Eisenbahnwagen hervor. Es wurden im ganzen 3267 Wagen, und zwar 2190 Personen-, 717 Pferde-, 134 gedeckte Güter- und 236 Plattformwagen verwendet. Für die hervorragenden Leistungen der betheiligten Bahnverwaltungen fällt noch besonders ins Gewicht, dass nicht nur der gesammte Personen- und Eilgüterverkehr aufrecht erhalten, sondern ersterer noch durch Einlegung einer Reihe von Sonderzügen erheblich verstärkt wurde.

Uebrige europäische Länder.

— **Neue Eisenbahnlinie Aachen - Löwen.** Die „Indépendance belge“ fügt ihrer Mittheilung, wonach die Leiter der belgischen Staatsbahnen Garnir und de Rudder nach Berlin gingen, um mit der preussischen Regierung wegen Herstellung einer neuen Eisenbahnlinie zwischen Löwen und Aachen zu verhandeln, folgende genaueren Angaben hinzu: Es handelt sich darum, zwei Strecken neu zu erbauen, die eine zwischen Löwen und Neerlinter, die andere zwischen Nederheim (bei Tongres) und Homburg (bei Aubel). Die bestehenden Linien, von Neerlinter nach Nederheim und von Homburg nach Aachen, werden in den neuen Weg einbegriffen und sollen die nöthigen Verbesserungen erfahren, um daraus eine neue Ader für den grossen internationalen Verkehr zu machen. Die Züge der belgischen Staatsbahnen würden als Ausgangs- und Ankunftspunkt den neuen grossen Bahnhof in Aachen haben, dessen Herstellung schon beschlossen und im Werke sei. Die Verwirklichung des neuen Weges würde einen beträchtlichen Einfluss auf den Durchgangsverkehr der Reisenden und selbst der Waaren durch Belgien üben. Unabhängig von der Verkürzung der Entfernung, würde diese Strecke den ungeheuren Vortheil bieten, die geneigten Ebenen von Lüttich und Ronheide sowie die zahlreichen Kurven der Linie von Lüttich nach Aachen zu vermeiden. Die gegenwärtige Fahrzeit der Schnellzüge zwischen Brüssel und Aachen würde um 1½ Stunde vermindert werden. Die Gegenden von Lüttich, Huy und Namür würden unter dem neuen Weg nicht leiden, denn die den Verkehr zwischen diesen Bezirken und von Frankreich mit Deutschland vermittelnden Schnellzüge würden von Lüttich bis Visé verlängert werden.

— **Klagen über die belgischen Eisenbahnen.** Brüsseler Blätter, die in letzter Zeit wieder einmal vermehrte Eisenbahnklagen veröffentlichen, erzählen folgende Geschichte, die hoffentlich erspriessliche Folgen haben werde: Kürzlich entstieg der König auf dem Nordbahnhof einem Zuge und schritt zum Ausgang; plötzlich blieb er stehen, hob den Kopf und betrachtete das Glasgewölbe des Bahnhofs. Jedermann hob die Nase und begriff sofort. Die Bahnsteige waren nass; es regnete buchstäblich in der weiten Halle, und Se. Majestät bewunderte ohne Zweifel die Nützlichkeit eines Glasdaches, welches den Regen wie eine Traufe durchdringen lässt. An der Miene des Königs konnte jeder leicht begreifen, dass dieser legitimen Bewunderung sich ein starker Theil Unzufriedenheit beimischte Und schon schickte man sich an, dem König den nöthigen Regenschirm zu bringen. — In der liberalen belgischen Presse wird hervorgehoben, dass auch klerikale, also nicht gegnerische Blätter sich über die „unglaubliche Ungenirtheit“, welche auf den Eisenbahnen herrsche, erregen. So wird u. a. vorgebracht, es habe kürzlich aus keinem ersichtlichen Grunde ein von Reisenden voller Zug auf dem Bahnhof von Denderleeuw anderthalb Stunden warten müssen, um das Vorbeifahren von fünf Zügen zu ermöglichen, die in viertelstündigen Zwischenpausen fuhren und fast ganz leer waren. Unter den unzufrieden wartenden Reisenden habe sich auch Herr Beernaert befunden. Ferner wird angeführt, dass der amtliche vlämische Eisenbahnführer nicht vollständig sei, u. a.

— **Pariser Stadtbahn.** Nach dem Stand der Arbeiten der Ringbahn (ligne circulaire du Métropolitain) berichten Pariser Blätter, dass die Eröffnung der Strecke von der Place de l'Etoile bis zum Viadukt des Boulevard Barbés in den ersten Tagen des Oktober stattfinden wird. Die halb unter, halb über der Erdoberfläche befindliche Strecke vom Boulevard Barbés bis zur Place de la Nation werden in der ersten Hälfte des Januar fertig sein.

— **Postbeförderung mit der transsibirischen Eisenbahn.** Der französische Senator Pauliat hat, wie wir dem „Temps“ entnehmen, neuerdings ein Schreiben an den französischen

Handelsminister gerichtet, um dessen Aufmerksamkeit auf das Interesse zu lenken, welches Frankreich daran hat, dass sein Schriftwechsel mit China über die sibirische Eisenbahnlinie befördert werde. Bisher erfolgt der Postverkehr zu Schiff über das Meer und braucht, wie das französische Blatt etwas hochgegriffen angibt, mindestens 45 Tage, während mit der sibirischen Bahn gehende Briefe den Weg in weniger als der Hälfte dieser Zeit zurücklegen würden. In einer früheren Antwort hatte der Unterstaatssekretär der Posten Bérard Herrn Pauliat mitgetheilt, es sei richtig, „dass die russische Behörde die in ihrem Büro zu Peking abgelieferten Briefe auf der sibirischen Eisenbahn befördere, dass aber nach ihren wiederholten Erklärungen sie sich noch nicht mit der Besorgung der fremden Posten belasten könne, da die Eisenbahn, namentlich in dem östlichen Theile Chinas, noch nicht vollständig fertig sei“. Herr Bérard fügte hinzu, dass seine Verwaltung mit Aufmerksamkeit diese Frage verfolge, und versicherte Herrn Pauliat, dass, sobald die grosse transsibirische Linie die nöthigen Anschlüsse an die westlichen Eisenbahnen haben würde, das Publikum alsbald von den beträchtlichen dem Postdienst durch sie gebotenen Vortheilen Nutzen ziehen würde. Durch ein zweites Schreiben vom 9. d. Mts. bestätigte der französische Handelsminister Trouillot den Brief des Unterstaatssekretärs. Er kündigte überdies an, dass soeben ein neuer Schritt bei der russischen Verwaltung geschehen sei, um sie zu drängen (en vue de la presser), die transsibirische Linie vollständig dem Postverkehr zu öffnen. „Diese Verwaltung“, bemerkte dabei Herr Trouillot, „wird übrigens selbst in diesem Sinne angetrieben durch den Geldvortheil, den sie aus dem mit dem äussersten Osten gewechselten Schriftwechsel ziehen wird.“ Der „Temps“ hält es nicht für unnütz, hinzuzufügen, dass die internationalen Postverträge Frankreich nöthigten, die kürzesten oder schnellsten Linien zu benutzen, und dass, sobald die asiatische Eisenbahnlinie hergestellt sei, sie nothwendig den Weg für die Postbeförderung bilden müsse. Das ist allgemein wohl richtig, aber bei der noch ungenügenden und unsicheren Verbindung ist eine regelmässige Leitung der europäischen Post über die sibirische Eisenbahn jetzt wenigstens noch unthunlich.

— **Albulabahn.** In St. Moritz im Oberengadin herrscht natürlich der lebhafte Wunsch, die Bahnverbindung schon im nächsten Sommer vollendet zu sehen, und die Strecke Celerina-St. Moritz gleichzeitig mit der Strecke Thusis-Celerina zu eröffnen. Wie der „Engadin-Express“ von zuständiger Seite erfährt, kann davon keine Rede sein. Endstation für den Personen- und Gepäckverkehr werde nächstes Jahr Celerina sein, für den Güterverkehr aber Samaden. Der Albulatunnel soll im Dezember vollständig ausgebrochen sein.

— **Elektrischer Betrieb des Merseytunnels.** Wie wir einem Berichte der „Railr. Gaz.“ entnehmen, geht die Einrichtung des Merseytunnels, welcher Liverpool mit dem gegenüberliegenden Birkenhead verbindet, für elektrischen Betrieb ihrer Vollendung entgegen, indem die bei den Westinghousewerken in Ost-Pittsburgh zu diesem Zwecke bestellten gewaltigen Maschinen in den nächsten Tagen zum Versand fertig sein werden. Die Merseytunnelbahn hat eine Länge von 7,2 km und besitzt einschliesslich der Nebengleise etwa 20 km Gleis. Sie beförderte in der letzten Zeit durchschnittlich etwa 7 000 000 bis 8 000 000 Reisende jährlich. Jetzt wird sie durchgehends mit einer dritten Schiene ausgerüstet werden, die als Zuleitung des elektrischen Stroms hart neben das Fahrgleis gelegt wird. Das Fahrgleis wird nicht zur Rückleitung des Stromes dienen, indem zu diesem Zwecke noch eine vierte Schiene zwischen die Fahrschienen gelegt wird. Auf diese Weise will man die elektrolytische Einwirkung des Stromes auf die Fahrschienen vermeiden. An Betriebsmitteln werden im ganzen 60 Wagen in Dienst gestellt werden, und jeder Zug wird aus fünf Wagen — zwei Kraftwagen und drei Anhängewagen — bestehen. Die Kraftwagen sind mit vier Motoren von je 106 PS ausgerüstet. Die Züge werden sich in Zwischenräumen von drei Minuten folgen. Der Tunnel selbst und sämmtliche sieben Haltestellen werden mit elektrischem Licht erleuchtet.

— **Ueber die Fortsetzung der Warschau-Kalischer Bahn bis zur preussisch-russischen Grenze** schreibt die „Nat.-Ztg.“ folgendes: „Vor einiger Zeit meldeten Warschauer Blätter, dass die erneuten Verhandlungen der Vertreter der russischen Regierung mit den Vertretern der preussischen Eisenbahnverwaltung bezüglich der Verlängerung der Warschau-Kalischer Bahn bis zur preussisch-russischen Grenze zu einem beide Theile befriedigenden Abkommen geführt hätten. Ein anderes Warschauer Blatt, die „Gaz. Losow.“, berichtet jedoch nunmehr, und zwar anscheinend mit Recht, dass diese Meldung nicht den Thatsachen entspricht. Infolge der von Russland mit Bezug auf den Umschlagort gestellten und beharrlich vertretenen Forderungen konnte es noch nicht zu einer Einigung kommen, wie sie für die Bahn Herby-Czenstochau kürzlich erzielt worden ist. Die Bedeutung dieses letzteren Grenzüberganges, an dem nur Breslau und ein Theil von Schlesien interessirt ist, steht aber weit zurück hinter der Bedeutung, welche der Grenzübergang Ostrowo-Kalisch für den gesammten russischen Verkehr hat. Die Verbindung Berlin-Warschau erfährt zwar durch diesen neuen Grenzübergang gegenüber dem bisherigen Wege über Thorn-Alexandrowo nur eine Abkürzung um 5 km, während die Abkürzung für Dresden 52 und für Leipzig, Halle, Cöln, Frankfurt a/M. usw. 45 km beträgt; die hauptsächlichste Bedeutung der neuen Bahn besteht aber darin, dass die an ihr gelegene, mächtig aufblühende Industriestadt Lodz (die grösste Industriestadt Russlands) durch sie endlich eine direkte Verbindung mit Deutschland erhält. Lodz ist heute nach St. Petersburg, Moskau, Warschau und Odessa die fünftgrösste Stadt Russlands, und von dem kolossalen Aufschwunge dieser Stadt zeugt allein der Umstand, dass sie heute über 400 000 Einwohner zählt, gegenüber 314 780 Einwohnern im Jahre 1897. Und dabei sind 35 % der Einwohner von Lodz Deutsche, die trotz der jetzigen schlechten Verbindung mit Deutschland sehr rege Beziehungen mit ihm unterhalten. Bisher konnte Lodz nur auf dem Umwege über Warschau erreicht werden. Nach der Eröffnung der Warschau-Kalischer Bahn und nach Herstellung des Eisenbahn-Grenzüberganges Kalisch-Ostrowo erfährt aber die Eisenbahnverbindung von Lodz mit Berlin und dadurch mit Hamburg, Bremen, Magdeburg usw. eine Abkürzung von 146 km und die mit Leipzig, Halle, Frankfurt a. M., Cöln usw. über Glogau-Kottbus-Leipzig eine Abkürzung um 186 km. Für Dresden beträgt die Abkürzung 172, für Breslau 162 und für Posen 135 km gegenüber der jetzigen Eisenbahnverbindung. Es ist danach bestimmt zu erwarten, dass durch die neue russische Bahnverbindung der Verkehr von Lodz und Warschau mit Berlin und Mitteldeutschland eine ganz bedeutende Steigerung erfahren wird, und es wäre somit zu wünschen, dass sich die russische Regierung endlich zu derjenigen Konzession versteht, welche von der preussischen Eisenbahnverwaltung gefordert wird und die nur dem Standpunkt der Billigkeit und Gerechtigkeit entspricht. Die neue Bahn wird ja auch dem deutschen Handel Vortheile bringen, nicht minder grosse Vortheile wird aber durch sie auch der russische Handel und die russische Industrie erlangen, so dass für die preussische Eisenbahnverwaltung durchaus kein Grund vorliegt, bei der Regelung der Angelegenheit unbilligen Forderungen gegenüber Zugeständnisse zu machen, durch deren Erfüllung die Interessen der deutschen Grenzgebiete verletzt würden.“

Fremde Welttheile.

— **Die Eisenbahnen in Indien.** Einer von „Railr. Gaz.“ gegebenen Gesammtübersicht über die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Indien während des Jahres 1901, welche auf dem von der indischen Regierung soeben veröffentlichten Jahresberichte beruht, entnehmen wir die nachfolgenden Angaben. Die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen Bahnen hat sich im Laufe des Jahres um 920 km vermehrt und beträgt jetzt rund 40 600 km. Davon haben 22 400 km die indische Vollspur von 1,65 m, 11 800 km haben Meterspur und die übrigen Linien haben Schmalspur von verschiedener Weite. In diese Zahlen sind auch diejenigen Dampfstrassenbahnen, welche über die betr. Gemeindegrenzen hinausführen, mit eingerechnet, indem sie neuerdings als „Kleinbahnen“ behandelt werden. Im Jahre 1900 erzielte die Staatsbahnverwaltung zum ersten Male seit dem Betriebsbeginn der indischen Bahnen einen Ueberschuss der Einnahmen über ihre Ausgaben und zwar zunächst nur in Höhe von rund 1 150 000 ℳ. oder in indischem Gelde 8¾ Lak Rupien*). Im Jahre 1901 aber ist dieser Ueberschuss bereits auf das dreizehnfache gestiegen, indem er rund 15 000 000 Mark (115 Lak Rupien) betrug. Dieser Ueberschuss wurde erzielt nach Deckung aller Betriebsausgaben und Verzinsung sämmtlicher Baukosten einschliesslich derjenigen, die für noch nicht im Betriebe befindliche Linien verwendet worden sind. Freilich darf nicht verschwiegen werden, dass die Verkehrssteigerung im Jahre 1900 wesentlich durch die Transporte nach den von Hungersnoth betroffenen Bezirken veranlasst wurde; im Jahre 1901 aber war die Hungersnoth auf ein ganz kleines Gebiet eingeschränkt, und gleichwohl hat die Verkehrssteigerung angehalten. — Die gesammte Roheinnahme belief sich im Jahre 1901 auf rund 400 000 000 ℳ., während die reinen Betriebsausgaben sich auf 190 000 000 ℳ. stellten. Der Betriebskoeffizient betrug also 47 %. Zur Verzinsung der Baukosten waren etwa 195 000 000 ℳ. erforderlich, so dass der oben angegebene Ueberschuss von 15 000 000 ℳ. verblieb. — Im Personenverkehr stellte sich die Zahl der Reisenden auf 194 750 000, wobei die Dauerkarten, deren 15 000 ausgegeben wurden, aus der Rechnung ge-

*) 1 Lak = 100 000 Rupien.

lassen sind. „Railr. Gaz.“ veranschlagt hiernach die Gesammtzahl der Beförderten auf 195 000 000 und stellt mit dem Verkehr in den Vereinigten Staaten, wo im Jahre 1900 Reisende in der Zahl von 577 000 000 — also nahezu das dreifache — befördert wurden, folgenden interessanten Vergleich an. In Indien betrug 1901 die Zahl der geleisteten Personenkilometer 7 868 Millionen oder 19 700 auf das Kilometer Bahnlänge. Dagegen sind in den Vereinigten Staaten im Jahre 1900 geleistet worden 16 039 Personenkilometer oder 5 200 auf das Kilometer Bahnlänge. Wenn sich hiernach der Unterschied in der Verkehrsdichtigkeit annähernd wie 4 zu 1 verhält, so erklärt sich dies nicht allein durch die dichtere Bevölkerung des indischen Reiches, sondern namentlich auch durch die Verschiedenheit der Personentarife, indem der durchschnittliche Fahrpreis für 1 Personenkm in den Vereinigten Staaten 8 ₰ betrug, während er sich in Indien auf nur 1,7 ₰ stellte. Dagegen waltete zwischen dem Güterverkehr der beiden Länder ein entgegengesetztes Verhältniss ob. Die in Indien geleisteten Tonnenkilometer stellten sich 1901 auf 11 400 Millionen, die in den Vereinigten Staaten 1900 erzielte Gesammttransportleistung betrug rund 227 000 Millionen Tonnenkilometer. Auf das einzelne Kilometer Bahnlänge entfielen hiervon in Indien rund 282 000, in Nordamerika aber 735 000 Tonnenkilometer, die Verkehrsdichtigkeit war hier also 2,6 mal so stark als in ersterem Lande. Dabei war die durchschnittliche Einnahme für 1 Tonnenkm in Indien 2,5 ₰, in Nordamerika aber rund 1,8 ₰.

— Eisenbahnkonzession in Kamerun. Der am 9. d. Mts. ergangene Erlass des Reichskanzlers für eine Konzessionsertheilung zum Bau einer Eisenbahn im Schutzgebiet bildet, wie die „Berl. N. N.“ mittheilen, das Ergebniss dreijähriger, zeitweise recht schwieriger Verhandlungen, bei denen besonders erhebliche Widerstände des Reichsschatzamts zu überwinden waren. Das Syndikat, welchem die Konzession verliehen ist, ist aus einem kleineren Vorsyndikat hervorgegangen, das unter Leitung des Schlosshauptmanns Grafen v. Borcke-Stargard stand. Präsident des jetzigen erweiterten Syndikats ist der Fürst zu Hohenlohe-Oehringen, Herzog von Ujest. Das Syndikat hat als Ziel die Schaffung einer 900 km langen Eisenbahnverbindung von der Kamerunküste zum Tsadsee ins Auge gefasst. Die Konzession lautet auf eine Eisenbahnlinie von der Küste in nordwestlicher Richtung in das Innere des Schutzgebietes, und zwar in einer Länge von 400 km und mit der Spurweite von 1 m. Für die Ausführung steht dem Syndikat die Wahl zwischen den folgenden drei Linien frei: 1. von Viktoria über Mundame nach Tinto und Bali mit einer Anschlusslinie nach den Manenyuba- und Bakossibergen; 2. von Duala über Yabassi nach Tibati; 3. von Duala über den Mungofluss nach Mundame und dann weiter wie 1.

Die Konzessionsdauer ist auf 90 Jahre, das Kapital der für die Ausführung der 400 km Strecke zu bildenden Gesellschaft auf 25 000 000 ℳ festgesetzt. Für den Bau der Bahn, deren Betrieb bis zum 1. Juli 1908 auf der ganzen Strecke eröffnet sein muss, darf nur deutsches Material verwendet werden. Die Direktoren und der Vorsitzende des Aufsichtsraths müssen deutsche Reichsangehörige sein. In den Aufsichtsrath wird ein Reichskommissar entsandt werden. Das Syndikat, welches eine Zinsbürgschaft vom Reich nicht beantragt hat, erhält eine Landkonzession a) von 50 000 ha an den Manenyuba- und Bakossibergen, b) des ganzen verfügbaren Regierungslandes zu beiden Seiten der Trasse in schachbrettförmigen Blocks. Die der Gesellschaft verliehenen Ländereien sind nach den Ermittelungen des Geh. Regierungsraths Prof. Dr. Wohltmann sehr fruchtbar und für Plantagenkultur geeignet. Der unter a) bezeichnete Besitz soll besonders noch reiche Bestände an Elfenbein und Oelpalmen enthalten. Es wird beabsichtigt, zur Ausnutzung der Landkonzession einzelne Pflanzungsgesellschaften, besonders für den Anbau von Kakao, Tabak und Baumwolle, zu bilden.

Zur Feststellung der Trasse der drei für die Führung der Eisenbahn zur Wahl gestellten Linien wird eine Expedition entsandt, die am 15. d. Mts. mit dem Dampfer „Lucie Woermann“ bereits von Hamburg die Ausreise angetreten hat. Führer der Expedition ist der Regierungsbaumeister Rob. Neumann, der in Südamerika und Ostasien Erfahrungen im Bau von Tropenbahnen gesammelt hat. In Madeira und mit dem nächsten Woermann-Dampfer werden sich fünf weitere deutsche, englische und belgische Ingeniöre, die beim Bau der Kongo-Eisenbahn und der Bahnen in der Kapkolonie beschäftigt waren, der Expedition anschliessen. Für die Expedition, deren Dauer auf 9 bis 12 Monate bemessen ist, ist die frühere Faktorei von Jantzen & Thormählen in Duala gemiethet worden.

Allgemeines.

— Ein Schienenlied aus dem Jahre 1843. Schon in ihren ersten Anfängen hat die grosse Kulturspenderin Eisenbahn auch in der Dichtkunst Verherrlichung gefunden. Ein besonders köstliches Zeugniss hierfür bietet ein ebenso fein empfundenes wie geistvolles Gedicht, das Josephine Scheffel, die Mutter des Dichters Viktor von Scheffel, im Jahre 1843 verfasst hat. Es ist im Septemberheft der seit kurzem von Dr. Julius Lohmeyer herausgegebenen trefflichen „Deutschen Monatsschrift für das gesammte Leben der Gegenwart“ von Alberta v. Freydorf in einem Aufsatz über jene hochbegabte Frau aus ihrem handschriftlichen Nachlass veröffentlicht. Wir glauben, unseren Lesern einen Dienst zu erweisen, wenn wir es mit der freundlich ertheilten Erlaubniss des Herausgebers nachstehend zum Abdruck bringen.

Schienenlied.

Motto:

Ich war ein Saul, da kam der Schein von oben,
Und jene Saiten durch die Flur gewoben,
Erklangen mir wie Harfenton.

Durch die grünen Saatenmeere dehnen sich zween dunkle Streifen
Weithin — weithin — wie Gedanken, die zur lichten Ferne schweifen,
Einen Blick der Abendsonne sah ich jüngst darüber weilen
Und sie wurden mir zween goldne, inhaltschwere Flammenzeilen.

Was mir da mit leisen Worten jene Eisenschrift vertraute,
Will ich senken, will ich hauchen in die süssen Frühlingslaute,
War es doch von Lenz und Rosen ein geheimnissvolles Flüstern,
Klang es doch wie Maigesänge in den Wipfeln alter Rüstern.

Sprach die Schrift: „Du — den Beschränkung an die nächste Scholle bannte,
Der vom reichen Schatz des Lebens kaum ein Körnlein Goldes kannte —
Komm! wir lassen dich das Schöne in entfernten Tempeln schauen,
Dass du dann den eigenen Laren schöner magst den Altar bauen.

Sohn des Sandes! willst du deine Stirn in Alpenlüften baden,
Willst du einmal Freiheit athmen? Komm herbei! Du bist geladen.
Froher Zecher, dem von ferne geistverwandte Brüder winken,
Komm — aus laubbekränzten Krügen Wiedersehens Gluth zu trinken.

Mann des Forschens — dem „Natur“ nur wen'ge Blätter aufgeschlagen,
Schüttle ab den Staub, wir wollen dich von Blatt zu Blatte tragen.
Aber dass dein reiches Wissen dem gefeiten Schatz nicht gleiche,
Den ein Drache hielt gefangen in der ausgehöhlten Eiche . . .

(Fehlt eine Strophe.)

Sprach die Schrift: „O Herz, von welchem der Geliebte losgerissen,
Sollst nicht länger deines Wesens gottgegebene Hälfte missen;
Komm! wir tragen dich im Sturme weithin in die blaue Ferne,
An dem neuen Morgenhimmel glühn auch deine Liebessterne.

Ja! wir dunkle Eisenstreifen heilen alle Sehnsuchtwehen;
Ueber unseren Gleisen rauscht es wie ein ewig „Wiedersehen!“
Auch die Zeichen der Gedanken schiffen wir durch ferne Räume
Schneller als die Botentaube einst des Ritters Liebesträume.

Mit kassandrischem Gemahnen, wenn ich recht die Schrift verstanden,
Sprach sie auch vom ew'gen Frieden, der aus diesen Eisenbanden
Einst erblüh'n wird; aber ehe seine Palmenbanner wehen
Wird die Sonne — ach! noch einmal blutgetränkte Schwerter sehen.

Frei zu sterben — oder in der Völker letztem Kampf zu siegen,
Werden da mit Sturmesbrausen Heere sich entgegenfliegen;
Aber wenn die dunklen Streifen alle in einander fliessen,
Wird das letzte Schwert als Schiene seine Friedensringe schliessen.

Also las ich in den langen, sonnbeglänzten Flammenzeilen;
Sieh, da naht der Raumbezwinger, und die Abendlüfte theilen
Seine dunkle Rauchessäule — was dem Blick sie noch verhüllt,
Ist — die Muse durft es schauen — ist der Freiheit Götterbild.

Sie auch fährt — die Lichtgeborne, mit den wilden Feuerrossen
Ueber unsere Frühlingsauen, doch von Wolken noch umflossen;
Aber auch von ihrem Haupte wird der Isisschleier fallen
Und die Freiheit mit dem Frieden diesen Stern verklärt durchwallen.

Sel'ge Ahnung jener Tage, weiche nicht aus meiner Seele,
Sei mir — wenn es dräut und wintert, Lenzgesang der Philomele.
Schliesst sich auch — eh sie erscheinen — dieses Auge schlummermüd,
Haben doch in meinen Träumen ihre Rosen schon geblüht.

Zur Frage der Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkästen der Lokomotiven

bemerkt der Urheber dieser Erörterung, Herr Eisenbahn-Bauinspektor **Elbel**, Vorstand der Maschineninspektion Insterburg, noch folgendes:

„Die Angaben über die Mengen der Kohlenreste aus den Aschkästen und Rauchkammern der Lokomotiven bezogen sich bei meinen Ausführungen in Nr. 47 S. 749 d. Ztg. nur auf die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, da die Notizen über Betriebsergebnisse anderer Bahnen mir damals nicht zur Verfügung standen. Meine Behauptung bezog sich demnach nur auf diese deutsche Eisenbahnverwaltung.

Ich habe mit Interesse Kenntniss genommen, dass bei der ungarischen Staatseisenbahnverwaltung bereits günstige Resultate mit der Verwendung der fraglichen Kohlenrückstände vorliegen. Dieser Erfolg gibt vielleicht auch der preussischen Staatsbahnverwaltung eine Anregung, der planmässigen Gewinnung und Verwendung der Lösche und Schlackenkohlen näher zu treten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat auch bereits Ermittelungen nach dieser Richtung angeordnet, und wenn die erforderlichen Mittel bereit gestellt werden, so würde der Zweck des Artikels in Nr. 47 d. Ztg., welcher eine Ersparniss im eigenen Betriebe anstrebte, erreicht sein."

(Da uns übrigens von geschätzter Seite eine auf neuesten Ermittelungen beruhende Bearbeitung der Frage zugesagt ist, so können wir unsere Bemerkung in Nr. 72 d. Ztg., dass die Erörterung dort zum Abschluss gebracht sein solle, nicht weiter aufrecht erhalten. Die Schriftl.)

Rechtsprechung.

— **Haftpflicht bei Verletzung von Schlafwagenbediensteten.** Der Oberste Gerichtshof in Wien hat vor einiger Zeit in Angelegenheit der Haftpflicht für Unfälle, welche den Bediensteten der Internationalen Schlafwagengesellschaft zustossen, eine Entscheidung von grundsätzlicher Bedeutung gefällt. Ein bei dieser Gesellschaft angestellter Koch, welcher bei der zuständigen österreichischen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt gegen Unfall versichert war, erlitt bei Versehung seines Dienstes im Speisewagen durch angeblich vorschriftswidriges Verschieben des Wagens mittelst Rollenlassen einen Unfall, welcher seine Erwerbsunfähigkeit zur Folge hatte. Er verklagte deshalb die Eisenbahngesellschaft, in deren Betrieb sich der Unfall ereignet hatte, bei dem an ihrem Sitze befindlichen Handelsgerichte auf Ersatz des Verdienstentganges und der Heilungskosten, insoweit seine diesfälligen Ansprüche die ihm von der Unfallversicherungsanstalt bemessene Rente übersteigen, und auf Bezahlung eines Schmerzensgeldes.

Dieser Klage wurde von den beiden Untergerichten zum Theile stattgegeben. Dieselben nahmen nämlich den vom Kläger vertretenen Standpunkt ein, dass dieser, trotzdem er bei der Unfallversicherungsanstalt unter dem Titel „Eisenbahnbetrieb" versichert sei, als Eisenbahnbediensteter nicht angesehen werden könne, und dass demnach das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 vorliegend ohne weiteres platzzugreifen habe. Daran ändere auch der Umstand nichts, dass die Versicherungsanstalt die Unternehmung der Internationalen Schlafwagengesellschaft im Sinne des letzterwähnten Gesetzes versichert hat, da durch die Einreihung der Angestellten dieser Gesellschaft unter den Titel „Eisenbahnbetrieb" allein diese noch nicht zu Eisenbahnangestellten werden. Uebrigens habe der Versicherte auf diese Einreihung gar keinen Einfluss, da nur die Unternehmung hiervon verständigt werde und diesfalls ein Beschwerderecht habe.

Dass aber Kläger Bediensteter einer Eisenbahn wäre, werde garnicht behauptet, und habe auch seine Beschäftigung als Koch im Speisewagen mit dem Betriebe der Bahn nichts zu thun. Aus dem leitenden Grundsatze des diesbezüglichen Theiles des Gesetzes vom 20. Juli 1894 gehe zudem hervor, dass sich die durch dieses Gesetz durchgeführte Ausdehnung der Unfallversicherung nur auf die w i r k l i c h e n Eisenbahnbediensteten beziehe, welche in die Lage kommen können, gegen die betreffende Bahn, bei der sie im Dienste stehen, wegen einer körperlichen Verletzung im Verkehre Ersatzansprüche zu stellen, keineswegs aber auf die Bediensteten der Schlafwagengesellschaft, welche von der Eisenbahnunternehmung überhaupt nicht versichert worden sind.

Finde also das Haftpflichtgesetz auf den vorliegenden Fall Anwendung, dann sei die beklagte Bahn verpflichtet, das Verschulden ihrer Organe durch Leistung des Ersatzes nach Maassgabe des § 1325 a. B. G.-B. zu vertreten, und sei infolge dessen der Klageanspruch zum Theil begründet.

Der Oberste Gerichtshof hat beide untergerichtlichen Urtheile sammt den ihnen zu Grunde liegenden Verfahren als nichtig aufgehoben und die Klage wegen Unzuständigkeit des angerufenen Handelsgerichtes abgewiesen. Wie der Oberste Gerichtshof in der Begründung des Urtheils ausführt, gehören nach § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869 zwar Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grund dieses Gesetzes wegen Ereignungen im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn aus körperlichen Verletzungen erhoben werden, vor das Handelsgericht. Da jedoch dieses Gesetz nach dem Gesetze vom 20. Juli 1894 auf die gemäss letzterem Gesetze versicherten Eisenbahnbediensteten überhaupt keine Anwendung finde, so hänge die Zuständigkeit des Handelsgerichtes von der Entscheidung der Frage ab, ob der Kläger zur Zeit der fraglichen Ereignung ein gemäss diesem Gesetze versicherter Eisenbahnbediensteter war.

Nach letzterem Gesetze sei die Versicherungspflicht, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, auf die gesammten Betriebe der Eisenbahnen ausgedehnt. Nach dem Gesetze vom 28. Dezember 1887 seien aber alle in gewissen Unternehmungen oder in den zu diesen Betrieben gehörigen Anlagen beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten gegen die Folgen der beim Betriebe sich ereignenden Unfälle versichert. Es könne also nur darauf ankommen, ob der Kläger in dem Betriebe einer Eisenbahn oder in den zu diesem Betriebe gehörigen Anlagen beschäftigt war. Nach den im Handelsregister erliegenden Statuten der Internationalen Gesellschaft der Schlafwagen bestehe der Zweck dieser Gesellschaft in dem Betriebe von Schlaf-, Salon- und Speisewagen auf den Eisenbahnen sowie in dem Betriebe alles dessen, was die Bequemlichkeit der Reisenden verbessern und deren Beförderung auf den Eisenbahnen erleichtern kann.

Nach Inhalt des zwischen dieser Gesellschaft und der betreffenden Eisenbahnunternehmung geschlossenen Vertrages hat die Gesellschaft nicht nur die Wagen beizustellen, sondern auch den Dienst mit diesen zu übernehmen, wogegen sie ihre Einnahmen in den Zusatzbeträgen zum Fahrpreise und beim Verkaufe der Speisen und Getränke findet. Ihre Bediensteten seien den Vorständen der Stationen und den ausübenden Verkehrsbeamten sowie den Zugführern der Züge, mit welchen die Wagen laufen, untergeordnet und haben deren Weisungen, insofern sie den Bahnbetrieb betreffen, unweigerlich Folge zu leisten. Hieraus sowie aus dem Umstande, dass die Schlaf-, Salon- und Speisewagen zu den zum Betriebe der Eisenbahnen gehörigen Anlagen zu zählen seien, folge, dass der Fahrbetrieb der Internationalen Gesellschaft der Schlafwagen einen Theil des Eisenbahnbetriebes bilde, und dass die Gesellschaft selbst Theilnehmerin an dem Betriebe der Eisenbahnen und als solche versicherungspflichtig sei, weil dieser Verpflichtung, wie bereits erwähnt wurde, der gesammte Betrieb der Eisenbahnen, daher auch jeder Theil dieses Betriebes unterworfen sei. Deshalb müssen auch die in diesem Theile des Eisenbahnbetriebes beschäftigten Personen als Eisenbahnbedienstete im Sinne des Gesetzes vom 20. Juli 1894 angesehen werden, wobei es ganz gleichgültig sei, von welchem Theilnehmer des Betriebes sie besoldet und von welchem Theilnehmer die Versicherungsbeiträge bezahlt werden.

Thatsächlich sei der Fahrbetrieb der Internationalen Gesellschaft der Schlafwagen vom 1. Januar 1898 an hinsichtlich des der am Sitze der Versicherungsanstalt befindlichen Division unterstehenden gesammten Fahrpersonals versicherungspflichtig erkannt und diese Entscheidung durch die Statthalterei bestätigt. Wenn gleichwohl diese Anstalt in ihrer Note der Ansicht Ausdruck gibt, dass Kläger nicht als „Eisenbahnbediensteter" versichert sei, obwohl die Unternehmung unter dem Titel „Eisenbahnbetrieb" eingereiht sei, und dass die Anwendung dieses Titels nur ein technischer Klassifikationsbehelf sei, so sei diese Ansicht für die Entscheidung der Gerichte weder bindend noch maassgebend.

Da der Kläger zur Zeit seines Unfalles als ständig angestellter Koch des Speisewagens in dem zu dem Betriebe der fraglichen Eisenbahnunternehmung gehörigen Fahrbetriebe der Internationalen Gesellschaft der Schlafwagen beschäftigt war, müsse er als versicherter Eisenbahnbediensteter angesehen werden und finde das Gesetz vom 5. März 1869 auf ihn keine Anwendung; es sei deshalb auch das Handelsgericht zur Verhandlung über die vorliegende Klage sowie zur Entscheidung des hierüber durchgeführten Rechtsstreites sachlich nicht zuständig.

Berichtigung.

In der Anm. 3 (S. 1092 Nr. 73 d. Ztg.) zu dem Aufsatz über **Fahrgeschwindigkeiten auf deutschen Eisenbahnen** meint der Verfasser Herr Dr. Albert Kuntzemüller, die Angabe von W. A. Schultze in Nr. 5 S. 85 der Zeitschrift „Die Welt auf Reisen" betr. einen L-Zug Berlin-Leipzig (ab Berlin 10.10) mit 78,5 km Geschwindigkeit müsse auf einem Irrthum beruhen, da ihm von einem solchen Zug mit dieser Geschwindigkeit auf genannter Strecke nichts bekannt sei. Wir bedauern, diese Anzweiflung der Angabe unseres sehr geschätzten Mitarbeiters, Geheimerath W. A. Schultze, nicht nachgeprüft zu haben. Die Angabe ist unbedingt richtig. Herr Dr. Kuntzemüller urtheilt nur nach dem Sommerfahrplan, während sich die Schultze'sche Mittheilung auf den Winterfahrplan 1901/02 bezieht, in welchem der L-Zug Berlin-Neapel Express zweimal wöchentlich um 10 Uhr Vorm. Berlin verliess und um 12.12 in Leipzig (Bayer. Bahnhof) ankam, also die von W. A. Schultze angegebene Reisegeschwindigkeit entwickelte. Die Schriftl.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,412 km lange Strecke Wandsbek-Lübecker Güterbahnhof in Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, welche am 1. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen und Aenderung von Stationsnamen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die Station Rübleinshof an der Linie Regensburg-Nürnberg führt vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung „Burgthann".

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. werden die nachgenannten drei neu errichteten Haltepunkte dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben:

1. Buchholz (Linie Weipert-Annaberg) zwischen Buchholz und Annaberg,
2. Jössnitz (Linie Leipzig-Hof) zwischen Jocketa und Plauen i. V. ob. Bf. und
3. Limbach (Linie Leipzig-Hof) zwischen Netzschkau und Herlasgrün.

Zur Unterscheidung der beiden bereits bestehenden Verkehrsstellen

Buchholz (Linie Weipert-Annaberg) und
Limbach (Linie Wittgensdorf-Chemnitz)

von den neuen Stationen gleichen Namens erhalten die ersteren die Benennungen „Buchholz Bahnhof" und „Limbach b. Chemnitz", die letzteren die Benennungen „Buchholz Haltepunkt" und „Limbach i. V.".

Ebenfalls vom 1. Oktober d. J. ab erhalten die nachgenannten Stationen andere Benennungen, und zwar:

Haltestelle und Personenhaltepunkt Markersdorf (Linie Zittau-Hermsdorf): „Markersdorf b. Reichenau",
Ottendorf b. Neustadt i. S. (Linie Bautzen-Schandau): „Oberottendorf",
Unterzwota (Linie Zwota-Klingenthal): „Zwota Haltepunkt" und
Zwota (Linie Chemnitz-Adorf): „Zwota Bahnhof".

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Hannover-Elze zwischen den Stationen Nordstemmen und Elze belegene Haltestelle Poppenburg, welche bisher nur für den Viehverkehr und den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch für die Folge ausgeschlossen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die an der Bahnlinie Strassburg-Kehl gelegene Station Strassburg Rheinhafen, welche 3,362 km von der Station Strassburg, 0,556 km von Mitte Rheinbrücke bei Kehl und 0,887 km von der Station Kehl (grossherzoglich badische Staatsbahn) entfernt ist, wird am 1. Oktober d. J. auch für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 449 vom 15. September d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Vorschläge der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins auf Umnummerirung sämmtlicher Fahrscheine für zusammenstellbare Hefte des Vereins (abgesandt am 19. September d. J.).

Nr. I 455 vom 20. September d. J. an sämmtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder, betreffend die Abstimmung über Beschlüsse der in Freiburg i. B. am 3., 4. und 5. September 1902 abgehaltenen Vereinsversammlung (abgesandt am 20. September d. J.).

Nr. I 459 vom 19. September d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 22. September d. J.).

Nr. III 980 vom 10. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, die königliche Eisenbahndirektion Königsberg und die ostpreussische Südbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. September d. J.).

Nr. III 1009 vom 18. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen (abgesandt am 19. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Richtigstellung eines Frachtsatzes.

Der auf Seite 54 des Tarifes, Theil II, gültig vom 1. Juli 1901, enthaltene Frachtsatz der Klasse A 1 nach oder von Mori ist von 761 auf **561** richtig zu stellen.

Wien, am 19. September 1902. (2435)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Oesterreich - Lindau - vorarlberger Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung im Nachtrag V zum Tarif Theil I vom 1. März 1896.

In dem mit 1. Oktober 1902 in Kraft tretenden Nachtrag V zu vorbezeichnetem Tarife ist auf Seite 36 bei Pos. Z—3 (zinkischer Ofenbruch etc.) die Klassifikation für Quantitäten unter 5000 kg von Klasse I auf Klasse II zu berichtigen.

Wien, am 16. September 1902. (2436)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Süddeutschland).

Tarif Theil II, Heft 1. Richtigstellung eines Stationsnamens.

Auf Seite 187, Ausnahmetarif Nr. 42 (Baumwollwaaren etc.) Schnitttafel III, Theilfrachtsätze b) ist der Stationsname „Turnul-Jiu" auf „Targul-Jiu" zu berichtigen.

Wien, am 17. September 1902. (2437)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Pr.-Stargard - Czerwinsk die Theilstrecke Czerwinsk - Skurz mit den Stationen Altjahn, Mirotken und Skurz dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Diese Stationen dienen vorläufig nur dem Wagenladungs-Güterverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen sowie Vieh ist vorläufig ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden diese Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 20. September 1902. (2438)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober 1902 wird der an der Nebenbahnstrecke Zinten-Rothfliess zwischen den Stationen Seeburg und Rothfliess gelegene Haltepunkt Sauerbaum für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die für Sauerbaum in Betracht kommenden Zugabfahrtzeiten sind im Fahrplan vom 1. Oktober d. J. enthalten. Näheres ist bei den Stationen zu erfahren. (2439)

Königsberg i/Pr., den 20. Septbr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Bewegung des Provisoriums im Km. 34,9 zwischen den Stationen Zydaczów und Chodorów war der Güterverkehr in der Strecke Hnizdyczow - Kochawina-Chodorów vom 6. bis 15. September l. J. eingestellt. (2440)

5. Güterverkehr.

Oberschlesisch-Oesterreich-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft I und III.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. werden die Stationen Breslau oberschles. Bahnhof, Breslau Oderthorbahnhof und Breslau Märkisch-Freiburger Bahnhof in die für den obigen Verkehr geltenden Stations-Tariftabellen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, 16. September 1902. (2441)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 21 (für Porzellanerde) ab Schnaittenbach nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 18. September 1902. (2442)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Steinkohlenbriketts von Breslau Märk.-Frbg. Bahnhof nach Stationen der preussischen Staatsbahnen der Gruppen I, II, III und V.

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlenbriketts von Breslau Märk.-Freibg. Bahnhof nach den Stationen der preussischen Staatsbahnen der Gruppen I (Direktionsbezirk Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.), II (Direktionsbezirk Breslau, Kattowitz und Posen), III (Direktionsbezirk Berlin und Stettin) und V (Direktionsbezirk Erfurt, Halle und Magdeburg) ein Ausnahmetarif in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt unter Zugrundelegung der in den betreffenden Gruppen- bezw. Gruppenwechseltarifen vorgesehenen Entfernungen zu den Sätzen der in diesen Tarifen enthaltenen Kilometertariftabelle des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif). Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei aber für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet.

Breslau, den 20. September 1902. (2443)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober 1902 treten im süd-ostpreussischen Gütertarif direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gross-Stein, Guradzeweiche, Ottmuthweiche, Schimischow und Tarnau einerseits und Cranz und Mollehnen andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 20. Sept. 1902. (2444)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 25. September d. J. wird in den Ausnahmetarif 9 unter A. b die Empfangsstation Marienfelde Staatsbahnhof mit Ausnahmesätzen für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 19. September 1902. (2445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Skalmierzyce des Direktionsbezirks Posen in dem für Station Ostrowo bestehenden Verkehrsumfange in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 20. September 1902. (2446)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Theil I, Abtheilung B vom 1. April 1902.

Im deutschen Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, Abtheilung B werden folgende Aenderungen mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. eingeführt:

1. In das Verzeichniss der zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefässwagen zugelassenen Flüssigkeiten ist als Nr. 24 neu aufzunehmen: „Zinksulfatlösung".
2. In die Güterklassifikation der Spezialtarife für Wagenladungsgüter ist unter Spezialtarif III neu aufzunehmen: „Kalk, phosphorsaurer, zu Futterzwecken, als Knochenpräzipitat, Futterknochenmehl".

Berlin, den 16. September 1902. (2447)
Namens sämmtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VII zum Tarifheft 3 in Kraft, enthaltend Aufnahme von Stationen in den direkten Verkehr, Erweiterung verschiedener Ausnahmetarife, ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 für Porzellanerde und 13 für Graphit, neue Ausnahmetarife, und zwar: 30 für Möbel aus gebogenem Holze, 42 für Talksteine und 43 für lebendes wildes Geflügel sowie einige sonstige Tarifänderungen.

Die bisher für Artikel der Ausnahmetarife 12 e und 12 f im Verkehr nach Deutschland gültig gewesenen Sätze werden durch diesen Nachtrag mit Gültigkeit vom 15. November 1902 auf Artikel des Ausnahmetarifs 12 f beschränkt. Diese Beschränkung bedingt zum Theil geringe Frachterhöhungen, zum Theil auch die Aufhebung der direkten Abfertigung für altes Eisen etc.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu 10 ₰ das Stück zu haben.

Cöln, den 17. September 1902. (2448)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1902 wird die Station Lautlingen, welche dem unbeschränkten Güterverkehr dient, in den Lokalgütertarif aufgenommen.

Die anzuwendenden Frachtsätze sind bei den Stationen zu erfahren.

Stuttgart, den 19. September 1902. (2449)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Lokalgütertarif.

Mit Wirksamkeit vom 5. November 1902 werden sämmtliche nach Stuttgart Hauptbahnhof oder Nordbahnhof bestimmten Wagenladungen von Zuckerrüben zur Entladung auf den Nordbahnhof verwiesen. Frachtbriefvorschriften, welche die Bereitstellung der Rübenwagen auf dem Hauptbahnhofe Stuttgart bezwecken, bleiben unberücksichtigt.

Sofern die Platzverhältnisse usw. es gestatten, wird die Ueberführung und Bereitstellung der Wagen auf dem Hauptgüterbahnhofe gegen eine Gebühr von 3 ℳ für den Wagen zugelassen.

Stuttgart, den 20. September 1902. (2450)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Die in unserer Bekanntmachung vom 30. August 1902 erwähnten Nachträge II zum Tarif Theil II und zu den Tarifheften 2—4 des sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehrs können nunmehr durch unsere Dienststellen bezogen werden. Die durch Nachtrag II zum Tarifheft 4 eintretenden Aenderungen und Ergänzungen im Verkehre mit Station Mannheim (bad. B.) gelten zugleich für den Verkehr mit Station Mannheim (E.-Dir. Mainz) im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Güterverkehre.

Dresden, am 19. September 1902. (2451)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. treten in den Seehafen-Ausnahmetarifen D und D 1 des Gütertarifs der Gruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr.) im Verkehr von der Station Mocker i/Westpr. nachstehende Frachtsätze in Kraft:

a) im Ausnahmetarif D für Dextrin, Stärke, Stärkemehl usw.:

nach Danzig lege Thor . . . . 0,67 ℳ
„ Danzig Oliv. Thor . . . . 0,68 „
„ Danzig Weichselbhf. . . . 0,69 „
„ Königsberg i/Pr. Ostbhf. . 0,96 „
„ Neufahrwasser . . . . . 0,69 „

b) im Ausnahmetarif D 1 für Kartoffelstärkefabrikate:

nach Danzig lege Thor . . . . 0,47 ℳ
„ Danzig Oliv. Thor . . . . 0,48 „
„ Danzig Weichselbhf. . . . 0,49 „
„ Königsberg i/Pr. Ostbhf. . 0,68 „
„ Neufahrwasser . . . . . 0,49 „

Für die Anwendung gelten die bestehenden Ausfuhr-Kontrolvorschriften.

Bromberg, 17. September 1902. (2452)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V.

Am 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag 7 zum obengenannten Tarif zur Einführung. Derselbe enthält ausser bereits veröffentlichten Maassnahmen — als Aenderung der Abfertigungsbefugnisse einiger Stationen, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif), 6 (Brennstofftarif), 9 S für Schiffsbaueisen und 14 a für Rohzucker an Raffinerien — neue Entfernungen für die einbezogenen Stationen Gross-Twülpstedt, Meschenbach, Neindorf, Rothenkamp und Velpke, sowie anderweite theilweise ermässigte Entfernungen für den Verkehr zwischen älteren Stationen.

Ferner gelangt der Ausnahmetarif 6 a für Brennstoffe im Versande von Stationen an binnenländischen Wasserstrassen zur Aufhebung.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, 17. September 1902. (2453)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Im Verkehre von der Nebenbahn Rosheim-St. Nabor nach Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen findet mit Geltung vom 20. September 1902 ab für Steinsendungen der Spezialtarife und des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe direkte Frachtberechnung statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Strassburg, 17. September 1902. (2454)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 17 folgende geänderte Fassung:

„Ausnahmetarif 17 für Petroleum, sowie Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphta, rohe Petroleumnaphta)."

München, den 18. September 1902. (2455)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. November 1902 tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn, der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn, der Eutin-Lübecker, der Greifswald-Grimmener, der mecklenburgischen Staats-, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker, der Lübeck-Büchener, der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, der Neubrandenburg-Friedländer, der Paulinenaue-Neuruppiner, der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt, Halle, Magdeburg, sowie der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn, der braunschweigischen Landeseisenbahn, der Braunschweig-Schöninger, der Eisenberg-Crossener, der Farge-Vegesacker, der Georgsmarienhütten-, der Halberstadt-Blankenburger, der Hohenebra-Ebeleber, der Hoyaer Eisenbahn, der Ilmebahn, der Ilmenau-Grossbreitenbacher, der Neuhaldensleber, der Niederlausitzer, der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, der oldenburgischen Staatseisenbahn, der Osterwieck-Wasserlebener, der Rinteln-Stadthagener, der Ruhlaer, der Stendal-Tangermünder, der Südharz-, der Vorwohle-Emmerthaler, der Weimar-Berka-Blankenhainer, der westfälischen Landeseisenbahn, der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der holländischen Eisenbahn andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft, der neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen enthält.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Gütertarif für den niederdeutschen Eisenbahnverband Theil II vom 1. August 1896 nebst sämmtlichen zu demselben erschienenen Nachträgen;
b) der Gütertarif für den rheinisch-niederdeutschen Eisenbahnverband Theil II vom 1. April 1899 nebst Nachträgen, bezüglich des Verkehrs mit der Station Ahaus der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.

Der neue Tarif ist vom 20. Oktober d. J. ab von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Hannover, den 18. Septbr. 1902. (2456)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife III/IV und IV/V, niederdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird folgender Ausnahmetarif eingeführt.

Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit den Kleinbahnen Kyritz-Perleberg, Kyritz-Breddin und Viesecke-Glöwen.

1. Dieser Ausnahmetarif gelangt zur Anwendung für:

a) Kartoffeln, Holz der Spezialtarife II und III und Wegebaustoffe beim Uebergang von den Kleinbahnen,
b) Düngemittel und Brennstoffe des Rohstofftarifs einschliesslich Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts beim Uebergang nach den Kleinbahnen,
c) Rüben, wie im Rohstofftarif genannt, beim Uebergang von und nach den Kleinbahnen,

wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen von oder nach den Stationen der Kleinbahnen Kyritz-Perleberg, Kyritz-Breddin und Viesecke-Glöwen auf den Uebergangsstationen Perleberg, Kyritz, Breddin oder Glöwen zur Umkartirung gelangen.

2. Bei der Beförderung der vorstehend genannten Güter werden die Frachtsätze der Uebergangsstationen Perleberg (Gemeinschaftsstation der Wittenberge-Perleberger und der Prignitzer Eisenbahn), sowie Kyritz, Breddin und Glöwen des Direktionsbezirks Altona durchweg um je 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.

3. Die besonderen Anwendungsbedingungen der für diese Güter bestehenden Ausnahmetarife behalten auch im Uebergangsverkehr von oder nach den Kleinbahnen Gültigkeit.

4. Die Beförderung auf den Kleinbahnen Kyritz-Perleberg, Kyritz-Breddin und Viesecke-Glöwen erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Binnengütertarifs der Kleinbahnen. (2457)

Hannover, den 19. September 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.
Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Am 1. Oktober l. J. treten für die Beförderung von Spinnereimaschinen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür für den Wagen und Frachtbrief folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von	nach Schlan
Frankfurt a/M. Hafen . .	1,90
Gustavsburg tr.	1,91
Mainz Hafen, Kastel „	1,92
Ludwigshafen tr., Mannheim tr. . . .	1,99

München, den 18. September 1902. (2458)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Einführung des Nachtrages II zu dem vom 1. Juli 1902 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902, und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. November 1902, gelangt zu obigem Tarife der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Tarif der Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unter-Kralowitz.
II. Tarif der Lokalbahn Kaschitz-Schönhof-Radonitz-Duppau.
III. Tarif der Lokalbahn Karlsbad-(Dallwitz-)Merkelsgrün.
IV. Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Die vorbezogenen Tarife treten jedoch erst in Geltung:

zu I: mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Wlaschim-Unter-Kralowitz,
zu II: mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Radonitz-Duppau,
zu III: mit dem Tage der Betriebseröffnung.

Gleichzeitig hiermit treten die in dem 1. Abschnitte der I. Abtheilung des in Rede stehenden Tarifes enthaltenen Tarife für die Strecke Beneschau-Wlaschim bezw. Kaschitz-Schönhof-Radonitz ausser Wirksamkeit.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 19. September 1902. (2459)

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Karlsbad-(Dallwitz-)Merkelsgrün tritt zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, ein Nachtrag II in Kraft, welcher unter anderen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie des Nachtrages I auch Frachtsätze für die neu zu eröffnende Station Dallwitz enthält.

Insoweit jedoch durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende November 1902 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der Generaldirektion und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zum Preise von 40 Hellern pro Stück erhältlich sein.

Prag, am 18. September 1902. (2460)

Elbeumschlagsverkehr.

Für
A. Oele, fette etc., des Ausnahmetarifes Nr. 29,
B. Quebrachoholz-Extrakt
treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
nach Ersekujvár . . .	A. 246 ₰ B. 293 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Ersekujvár . . .	A. 241 ₰ B. 288 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Ersekujvár . . .	A. 293 „ B. 340 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 18. September 1902. (2461)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für die Eisenbahnbrücke über den Queiss bei Naumburg, bestehend aus überschläglich 360 000 kg Flusseisen und 15 500 kg Flussstahlguss, soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. In die Preisabgaben sind die Kosten für die spezielle Bearbeitung des Entwurfs (Festigkeitsberechnung, Entwurfszeichnungen und Gewichtsberechnung) mit einzuschliessen.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 6. Oktober, Vorm. 10 Uhr, an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof, Zimmer 41, einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnung liegen im genannten Büreau während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dort bezogen werden.

Breslau, den 15. September 1902. (2462)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion einschliesslich der Wellblechabdeckung für die Bahnsteighallen auf Bahnhof Breslau O/S. (1 025 000 kg Flusseisen, 3 600 kg Flussstahl und Flussstahlguss sowie 3 500 kg Gusseisen und 9 580 qm Wellblechabdeckung) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 14. Oktober, Vormittags 11 Uhr, an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 4 ℳ 50 ₰ einschliesslich der Zeichnungen, soweit der Vorrath reicht, von dort bezogen werden.

Breslau, den 15. September 1902. (2463)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Granitwerksteinen, Treppenstufen und Abdeckplatten für den Bau der östlichen und westlichen Tunnelanlage auf dem umzubauenden Oberschlesischen Bahnhofe in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 2. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 1,0 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 20. September 1902. (2464)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, als Bedarf der österr. Linien für die Zeit vom Monate Januar bis Ende Dezember 1903 die Lieferung von

6 000 q Petroleum

eventuell auch 20 % mehr, im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre Nr. 27, zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von 400 bis 600 q monatlich ab Januar 1903 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehenen Offerte sind mit dem Vadien-Erlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen, sowie der Schiedsgerichtsordnung — beide mit einer Stempelmarke à 1 Kr. — gesiegelt und überschrieben mit „Offert auf Petroleum" längstens bis 29. September l. J., 12 Uhr Mittags bei der Materialverwaltung einzureichen.

Im Offerte ist die Provenienz des Rohproduktes, als auch des Fabrikates genau anzuführen, und sind die Preise per 100 kg netto franko verzollt ab einer Südbahnstation, eventuell ab unserem Materialmagazin Wien wie folgt zu notiren:
a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel;
ad a) ist bei Rücknahme der leeren Barrels auch der Preis per Stück zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Lieferanten ganz oder auch getheilt an mehrere Offerenten zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis 15. Oktober l. J. im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerirten Petroleums in je zwei gesiegelten Flaschen von mindestens ½ l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerte, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im September 1902. (2465)
Die Materialverwaltung.

7. Verkauf von Lokomotiven.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft.

Es sollen zwei zweiachsige zweigekuppelte Tenderlokomotiven von ca. 20 t Dienstgewicht verkauft werden.

Verkaufsbedingungen und Lokomotivbeschreibung liegen auf unserem Hauptbüreau hierselbst, Friedrichstrasse 22, zur Einsicht aus und können auch von dort gegen Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Preisangebote mit der Bezeichnung „Lokomotiven" sind bis 1. Oktober Mittags 12 Uhr, portofrei hierher einzusenden.

Kiel, den 20. September 1902. (2466)
Die Direktion.
Kleyböcker.

Verkauf von Altpapier.

Etwa 110 000 kg zum Einstampfen (Einkochen) bestimmtes Altpapier und etwa 28 200 kg veraltete Drucksachen und Papiere zur beliebigen Verwendung sollen in verschiedenen Loosen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 14. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Oktober d. J.

Magdeburg, den 16. Septbr. 1902. (2467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. September Vorm. gemeldet.

Nr. 27. Berlin, am 24. September 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	5	Stück	eis. Ofenrohre —	12	1	Neuhaus a/d. Oste	K. E.-D. Altona	
2	A	100	1	—	Gussrohr —	16,5	2	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
3	A	3706	1	Fass	ansch. flüssige Farbe	45	3	Hamm i. W.	K. E.-D. Essen	
4	A B	—	1	Korb	Birnen —	20	4	Bochum Süd	„	
5	A D	26	1	Fass	leer —	15	5	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
6	A E G B W	54012	1	Kiste	2 elektr. Laternen —	?	6	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
7	A F R W	10176	1	Blechtrommel	Calciumcarbid —	116	7	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
8	A H	1001	1	Verschlag	leer —	22	8	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
9	A K	—	1 1	Koffer (Zollverschluss) Koffer in grauer Leinewand	— —	95	9	Berlin-Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
10	A O	220	1	Reisekorb	? —	97	10	München Centr.	Bayerische Stsb.	
11	A R	5678	1	Kiste	leer —	27	11	Zittau	Sächsische Stsb.	
12	A Z	3738	1	„	Zinkblech —	18	12	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
13	B × weiss	—	1	Stab	Eisen —	84	13	Suhl	K. E.-D. Erfurt	2,52 m lang.
14	B	3	1	Pack	Haut —	21	14	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
15	B	429	1	Fass	leer —	30	15	Augsburg	„	
16	B	1785	1	Ballen	Baumwollw. —	22	16	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
17	B J	5586	1	Kiste	20 Messinghähne —	30	17	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
18	B L L	4474	1	Bund	engl. Stahl —	28	18	Döbeln	Sächsische Stsb.	
19	B M	100	1	Sack	Holzwaaren (gedrehte Puppen)	37	19	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
20	B M	576	1	Fass	leer —	8	20	Mainz	Direktion Mainz	
21	B W	20181	1	Pack	Rollladentheile —	4,5	21	Amberg	Bayerische Stsb.	
22	C A	1	1	Verschlag	Schiefer —	215	22	Ratingen O.	K. E.-D. Essen	
23	C D	271	1	Ballen	Wollgarn —	53	23	Celle	K. E.-D. Hannover	
24	C D O	11036	2	Stück	runde Eisenplatten —	23	24	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
25	C T	5847	1	Kiste	Lederfett —	15	25	Hervest-Dorsten	K. E.-D. Münster	
26	D	6	1	Stück	eis. Platte —	90,5	26	Bunzlau	K. E.-D. Breslau	
27	D	137	1	Fass	Petroleum —	181	27	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	
28	D	408	1	Kiste	Zollgut —	426	28	Oppenheim	Direktion Mainz	
29	D C	1164	1	„	beng. Zündhölzer —	3	29	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
30	D D	—	3	Pack	holl. Käse —	15	30	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
31	D R N J G	4256	1	Petroleumfass	leer —	39,5	31	Frankf. Allee	K. E.-D. Berlin	
32	D V	101	2	Stück	Wagenfedern —	12	32	Stolp	K. E.-D. Danzig	
33	E C C E G Rio	19	1	Bund	3 Stg. Façoneisen —	52	33	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
34	E G	6359	1	Kiste	leer —	37	34	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
35	E H	—	2	Verschläge	email. Spülsteine —	46	35	Ottweiler	St. Johann-Saarbr.	
36	E H	60784	1	Ballen	anscheinend Manufakturwaaren	64	36	Stolp	K. E.-D. Danzig	
37	E M	909	1	Stück	Universal-Rinneisen-Biegeapparat	11	37	Singen	Badische Stsb.	
38	F	1/2	2	Säcke	leere Getreide- und Kleiesäcke	29,5	38	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	F C S C	8837	1	Kiste	leer —	22	39	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
40	F G	419	1	Fass	leer —	7	40	Mainz	Direktion Mainz	
41	F G	899	1	Kiste	leer —	29,5	41	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
42	F H	42	1	Pack	neue Säcke —	22	42	Wolmirsleben	K. E.-D. Magdeburg	
43	F H	5052	1	Fass	leer —	17	43	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
44	F N N	1431	1	Kiste	Kaiserpunsch —	24,5	44	Stromberg	Direktion Mainz	
45	F R	487	1	Fass	leer —	30	45	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
46	F S	9089,9013, 8783,9078, 9032,9053, 9017, 18605 (F. Herg)	8	Oelfässer	leer —	300	46	Luckenau	K. E.-D. Erfurt	
47	G B	—	1	Ballen	2 Kokosmatten —	7	47	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
48	G F	4	1	Packet	Kinderstuhl —	4,5	48	Laufen	Bayerische Stsb.	
49	G G	—	1	Blechkanne	leer —	5	49	Hattingen	K. E.-D. Essen	
50	G K	100	1	Bund	eis. Schaufeln —	25	50	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
51	G K	2003	1	Kiste	leer —	41	51	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
52	G M	365	1	eis. Fass	Benzin —	214	52	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
53	G O K	10	1	Bund	10 verz. Eimer —	12,5	53	Kreuznach St.	Direktion Mainz	
54	G P	8	1	—	Holzmodell —	13	54	Eilgut Karlsruhe	Badische Stsb.	
55	H	4480	1	Fass	Oel —	188	55	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
56	H A L	1431	1	—	Fahrrad —	—	56	Berlin L.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
57	H B B	101	1	Karton	künstl. Blumen —	4	57	Paderborn	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
58	H B K	2150	1	Bierfass	leer —	54	58	Vaihingen	Württemberg. Stsb.	
59	H B S	2641	1	Ballen	grüner Stoff —	20	59	Mannheim	Direktion Mainz	
60	H C	4329	1	Kiste	? —	31,5	60	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
61	H H	—	1	—	gusseis. Ofentheil —	22,5	61	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
62	H H	236	1	L'gestell	Küchengeräthe —	164	62	Bochum Nord	„	
63	H P	4567	1	Fass	gefüllt? —	50	63	Darmstadt	Direktion Mainz	
64	H R	2849	2	Stangen	Stahl —	17	64	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	H W	3740	1	Sack	Reis —	100	65	Luckau	Niederlausitzer E.	
66	J B	6594	1	Fass	Thran —	61	66	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
67	J D	9	1	Sack	18 Beutel und 4 Packete mit Wald- bezw. Baumsamen	18	67	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
68	J E	—	1	Korb	Trauben —	8	68	Straubing	Bayerische Stsb.	
69	J G H	2659	1	Verschlag	Ofen —	27	69	Hattingen (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
70	J G H	2659	1	Bund	3 Blechrohre —	2	70	„	„	
71	J L	60	1	Schliesskorb	leer —	8	71	Weinheim H.	Main-Neckarbahn	
72	J S	I	1	Kiste	Marmorwaaren —	?	72	Hannover=N.	K. E.-D. Hannover	
73	J W R	99	1	Ballen	gebleichtes Leinen —	14	73	Cleve	K. E.-D. Cöln	
74	K	—	1	Stück	Heroesball —	4	74	Cöln=Gereon	„	für Druckpumpe.
75	K	1	1	Fass	leer —	6	75	Mainz	Direktion Mainz	
76	K	100	1	Sack	Hafer —	70	76	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
77	K B	—	1	Bund	2 l. Körbe —	5	77	Baden	Badische Stsb.	
78	L >< weiss	—	1	Stück	Maschinentheil —	1	78	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
79	L A E	3807	1	Kiste	Ofenroste und Rahmen	46	79	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
80	L F	3745	1	„	Farbsteine —	8	80	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
81	L G H	3040	1	„	Neusilber —	20	81	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
82	L H	648	1	„	leer —	22	82	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
83	L K	7006	1	Fass	leer —	10	83	Mainz	Direktion Mainz	
84	L N	—	1	Bund	l. Körbe —	19	84	Achern	Badische Stsb.	
85	L T	1649	1	Kiste	gef. —	45	85	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
86	M	—	1	„	Bücklinge —	4	86	Hof	Bayerische Stsb.	
87	M	—	1	Pack	16 l. Körbe —	6,5	87	Oderberg=Bralitz	K. E.-D. Stettin	
88	M	1465	1	Kiste	Käse —	5	88	Meiderich	K. E.-D. Essen	
89	M C	10	1	Korb	ansch. Bettzeug, Kleider	38	89	Empel	„	
90	M & D	1352	1	Fass	leer —	20	90	Mainz	Direktion Mainz	
91	M K	284	1	Stück	Sitzbadewanne —	5	91	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	aus Zinkblech.
92	M M	1/2	2	Pack	Säcke —	68	92	Stettin C.	K. E.-D. Stettin	
93	M P	100/101	2	Kisten	Thonröhren —	275	93	Düren	K. E.-D. Cöln	
94	O	—	4	Stück	Ofentheile —	36	94	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
95	O	3	1	eis. Fass	leer —	99	95	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
96	O G	—	1	Korbfl.	Säure —	77	96	Essen H.	K. E.-D. Essen	
97	O H	372	1	Kiste	Hohlglas —	49	97	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
98	O K	—	1	—	Wasserwaage —	1	98	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) mit Schilfgeflecht überzogen.
99	P C	5341	1	Fass*)	gefüllt? —	21	99	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
100	R	375	1	Bund	offene Zinkeimer —	6,5	100	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
101	R D P Brittona	—	1	—	Kammrad —	520	101	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
102	R K F	4397	1	Kiste	Gipsfiguren —	56	102	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
103	R M	313	1	Blechkübel	2 kleinere Blechkübel	18	103	München Centr.	Bayerische Stsb.	
104	S	—	1	Stück	Kesselofen-Untertheil	17	104	Emsdetten	K. E.-D. Münster	
105	Sch	—	1	Bund	2 eis. Flanschen —	9	105	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	mit Schrauben.
106	S D U	—	5	Stück	durchl. Eisentheile —	4,5	106	Riesa Hafen	Sächsische Stsb.	
107	S E St	57312	1	Kiste	gef. —	46	107	Zossen	K. E.-D. Berlin	
108	S G	227 228	1 1	Stück Kiste	Schraubstock Nähmaschinentheile	41	108	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
109	S G	228	1	„	Nähmaschinentheile	41	109		„	und 1 Schraubstock.
110	S R	4039 a	1	Pack	Papier —	32	110	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
111	S S	253	1	Kiste	leer —	52	111	Mülheim Rh.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
112	S V	173	1	Kiste	Wäsche	55	112	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
113	T	115	1	„	Würfelzucker	28	113	Bingen	Direktion Mainz	
114	T S (Zeichen)	1276	1	Korb	Birnen	12	114	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
115	T W	5005	1	Pack	Sand	31	115	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
116	V	5384	4	Stück	Stahlplatten	11,5	116	Riesenburg	Marienb.-Mlawkaer	
	V	5960	1	„		2,8				
	C	5882	1	„		3				
117	V S	207	1	Ballen	Zeitungsbeilagen	30	117	Werdau	Sächsische Stsb.	
118	v W	—	1	Lederkoffer	leer	22	118	München Centr.	Bayerische Stsb.	
119	W	—	5	Kisten	Käse	24,5	119	Kiel	K. E.-D. Altona	
120	W	563	1	Pack	Goldleisten	19	120	Staffelstein	Bayerische Stsb.	
121	W B	6843	1	„	5 l. Körbe	9	121	Eller a/M.	St. Johann=Saarbr.	
122	W B	360	1	Kiste	leer	45	122	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
123	W C	396	1	Rolle	Kupferblech	47	123	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
124	W C	198	1	Fass	Theer	231	124	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
125	W E V	4303	1	Sack	leere Säcke	22	125	Stumsdorf	K. E.-D. Magdeburg	
126	W L	20598	1	Ballen	Teppich	50	126	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
127	W N & Co.	8091	1	Kiste	gefüllt	40	127	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
128	W P	—	1	Pack	32 neue Kinderwagenräder	13	128	Döbeln	Sächsische Stsb.	Aussig beschr.
129	W S u. Fietz	—	1	Sack	Betten in weissen Bezügen	13	129	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
130	Z	—	2	Stück	Eisenrohre	11	130	Wanne	K. E.-D. Essen	
131	Z B	—	1	—	eiserne Verbindungsstange	8	131	Hörde	„	Kurbel oder Flansch.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
132	Gebr. E.	6908	1	Kiste	gefüllt	10,5	132	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
133	Lina Geissler	—	1	Reisekorb mit Packet	im Packet: Garn, Photographien, Arbeitsbuch, Zeugnisse	27	133	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
134	Guttenfeld (G. A.)	—	1	Kiste	Küchengeräth und Werkzeug	46	134	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
135	Ferd. Hoff Gommern	—	1	Sack	Roggen oder Gerste	100	135	Gommern	K. E.-D. Magdeburg	
136	Köslin	99	2	Stück	gusseis. Randtöpfe	16	136	Köslin	K. E.-D. Danzig	
137	Oberpostass. Kramer	—	1	brauner Koffer	1 Brot, schmutz. Wäsche, Krimmstecher etc., 1 Brief	10	137	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
138	Lude	592, 497	2	Fässer	leer	44,5	138	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
139	Moabit. Brauerei	—	1	Kasten	l. Patzenhofer Flaschen	56	139	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
140	Aug. Müller Cöln	—	1	Sack*)	gebr. Kleider u. Bettwäsche	16	140	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	*) 2 Kopfkissen, 1 Bettplümeau, 1 Herrenrock, 1 Bettdecke, 1 Gardine, 1 Bettlaken.
141	Pilsen	900 902	2	Fässer	leer	60	141	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
142	Priester	—	1	Pack	3 Kisten Blechdosen	4	142	Hamburg	Lübeck-Büchener	
143	Gebr. Röchling (undeutlich)	—	1	Holzgestell	leer	48	143	Hattingen Ruhr	K. E.-D. Essen	
144	Schiela	—	1	Kiste	gefüllt	17,5	144	Berneuchen	Stargard-Cüstriner	
145	Schönwald	—	1	Bierfass	leer	24	145	Karlsruhe Hf.	Badische Stsb.	
146	Wests.	—	3	Heringstonnen	leer	62	146	Erkner	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
147	—	I gelb	2	Stangen	Flacheisen	21	147	Katzhütte	K. E.-D. Erfurt	
			1	Stange	Flacheisen	11				
148	—	15	4	Stück	Ofenfüsse	10	148	Usingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
		15	1	„	Einsatz f. Kohlenkasten					
		15	1	„	Kohlenkasten					
		15	1	„	Ofenring					
149	—	23	1	Kiste	Flaschenzug, eis. Kette	153	149	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
150	—	42	2	—	rohe Marmorplatten	97	150	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
151	—	75, 82, 83	3	Ballen	gesalz. Kuhhäute	120	151	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
152	—	86	1	„	Putzwolle	67	152	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
153	—	167	1	Bund	Holzleisten	5	153	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
154	—	212	1	Packet	Tabakproben	2	154	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
155	—	232	1	Fass	Kunstspeisefett	197	155	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
156	—	407	1	„	leer	70	156	Warendorf	K. E.-D. Münster	
157	—	523 oder 723	1	Pack	2 Klaviersessel	11	157	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
158	—	1640	1	Bund	3 eis. Rohre —	18	158	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	5379	1	Kiste	Zuckerstriegel —	8	159	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
160	—	6244	1	„	9 leere Cig.-Kisten, 4 Kisten Cigarren	13	160	Hattingen Ruhr	K. E.-D. Essen	
161	—	12494	1	Fass	leer —	27	161	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
162	—	14375/28/38	1	Stück	Herdplatte —	5,5	162	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
163	— weiss	—	1	Stück	eis. Ofenplatte —	8	163	Lügde	K. E.-D. Hannover	
164	— weiss	—	2	„	Stangeneisen —	7	164	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
165	/// weiss	—	1	Bund	Eisen —	29	165	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	5,55 m lg.
166	TG	25385	1	Fass	Farbe —	64,5	166	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
167	Z ME	44117	1	Kiste	leer —	17	167	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
168	GH	3349	1	„	gefüllt —	35	168	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
169	Brennabor	268356	1	—	Zweirad —	—	169	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
170	Triumph	—	1	—	Fahrrad —	—	170	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
171	Schutzm. Schwalbe	—	2	Stäbe	Gussstahl —	45	171	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
172	—	—	2	Stück	Backofenthüren —	10	172	Stolberg-Hammer	K. E.-D. Cöln	aus Eisenbl.
173	—	—	1	Bund	Bambusrohr —	1,3	173	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
174	—	—	1	„	Bandeisen —	49	174	Erkner	K. E.-D. Berlin	
175	—	—	3	Stück	eis. Bügel —	32	175	Meuselwitz	Sächsische Stsb.	
176	—	—	1	—	Cementplatte mit Ring	15	176	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
177	—	—	1	Flasche	Chemikalien —	1,5	177	Charlottenburg Güterbahnhof	K. E.-D. Berlin	
178	—	—	4	—	gusseis. Konsole —	22	178	Halensee	„	gelb lackirt.
179	—	—	1	Bund	2 Dachfenster, 1 Schmelzlöffel, 1 Bohrwinkel	7	179	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
180	—	—	1	Musterkoffer	16 neue Damenröcke	22	180	Honnef a/Rh.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
181	—	—	1	Bund	8 Eisenbügel —	15	181	Barup	K. E.-D. Essen	ansch. z. Karoussel.
182	—	—	2	„	11 verz. Eisenrohrth.	9	182	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
183	—	—	1	„	6 Eisenstäbe —	22,5	183	Kevelaer	K. E.-D. Cöln	
184	—	—	1	„	2 Eisenstangen —	10	184	Regensburg	Bayerische Stsb.	
185	—	—	1	„	15 Eisenstangen —	10	185	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Emden umgeb.
186	—	—	1	Stück	Eisenstange —	10	186	Mainz	Direktion Mainz	3,55 m lg.
187	—	—	1	„	Eisentheil —	2,7	187	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
188	—	—	1	Stange	⊐-Eisen —	8,5	188	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
189	—	—	3	Stangen	Rundeisen —	17	189	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
190	—	—	1	Bund	Stabeisen —	29	190	Ebersdorf b/Coburg	K. E.-D. Erfurt	
191	—	—	4	Stück	T-Eisen —	5	191	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
192	—	—	1	„	U-Eisen —	33	192	Viersen	„	alt.
193	—	—	1	Bund	<-Eisen —	6	193	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
194	—	—	1	„	4 Winkeleisen —	1,5	194	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
195	—	—	2	„	je 4 Winkeleisen und 1 ⊐-Eisen	85	195	Coburg	K. E.-D. Erfurt	m. angenieteten Ankern.
196	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	20	196	„	„	
197	—	—	1	—	Damenfahrrad —	—	197	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
198	—	—	1	Fahrradkorb	leer —	10	198	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
199	—	—	1	Kiste	Fahrradöl —	41	199	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Oberst's Fahrradöl.
200	—	—	1	Fass	leer —	6	200	Mainz	Direktion Mainz	
201	—	—	1	„	leer —	22	201	Schallstadt	Badische Stsb.	1)
202	—	—	1	„	leer —	32	202	Laskowitz	K. E.-D. Danzig	auf der Strecke Laskowitz-Rohlau gefunden.
203	—	—	3 / 2	Fässer / Kisten	leer —	?	203	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
204	—	—	1	Verschlag	marinirte Fische —	7	204	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
205	—	—	3 / 9	Stück	eis. Gasrohre — / eis. Gasrohre —	79	205	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	5,30 m lg. / 5,10 m lg.
206	—	—	1	Sack	Gemüse —	21	206	Passau	Bayerische Stsb.	

1) Anscheinend der Firma Gebhard-Mainz gehörend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
207	—	—	1	Korb	eis. Haken —	87	207	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	„	eis. Harken —	17	208	Kückelhausen	„	
209	—	—	1	Kiste	Haushaltungsgegenst.	20	209	Pforzheim	Badische Stsb.	
210	—	—	1	Schliesskorb	Herrenkleider —	19	210	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
211	—	—	1	grauer Holzkoffer	gefüllt —	77	211	Sinzig	K. E.-D. Cöln	
212	—	—	3	—	Paar neue Holzschuhe	3	212	Hattingen a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
213	—	—	1	—	Holzstange mit Eisenbeschlag	2	213	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	ansch. Budentheil.
214	—	—	1	—	altes Holztheil —	7	214	Goch	K. E.-D. Cöln	in Form eines Tisches.
215	—	—	9	Stück	Hufeisen —	7	215	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	m. Hanfeinl.
216	—	—	1	„	eis. Instrument —	20	216	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	m. bew. Haken.
217	—	—	1	Ballen	Kapok —	25	217	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
218	—	—	1	Bund	verz. eis. Kappen —	17	218	Bonn	K. E.-D. Cöln	
219	—	—	1	Kiste	leer —	15	219	Döbeln	Sächsische Stsb.	
220	—	—	1	—	hölz. Kleiderhalter —	8	220	Eilgut-Abf. Cöln	K. E.-D. Cöln	braun.
221	—	—	1	—	Kleiderschrank —	114	221	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	aus Tannenholz, dunkelbraun.
222	—	—	1	Schliesskorb	Kleidungsstücke —	43	222	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
223	—	—	1	Pack	Kleiesäcke —	32	223	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
224	—	—	1	Stück	Kleinbahngleise —	80	224	Laskowitz	K. E.-D. Danzig	mit 5 eis. Schwellen.
225	—	—	1	Bund	Knierohre —	12	225	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
226	—	—	1	Wagen	Kohlen —	10 000	226	Elbing	K. E.-D. Danzig	Bsl. 37 356.
227	—	—	1	Korb	gefüllt —	27	227	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
228	—	—	1	„	4 Kleider, Unterkleider, 1 Jackett, Damenwäsche, 1 Muff, Harzansichten	55	228	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
229	—	—	1	Korb*)	— —	8	229	Ulm	Württemberg. Stsb.	*) Gepäck; rund, mit grün. Ueberzug.
230	—	—	1	Korb	leer —	7	230	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	2	Körbe	leer —	9	231	Geseke	K. E.-D. Cassel	
232	—	—	1	Pack	5 l. Körbe —	13	232	Stederdorf	K. E.-D. Magdeburg	
233	—	—	1	Bund	10 leere Körbe —	19	233	Gotteszell	Bayerische Stsb.	
234	—	—	1	Pack	10 l. gebr. Körbe —	30	234	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
235	—	—	2	„	34 l. alte Körbe —	18	235	Werder	K. E.-D. Berlin	
236	—	—	1	Reisekorb	Kleiderbügel, Damenkleider, Wäsche, gez. A. F., Betttasche (Gute Nacht), Brennscheere usw.	20	236	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
237	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	9	237	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
238	—	—	1	Korb	Koks —	134	238	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	
239	—	—	1	Bund	2 eis. Kugeln —	5	239	Hattingen	K. E.-D. Essen	
240	—	—	2	Stück	eis. Lampenkugeln —	4	240	Flensburg	K. E.-D. Altona	
241	—	—	1	grosser schwarzer Lederkoffer	— —	43	241	Hamburg H.	„	Gepäck.
242	—	—	1	Kistchen	2 Majolikabilder, 1 Uhr	5	242	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
243	—	—	1	Pack	Maschinentheile (2 kl. Räder mit Lager)	4	243	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
244	—	—	1	Milchkanne	leer	?	244	Eicholzhain	Badische Stsb.	
245	—	—	2	Milchkannen	leer —	16	245	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
246	—	—	1	Stück	eis. Mörtelgestell —	15	246	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
247	—	—	1	Sack	kleine Nieten, anscheinend aus Nickel	72	247	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	Pack	5 l. Obstkörbe —	15,5	248	Bauerwitz	K. E.-D. Kattowitz	
249	—	—	4	braun lackirte Oelkannen	leer —	5	249	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
250	—	—	3	Stück	Ofenrohre (neu) —	4,5	250	Drensteinfurt	K. E.-D. Münster	
251	—	—	3	„	Ofenrohrkniee —	1,5	251	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
252	—	3	1	„	Ofenthür —	2	252	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
253	—	—	1	Ballen	Packleinen (Jute) —	180	253	Soest	K. E.-D. Cassel	
254	—	—	1	Kiste	Packmaterial —	118	254	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
255	—	—	1	Stück	eis. Pfanne —	3	255	Northeim	K. E.-D. Cassel	m. 2 Handgriff.
256	—	—	1	—	eis. Pfluggestell —	35	256	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	mit 2 Rädern.
257	—	—	1	Stück	Pflugschaar —	?	257	Görlitz	K. E.-D. Breslau	grün gestr.
258	—	—	1	braungelber Holzkoffer	Reiseeffekten —	57	258	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
259	—	—	1	brauner Reisesack	— —	10	259	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck. Etikette V.F.1, 1 Kontobuch Fr. von Kettler etc.
260	—	—	1	—	Reissschiene —	0,5	260	Bingerbrück	Direktion Mainz	[1]
261	—	—	1	Bund	5 Röhren, 1 Stange —	52	261	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
262	—	—	1	„	7 eis. Röhren —	33	262	Bebra Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
263	—	—	1	—	Rost aus Gusseisen —	3	263	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
264	—	—	1	Sack	leere Säcke —	19	264	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
265	—	—	1	„	leere Säcke —	22	265	„	„	
266	—	—	1	Blechbüchse	ansch. Salmiak —	9	266	Zlotnik	K. E.-D. Bromberg	
267	—	—	1	Bund	3 eiserne Schaufeln —	3	267	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	ohne Stiele.
268	—	—	1	Sack	Schuhwaaren —	34	268	Fürth	Bayerische Stsb.	
269	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	20	269	Karlsruhe	Badische Stsb.	
270	—	—	1	ovaler Schliesskorb	Schuhe, Strümpfe, Hut, Rock, Hosen, Weste	15	270	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
271	—	—	1	—	eisernes Schwungrad	9	271	Cöln-Deutz	„	
272	—	—	1	—	eisernes Schwungrad	40	272	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
273	—	—	2	—	Schwungräder —	27	273	Kl.-Wanzleben	K. E.-D. Magdeburg	in Stroh.
274	—	—	1	Seemannssack	Seemannseffekten —	22	274	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
275	—	—	1	Bund	eis. Spiralfedern —	10	275	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
276	—	—	1	Stange	Rundstahl —	57	276	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	4,60 m lang.
277	—	—	1	—	Stahlhammer —	5	277	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
278	—	—	1	Bund	eis. runde Stangen —	5	278	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
279	—	—	1	„	6 eis. Stangen —	4	279	Viersen	K. E.-D. Cöln	
280	—	—	1	Sack	Steinsalz —	28	280	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
281	—	—	1	Korb	Tabak —	30	281	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Pack	Tabakschneidemaschine, 1 alter Anzug	—	282	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
283	—	—	1	Korb	Trauben —	10	283	Landshut	Bayerische Stsb.	
284	—	—	1	Rolle	Tuchstreifen —	12,5	284	Jarotschin	K. E.-D. Posen	
285	—	—	1	Korb	Ventile aus Messing	70	285	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
286	—	—	1	—	Viehgitter —	28	286	Michelfeld	Bayerische Stsb.	
287	—	—	1	—	Vogelständer aus Holz	2	287	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
288	—	—	1	—	loses Waschbrett —	2	288	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
289	—	—	1	Schliesskorb	Wäsche —	18	289	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	
290	—	—	1	Stück	Wagenbuchse —	4	290	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
291	—	—	1 1	Blechdose „	1 Wasserstandglas — Oelfarbe —	46	291	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	1	Pack	1. neue Weidenkörbe	2,5	292	Hückeswagen	„	
293	—	—	1	Stück	eis. Welle —	52	293	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	m. 2 Zahnräd.
294	—	—	1	„	eis. Welle —	110	294	Bialla	K. E.-D. Königsberg	
295	—	—	1	Bund	Zaumzeug —	2,5	295	Eilgut Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
296	—	—	1 1	— Bund	Zimbel — Zimbelfüsse —	40	296	Berlin Schg.	„	
297	—	—	1	Stück	Zinn oder Zink —	4	297	Eutin	Lübeck-Büchener	m. Aufschraubringen.
298	—	—	1	Bund	3 Zinnrohre —	3	298	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
299	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	17	299	Bad Tölz	Bayerische Stsb.	

Nachtrag.

1	A Dessau	465	1	Ballen	? —	?	1	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	beklebt: Regensburg-Dessau.
2	L R	998/1	1	Kiste	Regenschirmstöcke —	128	2	Nymegen	„	beklebt: Moringen-Nymegen.
3	—	—	1	—	Decke —	—	3	Maastricht	„	[2]

[1]) Mit eingepresster Firma: Gebr. Wichmann, Berlin.
[2]) Mechanische Leinen- und Segeltuchweberei Tränkner Wurkernachter, Leipzig-Lindenau. 5 × 8 . 38.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 76. 27. September 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Steigerung der Tragfähigkeit der Güterwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Vom königlich preussischen Regierungs- und Baurath **Glasenapp** in Newyork.

Die Steigerung der Tragfähigkeit der Güterwagen hat, allgemein genommen, hauptsächlich die nachstehenden Vor- und Nachtheile im Gefolge. Unter Annahme gleicher Verkehrsmengen ergibt sich für die Wagen grösserer Tragfähigkeit:

1. eine Verminderung der Anzahl der Güterwagen;
2. eine Verminderung des Kohlenverbrauchs bei der Zugförderung;
3. eine Erhöhung der Leistung auf den vorhandenen Gleisanlagen;
4. eine Verminderung der Verschiebearbeiten;
5. eine Veränderlichkeit in den Unterhaltungskosten der Güterwagen;
6. eine Veränderlichkeit in den Unterhaltungskosten des Oberbaues;
7. eine Erschwerung der Ausnutzungsfähigkeit der Güterwagen.

Es soll im nachstehenden untersucht werden, welche Ergebnisse in den vorgenannten sieben Punkten auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten mit der daselbst bekanntlich vorgenommenen Steigerung der Tragfähigkeit erzielt worden sind.

Zu 1. Die einzigen zuverlässigen und das ganze Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten von rund 310 000 km einschliessenden Angaben liefern die Jahresberichte des Bundesverkehrsamts. Diese sind jedoch so allgemein gehalten, dass für den vorliegenden Zweck keine unmittelbaren Ergebnisse erhältlich sind. Die Anzahl der alljährlich vorhanden gewesenen Güterwagen ist seit 1894 festgestellt, die Zunahme der Tragfähigkeit muss indess aus einer Gegenüberstellung der Verkehrszunahme, der Steigerung der durchschnittlichen Zuglast und der Vermehrung der Wagen für einen angemessenen Zeitraum unter möglichster Berücksichtigung der sonstigen Umstände abgeleitet werden. Wegen der hierzu nothwendigen Anzahl der Wagen seien aus dem letzten, das Jahr 1900 einschliessenden Jahresbericht des Bundesverkehrsamts die Ergebnisse von 1900 und 1894 gegenübergestellt:

a) Der gesammte Güterverkehr betrug:

1900	141 599 157 270 t/m
1894	80 335 104 702 „
Zunahme	61 264 052 568 t/m,

d. i. der Güterverkehr hat 1900 seit 1894 um 76,2 % zugenommen, eine an sich sehr bemerkenswerthe Thatsache.

b) Die durchschnittliche Güterzuglast betrug:

1900	270,85 t/m
1894	179,80 „
Zunahme	91,05 t/m,

d. i. die durchschnittliche Güterzuglast hat 1900 seit 1894 um 50,6 % zugenommen.

c) Die Anzahl der Güterwagen betrug:

1900	1 365 531 Stück
1894	1 205 169 „
Zunahme	160 362 Stück,

d. i. die Anzahl der Güterwagen war 1900 seit 1894 um nur 13,3 % vermehrt worden.

Hiernach stehen in den vorbezeichneten sieben Jahren:

einer Zunahme des Güterverkehres von	76,2 %
eine solche der durchschnittlichen Zuglast von	50,6 „
und eine Vermehrung der Güterwagen von nur	13,3 „

gegenüber.

Hierzu muss jedoch bemerkt werden, dass das Jahr 1894 in den Vereinigten Staaten das eines schweren wirthschaftlichen Rückganges war. Der Güterverkehr belief sich im Jahre (in Billionen Tonnenmeilen): 1891: 81, 1892: 88, 1893 93, **1894: 80**, 1895: 85,

1896: 95 usw. steigend. Es ist deshalb anzunehmen, dass im Jahre 1894 die Güterzüge nur unvollkommen ausgelastet und die vorhandenen Güterwagen nicht sämmtlich ausgenutzt gewesen sind. Auch wird wohl die sehr bedeutende Zunahme der durchschnittlichen Zuglast zum Theil eine Folge der gesteigerten Leistungsfähigkeit der Lokomotiven gewesen sein. Trotzdem kann doch auf eine sehr ansehnliche Mehrleistung der Güterwagen, die hiernach hauptsächlich eine Folge der Steigerung der Tragfähigkeit ist, geschlossen werden. Der unmittelbare finanzielle Gewinn dieser verminderten Vermehrung der Wagen ist die Ersparniss an Beschaffungskosten. Festgestellte Angaben liegen darüber nicht vor; da aber der Preis eines Wagens im Verhältniss zur Tragfähigkeit nur wenig ansteigt, so muss sich auch eine ansehnliche Ersparniss an jährlichen Beschaffungskosten ergeben.

Es sei hier noch hervorgehoben, dass die durch eine derartige rapide Steigerung des Güterverkehres herbeigeführten Schwierigkeiten der Wagengestellung eine sehr glückliche Lösung gefunden haben, trotz der vielen Einzelverwaltungen, die einheitlicher Oberleitungen entbehren.

Zu 2. Eine Verminderung des Kohlenverbrauchs, des Hauptfaktors der Zugförderungskosten, tritt ein, wenn das todte Gewicht eines Zuges im Verhältniss zur Nutzlast verringert wird. Die Eigengewichte der amerikanischen Güterwagen verschiedener Tragfähigkeiten schwanken, und da hierfür keine anderen zuverlässigen Werthe vorliegen, so mögen die Angaben einer Verhandlung des Newyorker Eisenbahnvereins über diesen Gegenstand meiner eigenen Schätzung vorgezogen und hier zu Grunde gelegt sein. Es haben hier zwecks Feststellung des Kohlenverbrauchs bei der Beförderung von Zügen, die aus Wagen von verschiedener Tragfähigkeit

20	25	30	40	50	t (amerik.)
18,1	22,8	27,2	36,3	45,4	t (deutsch)

zusammengesetzt sind, Versuchsfahrten auf derselben Strecke und unter möglichst gleichen Umständen stattgefunden, deren Ergebnisse in der nachstehenden Tabelle I zusammengestellt sind.

Versuchsergebnisse über den Kohlenverbrauch bei Zügen, die aus Wagen verschiedener Tragfähigkeiten zusammengesetzt sind.

Tabelle I. Wirkliche Versuchsergebnisse.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Nummer des Versuchszuges	Zahl der beladenen Wagen	Normale Tragfähigkeit t	Gewicht eines beladenen Wagens t	Gesammtzuggewicht, beladen t	Gesammtwagengewicht, leer t	Nutzlast t	Kohlenverbrauch während des Versuchs Pfund	Kohlenverbrauch %	Gesammtzuglänge ausschl. Lokomotive und Packwagen Fuss	Gesammtgewicht in Prozenten des Gesammtgewichts des Zuges 3	Nutzlast in Prozenten des Zuges 3
1	36	50	70,0	2 500	676	1 824	18 264	100	1 209	125,00	133,70
2	37	40	60,0	2 207	680	1 527	18 457	100	1 249	110,35	111,95
3	47	30	42,5	2 000	636	1 364	18 242	100	1 540	100,00	100,00
4	55	25	36,4	2 003	649	1 354	19 511	106,5	1 632	100,15	99,37
5	66	20	30,5	2 012	676	1 336	19 659	107,3	1 958	100,60	97,95

Tabelle II. Abgeleitete Ergebnisse für gleichen Kohlenverbrauch.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	36	50	70,0	2 500	676	1 824	18 264	100	1 209	125,00	133,70
2	37	40	60,0	2 207	680	1 527	18 457	100	1 249	110,35	111,95
3	47	30	42,5	2 000	636	1 364	18 242	100	1 540	100,00	100,00
4	52	25	36,4	1 873	607	1 266	18 321	100	1 543	93,65	92,82
5	61	20	30,5	1 865	627	1 238	18 321	100	1 810	93,25	90,76

Es sind daselbst in Spalte 2 die Anzahl der Wagen, Spalte 3 die Tragfähigkeit, Spalte 4 das durchschnittliche Gewicht der voll beladenen Wagen, Spalte 5 die Zuggewichte, Spalte 6 und 7 die todten und die Nutzlasten und Spalte 8 der festgestellte Kohlenverbrauch bei jedem der fünf Versuchszüge angegeben. Vergleichshalber sind hieraus in der obigen Tabelle II die vorgenannten Werthe auf eine gleiche Einheit, den Kohlenverbrauch des aus 30 t-Wagen bestehenden Zuges, umgerechnet und damit gleichsam Züge von gleichem Zugwiderstand gebildet. Demnächst sind in Spalte 10 die verschiedenen Zuglängen, in Spalte 11 die Prozentsätze des Gesammtgewichts (Spalte 5) der einzelnen Züge im Verhältniss zu dem Gesammtgewicht des Zuges 3 und desgleichen in Spalte 12 die Prozentsätze der Nutzlasten (Spalte 7) der einzelnen Züge im Vergleich zu denen des Zuges 3 festgestellt. Hiernach ergibt sich für den gleichen Kohlenverbrauch die Nutzlast des Zuges aus 50 t-Wagen um etwa 43 % grösser als desjenigen aus 20 t-Wagen und ferner des aus 40 t-Wagen um rund 21 %, aus 30 t-Wagen um rund 10 % und aus 25 t-Wagen um nur 2 % grösser als des aus 20 t-Wagen bestehenden Zuges. Daraus folgt unmittelbar die Kraftersparniss, die für die gleiche Nutzlast bei Verwendung von Wagen mit grösserer Tragfähigkeit eintritt, oder auch die Mehrleistung bei gleichem Kohlenverbrauch. In Spalte 10 ist die verminderte Zuglänge und in Spalte 2 die verringerte Anzahl der Wagen dieser Züge von gleichem Kraftbedarf für die Beförderung angegeben.

Wenn auch für diese Versuche keineswegs der Anspruch auf grosse Genauigkeit und unbedingte Zuverlässigkeit erhoben werden soll, so liegt doch kein Grund vor, sie für werthlos zu halten. Die Angaben bieten hinsichtlich der Eigengewichte und Zuglängen kaum anzuzweifelnde Durchschnittswerthe, und im übrigen geben sie einen ungefähren Maassstab für die Herabminderung des Kohlenverbrauchs bei gleicher Nutzlast oder für die Steigerung der Nutzlast bei gleichem Kohlenverbrauch.

Beiläufig sei hier erwähnt, dass in der genannten Verhandlung des Newyorker Eisenbahnvereins auch auf die Einwirkung hingewiesen wurde, die die Bauart und Instandhaltung von Einzeltheilen der Wagen auf den Kohlenverbrauch ausüben. Insbesondere wirke die Flanschenreibung, verursacht durch zu steife Lagerung der Achsen in den Drehgestellen — die amerikanischen Güterwagen besitzen bekanntlich sämmtlich Drehgestelle — oder die seitliche Unterstützung der Wagenkasten auf den Drehgestellen statt der sorgfältig geschmierten Mittelauflagerung, sehr ungünstig auf den Zugwiderstand, also auf Leistung und Kohlenverbrauch ein, wie durch eine Reihe von Versuchen festgestellt sei. Die Beseitigung dieser Mängel würde andererseits die Erhöhung der Nutzleistung zulassen. Die Kurvenbeweglichkeit von Drehgestellwagen bietet ferner für Gleisanschlüsse, die nicht mit Lokomotive und ganzen Zügen befahren werden, also für Güterschuppengleise u. dergl., sehr beträchtliche Vortheile, indem hier der kleinste Gleishalb-

messer angewendet und „um die Ecke“ gefahren werden kann, während uns unser kleinster zulässiger Gleishalbmesser eine grosse Schwerfälligkeit aufnöthigt.

Zu 3. Mit der Verminderung der Zahl der Wagen für die gleiche Nutzlast tritt, wie aus der vorgenannten Tabelle II ersichtlich, eine Verkürzung der Zuglänge ein, so dass die vorhandenen Lade- und Entladegleise, die Verschiebe- und die Aufstellungs- und Ueberholungsgleise noch für eine entsprechende Steigerung des Verkehrs ausreichen.

Zu 4. Im Verhältniss zur Verminderung der Zahl der Wagen, die für Züge von gleichem Kraftbedarf aus der vorstehenden Tabelle II zu ersehen ist, vermindert sich auch das Verschiebegeschäft, oder es kann mit den gleichen Aufwendungen an Verschiebearbeiten eine grössere Nutzlast bewältigt werden.

Zu 5. In welchem Maasse die Unterhaltungskosten der Wagen mit der Steigerung der Tragfähigkeit beeinflusst werden, kann hier zahlenmässig nicht festgestellt werden, weil dafür statistische Angaben nicht vorliegen. Allgemein genommen, ist mit Verminderung der Zahl der Wagen auch eine solche der Einzeltheile verbunden. Erfahrungsgemäss vermindert sich damit auch die Zahl der Beschädigungen, während die Ausbesserungs- und Erneuerungskosten beschädigter Theile schwererer Wagen sich nur um ein geringes erhöhen. Der Mehrbeanspruchung der Einzeltheile stehen, theoretisch genommen, Verstärkungen gegenüber. In der Praxis haben nach Angaben, die nur von der Pennsylvania-Eisenbahn gemacht wurden, die Unterhaltungskosten der 50 t-Trichterwagen aus gepressten Blechen seit den letzten 2—3 Jahren ihrer Einführung keine merklichen Veränderungen gezeigt. Die von einzelnen Bahnen angegebenen jährlichen Unterhaltungskosten für einen Güterwagen schwanken so bedeutend, dass daraus einen Schluss zu ziehen unmöglich ist. Zu erwähnen bleibt hier noch, dass mit der Verminderung der Anzahl der Wagen und der Zuglänge auch eine verminderte Beanspruchung der Ausbesserungsgleise in den Werkstätten eintritt oder die Leistungen der letzteren, bezogen auf die Verkehrsmengen, erhöht werden.

Zu 6. Die Wirkung, die die erhöhte Tragfähigkeit der Wagen auf den Oberbau ausübt, ist zahlenmässig ebenso wenig festzustellen, als diejenige unter 5. Für die gleiche Nutzlast nimmt das Gesammtzuggewicht bei gesteigerter Tragfähigkeit ab, demnach müsste auch die Einwirkung auf den Oberbau geringer sein. Andererseits sind aber die Einzelraddrücke grösser. Thatsache ist, dass bei allen bedeutenderen Eisenbahnen die Unterhaltungskosten des Oberbaues für die Zugmeile in den Jahren 1898 bis 1901 um 20 bis 25 %, vereinzelt sogar bis 30 % gestiegen sind. Mit einzelnen Ausnahmen bewegen sie sich zwischen 15 und 20 D. für die Zugmeile. Wie viel von dieser Steigerung auf die von allen kapitalkräftigen Bahnen in dieser Zeit des Aufschwungs vorgenommenen Streckenverbesserungen, die Ermässigung oder Beseitigung verlorener Steigungen, Streckenverschiebungen usw., ferner auf die Verkehrszunahme, d. i. Länge der Züge, oder endlich auf die ausserordentliche Steigerung der Raddrücke, besonders der Lokomotiven, entfällt, kann auch nicht annähernd beurtheilt werden.

Zu 7. Die Erschwerung der Ausnutzungsfähigkeit der Wagen ist bekanntlich ein Moment, das alle Berechnungen über die grossen und unanfechtbaren Vortheile der vergrösserten Tragfähigkeit der Güterwagen über den Haufen werfen kann. Die Ausnutzungsfähigkeit hängt, allgemein genommen, hauptsächlich ab von der Art, der Menge und der Wegelänge des Verkehrs und ferner von dem Verhalten des Publikums. In beiden Beziehungen liegen hier die Verhältnisse günstig.

Was zunächst den Verkehr anlangt, so hat die Kohle, als Hauptartikel für Massentransporte, bestimmend auf die Erhöhung der Tragfähigkeit eingewirkt. Die Wagen wurden zuerst für die Kohlentransporte vergrössert, und heute ist hier, einzelne Spezialwagen für Erztransporte ausgenommen, der 50 t*)-Kohlenwagen der einzige Wagen der grössten Tragfähigkeit. Mit den anderen Güterwagen ist man bezüglich der Tragfähigkeit schrittweise gefolgt, und z. Zt. ist man für offene, Plattform- sowie gewöhnliche bedeckte Güterwagen allgemein auf 40 t Tragfähigkeit angelangt, und sehr bemerkenswerth ist das, soweit mir bekannt, noch vereinzelte Vorgehen der Pennsylvania-Eisenbahn, auch die letztgenannten Wagen künftig nur noch von 50 t Tragfähigkeit zu beschaffen.

Der bezeichnete 50 t-Kohlenwagen, bei weitem häufiger als der bekannte „Pressed steel“-Trichterwagen mit Bodenklappe, wird z. Zt. fast ausschliesslich in den östlichen Staaten verwendet, und zwar zum Verbringen der Kohle von den Gruben des Alleghany-Gebirges nach den atlantischen Häfen, nach den Schiffsverladestellen des Eriesees (Cleveland) und auch bereits nach sämmtlichen Städten und sonstigen Verbrauchsorten des Ostens; er ist hier in stetig steigender Verwendung. Die Kohle wird von den die Gruben mit den Häfen verbindenden Eisenbahnen in regelmässigen geschlossenen Zügen, also auf Entfernungen von 200 bis 400 Meilen, d. s. rund 320 bis 640 km, gefahren. Von den atlantischen Häfen kehren die Züge leer, von den Eriehäfen mit Eisenerzen, die von den Gruben des oberen Sees mit Schiffen zugeführt werden und für die Eisen- und Stahlwerke des Pittsburger Reviers bestimmt sind, wieder zurück. Mit dieser Art der Beförderung haben die betreffenden Bahnen ausserordentliche Erfolge erzielt. Während oben unter 1. die durchschnittliche Zuglast für sämmtliche Bahnen im Jahre 1900 zu 270,85 t/m angegeben ist, hat z. B. die Chesapeake & Ohio-Eisenbahn 1900 eine solche von 487,5 t/m und 1901 sogar 511,2 t/m erreicht.

Für die Entladung der Kohle aus den Trichterwagen unmittelbar in die Schiffe sind in den atlantischen Häfen, in Newyork, Philadelphia, Baltimore, Newport usw., in den letzten Jahren ausgedehnte Pieranlagen entstanden. Diese bestehen aus hohen, auf Pfahlrosten aufgestellten und weit in die Häfen hineinragenden Holzgerüsten, an deren beiden Längsseiten die zu beladenden Schiffe anlegen. Die in ganzen Zügen angeschobenen Wagen passiren zunächst eine Waage, auf der während des langsamen Durchschiebens das Gesammtgewicht jedes Wagens festgestellt wird. Dann rollen die einzelnen Wagen auf einer leichten Neigung bis zu den Entladestellen vor. Hier sind an jedem Wagen sechs Mann beschäftigt; zwei Mann öffnen die Trichter, während vier Mann die Kohle von oben mit Stocheisen die geneigten Ebenen des Wagens herabstossen. Durch Schüttrinnen des Piergerüstes wird die herabgleitende Kohle in die Schiffe geleitet. Die Dauer des Entladens eines Wagens beträgt nach meinen Feststellungen im Durchschnitt 5 Minuten. Dann rollen die Wagen weiter nach dem Ende des Piers, wo das Gleis wiederum ansteigt, und von dort rollen sie nach Ablenkung durch eine Federweiche auf einem geneigten Gleis unterhalb des oberen Entladegleises zurück zur Waage, wo wiederum das Gewicht jedes Wagens, jetzt leer, festgestellt wird. Das durchschnittliche Gewicht einer Anzahl von Wagen belief sich beladen auf 140 000 Pfund und leer auf 38 800 Pfund, so dass der Gewichtsinhalt 101 200 Pfund, d. h. 50,6 t betrug.

Den vorgenannten Trichterwagen und den theils seither in Verwendung befindlichen Wagen mit Bodenklappen sind auch die örtlichen Kohlenentladevorrichtungen im ganzen Osten angepasst worden. Die Wagen werden, wo eben nur möglich, unter Benutzung von Bodensenkungen u. dergl. auf ein erhöht angeordnetes Gleis geschoben, unter dem sich eine Anzahl durch Querwände abgetheilter einzelner Bansen von etwa 5 m Höhe und 3,5 m Breite befinden, die nach der einen Längsseite durch eine senkrechte Wand geschlossen, nach der anderen Längsseite aber offen sind. In diese wird die Kohle abgestürzt und die Wagen dann zurückgezogen, während die Empfänger die Kohle demnächst abzufahren haben. Meistens wird hier die

*) Diese Gewichtsangaben beziehen sich stets auf amerikanisches Gewicht; 50 t (amerik.) = 45,4 t (deutsch), 40 t (amerik.) = 36,3 t (deutsch) usw., s. oben.

Kohle an Händler geliefert, die ihrerseits entsprechende Kohlenhöfe mit den nöthigen hochgeführten Gleisen vorhalten.

Ganz anders liegen aber die Verhältnisse im mittleren und westlicheren Theil der Vereinigten Staaten und anscheinend überhaupt auf allen den Bahnen, die nicht einen regelmässigen Kohlentransport nach den Häfen haben. Diese Bahnen besitzen theils ebenfalls eine beschränkte Anzahl wohl nur zur Probe beschaffter 50 t-Wagen; die neueren von diesen Bahnen beschafften und auch zum Kohlentransport verwendeten Wagen sind ausnahmslos gewöhnliche offene Güterwagen von 40 t Tragfähigkeit mit Untergestellen und Wagenkasten aus Holz. Im Osten haben diese Wagen, der vorhandenen Kohlenentladevorrichtungen wegen, Bodenklappen oder Bodentrichter, im Westen haben sie weder Bodenklappen noch Seitenthüren, da hier keine besonderen Entladevorrichtungen vorhanden sind. Die Kohle wird hier daher ausnahmslos von Hand abgeladen.

Wie bereits erwähnt, erhalten jetzt sämmtliche neu beschafften gewöhnlichen bedeckten Güterwagen sowie die Plattformwagen 40 t Tragfähigkeit. Letztere können für Schienen- und Eisentransporte stets, erstere wohl nur zum Theil für gewisse Zwecke, wie Baumwolle und Getreide, voll ausgenutzt werden. Das Getreide wird nicht in Säcken, sondern lose eingefüllt, wobei die Seitenöffnungen der Schiebethüren durch Vorsatzbretter abgedichtet werden. Für Stückgutladungen wird wohl der Laderaum, nicht aber die Tragfähigkeit dieser Wagen voll ausgenutzt. Ob dem erwähnten Beispiel der Pennsylvania-Eisenbahn, die Tragfähigkeit auch dieser Wagen zu erhöhen, gefolgt werden wird, steht noch dahin. Einstweilen stösst man sich sehr an den grossen Beanspruchungen der Zugvorrichtungen dieser schweren Wagen und beschäftigt sich vielfach mit der Ausfindung eines einfachen Zugapparates, der die Stösse und Beanspruchungen beim Anziehen und Anhalten der Züge mildert. Auch scheint man mit einem möglichen Niedergang des Verkehres zu rechnen und deshalb in grösseren Unternehmungen vorsichtig zu sein. Unmöglich ist es indess nicht, dass eine neue Verkehrswelle auch eine Erhöhung der Tragfähigkeit aller Wagen auf 50 t, und dann, wie hier üblich, allgemein mit sich bringt.

Was endlich das bei der Einstellung und Benutzung grosser Wagen sehr mitsprechende Verhalten des Publikums anlangt, so stehen Publikum und Eisenbahnen hier in einem freundlichen Gegenseitigkeitsverhältniss. Der seitherige Wettbewerb der einzelnen Bahnen hat diesen manche drückende Pflichten auferlegt, die sie nicht abschütteln können. Die Bahnen müssen, um ihre alten Kunden zu behalten und neue zu gewinnen, sehr entgegenkommend sein, und dies geschieht dadurch, dass sie ihre Bestimmungen, Tarife usw. nicht ohne, sondern mit Ansehung der Person handhaben. Die in allen bedeutenderen Orten bestellten Frachtagenten der Bahnen wissen das Publikum zu behandeln, indem sie ihm allerlei Gefälligkeiten erweisen und sich, wo es von Vortheil erscheint, sogar unter Zugestehung von Opfern, d. h. Bewilligungen über die gewöhnlichen Leistungen hinaus, den Wünschen anpassen. Diese Art des Wettbewerbes hat natürlich auch mancherlei Auswüchse gezeitigt. So beträgt beispielsweise die Entladefrist ganzer Wagenladungen ausnahmslos 48 Stunden, und guten Kunden werden noch längere Stundungen bewilligt. Ebenso haben die Bahnen einen Theil ihrer grossen Güterschuppen als Lagerraum für nicht gleich abgeholte Stückgüter ihren Kunden unentgeltlich vorzuhalten. Auch mag an die in letzter Zeit stattgehabten Untersuchungen erinnert sein, die das Bundesverkehrsamt bei vielen Bahnen geführt hat gegen die bestimmungswidrige Bewilligung von Tarifermässigungen an ihre ganz grossen Verfrachter, unter denen die kleinen zu leiden haben. Dieses Entgegenkommen, diese Willfährigkeit der Bahnen hat andererseits bei dem Publikum die Wirkung ausgeübt, dass es gegen die Bahnen freundlich gesinnt ist, dass es allgemein stolz ist auf seine Eisenbahnen als die „besten in der Welt“ und die oft offenkundigen schweren Mängel und Missstände entschuldigt und übersieht. Während das Publikum an allen Einrichtungen, so der Entladefrist, als an Gerechtsamen festhält, ist es andererseits auch gegen die Forderungen der Bahnen willfährig. So wird von der Pennsylvania-Eisenbahn die Einführung der erwähnten 50 t-Wagen dadurch vorbereitet, dass die Frachtagenten lange im voraus bei dem Publikum auf die alsbaldige Inbetriebnahme solcher Wagen anfangs leiser, später aber bestimmter, als auf etwas unabweislich bevorstehendes aufmerksam und dafür auf geeignete Weise Stimmung machen. Werden die Wagen dann wirklich eingestellt, so ist man nicht mehr überrascht und nimmt es hin. Zugeständnisse durch Frachtermässigungen, wie dies stellenweise geschieht, werden von der genannten Bahn nicht gemacht.

Die Durchführung so bedeutender Maassnahmen ist hier wesentlich erleichtert durch den aller Orten so gewaltig anwachsenden Verkehr, durch das leichte Rollen des Geldes und das gänzliche Nichtvorhandensein jeglicher kleinlichen Pfennigfuchserei.

Ist in den Fällen des Art. 40 Abs. 1 und 3 des Internationalen Uebereinkommens und des § 87 Abs. 1 Ziffer I (1) und Ziffer II (1) der Verkehrsordnung Gegenbeweis der Eisenbahn zulässig?

(Schluss aus Nr. 75.)

Es kann sich daher nur darum handeln, ob die in § 87 und Art. 40 a. a. O. festgesetzten Theilfrachtbeträge als gesetzlich festgelegte unabänderliche Entschädigungsbeträge anzusehen sind, deren Fälligkeit beim Vorliegen der Voraussetzungen der Haftpflicht ohne weiteres eintritt. Aber auch diese Frage muss m. E. verneint werden. Denn wie bereits weiter oben ausgeführt wurde, soll durch § 87 und Art. 40 nur eine Rechtsvermuthung ausgesprochen und dann zum Nachweis über Eintritt und Umfang des durch die Verspätung erwachsenen Schadens grundsätzlich verpflichteten Entschädigungsberechtigten dieser Beweis erlassen, dafür aber nur eine im Vornhinein bestimmte Summe als Entschädigung gewährt werden. Es ist kein stichhaltiger Grund einzusehen, warum in den Worten „ohne Nachweis eines Schadens“ nur eine blosse Rechtsvermuthung bezüglich des Eintritts, nicht aber auch bezüglich der Höhe des Schadens solle erblickt werden können, und warum bezüglich der Höhe des Schadens eine praesumtio juris et de jure hätte geschaffen werden wollen. Die Absicht des Gesetzgebers ging nicht nur, wie Rosenthal[17]) annimmt, dahin, den lästigen und oft schwierigen Beweis der Schadenhöhe zu umgehen, sondern auch dahin, den nicht minder lästigen und schwierigen Beweis des Schadeneintritts abzuschneiden; warum daher — wie Rosenthal ausdrücklich anerkennt — bezüglich des letzteren Umstandes ein Gegenbeweis der Eisenbahn zulässig sein soll, bezüglich des ersteren Umstandes aber nicht, ist schwer erfindlich. Auch der Hinweis darauf[18]), dass als Kompensation für die Erlassung des Nach-

[17]) Int. Ueb. S. 242 Anm. 1.
[18]) Rosenthal a. a. O.

weises nach der Absicht des Gesetzgebers nicht der wirkliche Schaden, sondern nur ein im voraus festgesetzter Normalsatz vergütet werden solle, kann die Richtigkeit der Rosenthal'schen Anschauung nicht rechtfertigen. Denn die im Art. 40 und § 87 a. a. O. vorgesehenen Frachtantheile mussten im Gesetze bestimmt festgesetzt werden, weil es eben in diesen Fällen an einem Nachweise darüber, wie hoch im einzelnen Falle der Schaden ist, fehlt; diese Festsetzung hat aber nicht den Zweck, dass dadurch gewissermaassen ein Ausgleich dafür geschaffen werden solle, dass nicht der wirkliche Schaden vergütet wird, indem sie auch in den Fällen, in denen der Schaden geringer ist als der Normalsatz, gewährt werden müsste; denn der wirkliche Schaden wird auch in den Fällen eines Nachweises nicht immer ersetzt, sondern nur bis zum Betrage der ganzen Fracht oder der als Interesse angegebenen Summe. Es lag deshalb auch gar kein Grund für den Gesetzgeber vor, dann, wenn der Entschädigungsberechtigte von dem Nachweis der Höhe seines Schadens entbunden ist und der Eintritt eines Schadens bis zu einem gewissen Betrage zu seinen Gunsten vermuthet wird, der Eisenbahn die Zahlung dieses präsumirten Schadenbetrages selbst für den Fall aufzuerlegen, wenn sie diese Vermuthung durch Gegenbeweis zerstören kann. Es kann wohl auch kaum der Absicht des Gesetzgebers entsprechen, wenn beispielsweise bei einer viertägigen Verspätung der Empfänger, der den Nachweis, dass er einen den Betrag der ganzen Fracht erreichenden Schaden erlitten habe, im Prozesse zu erbringen sucht, mit seiner Klage dann solle abgewiesen werden müssen, wenn der Richter findet, dass überhaupt kein Schaden entstanden ist, dagegen aber $^4/_{10}$ der Fracht solle zugesprochen erhalten, wenn der Richter nach dem Beweisergebnisse zu der Ueberzeugung kommt, dass der Schaden nur $^2/_{10}$ der Fracht betragen habe.

Gegen die hier vertretene Auffassung könnte man nun allerdings wenigstens für den Geltungsbereich der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung einwenden, dass in § 87 Abs. 2 der V.-O. lediglich ausgesprochen sei, dass für den Fall, als die Eisenbahn beweist, dass kein Schaden entstanden ist, keine Vergütung zu leisten sei, und dass gerade aus dieser positiven Bestimmung geschlossen werden müsse, dass der Beweis, es sei ein geringerer Schaden als die im § 87 Abs. 1 festgesetzten Frachtantheile erwachsen, unzulässig sei, weil sonst der Gesetzgeber die Zulässigkeit dieses Beweises in § 87 Abs. 2 ebenfalls ausdrücklich anerkannt hätte. Eine solche Schlussfolgerung wäre aber m. E. nicht begründet. Denn durch die ausdrückliche Vorschrift in § 87 Abs. 2 wollte nicht etwa ein neuer, bisher nicht in Geltung gewesener Rechtssatz aufgestellt, sondern nur, wie sich dies aus den Motiven unzweideutig ergibt[19]), gegenüber abweichenden irrigen Auffassungen die schon bisher überwiegend vertretene Ansicht als die richtige bezeichnet werden. Es darf daher daraus, dass der Gesetzgeber in der neuen Verkehrsordnung zu der weiteren streitigen Frage, ob auch der Beweis zulässig sei, es sei ein geringerer Schaden, als der betreffende Frachtantheil erwachsen, keine ausdrückliche Stellung eingenommen hat, noch nicht gefolgert werden, dass er diese Frage in verneinendem Sinne habe entscheiden wollen.

[19]) Gerstner, Die neuen Vorschriften in der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899, S. 40.

Der sächsische Durchgangsverkehr.

Einen sehr sachverständigen Aufsatz der „Dresdener Nachrichten" über diese jetzt so häufig erörterte Frage bringen wir nachstehend mit einigen unerheblichen Weglassungen zum Abdruck:

„Weitverbreitet ist die Meinung, dass der Durchgangsverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen durch Konkurrenzmaassnahmen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung stark beeinträchtigt wird. Man spricht fortgesetzt von einem preussisch-sächsischen Eisenbahnkriege, bei dem man den Machtverhältnissen entsprechend Sachsen als leidenden Theil betrachtet. Die bestimmten Erklärungen der beiderseitigen Regierungen, dass ein solcher Krieg nicht besteht, sind ohne Wirkung geblieben, wie oft sich wiederholende Aeusserungen in der Presse beweisen. Nun ist es aber ganz unerlässlich, dass das Publikum einen klaren Einblick in diese Verhältnisse gewinnt, und die Presse hat die Pflicht, dieser Aufklärung sich zu unterziehen, wo es nur möglich ist.

Wenn zwischen zwei Orten eine Eisenbahnverbindung vorhanden ist, zu der sich später eine andere gesellt, die länger ist als die alte, so kann die Frage berechtigt sein, ob die jüngere und längere Linie ein Mitrecht auf den Verkehr der älteren und kürzeren Linie hat. Diese Frage ohne weiteres zu verneinen, geht nicht an, denn die jüngere wenn auch längere Linie kann vor der älteren andere Vorzüge — bessere, leistungsfähigere Bahnhöfe, günstigere Steigungsverhältnisse usw. — besitzen, so dass es schwer angängig und auch wirthschaftlich nicht zu rechtfertigen sein würde, sie von dem Verkehr auszuschliessen. Und umgekehrt, wenn die neue zweite Linie kürzer ist, als die erste, soll nun der alten Linie der ganze Verkehr entzogen werden zu Gunsten der neuen Linie, weil diese kürzer ist? Dies würde man gewiss als Härte betrachten müssen. Beide Fälle sind aber an sich gleich. Nun denke man sich dieses eine klare und einfache Beispiel in den grossen und dichtmaschigen Eisenbahnnetzen in hundertfacher Veränderung wiederholt, und man wird sofort zu der Einsicht kommen, dass, soweit es sich um den Güterverkehr handelt, aus diesem Wirrwarr von sich widerstreitenden und kreuzenden Interessen nur Kompromisse führen können, Vereinbarungen, die einen thunlichst gerechten Ausgleich in den verschiedenen Verkehrsgebieten und Richtungen herbeiführen. Solche Uebereinkommen bestehen zwischen den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen schon lange, und auch zwischen der preussischen und sächsischen sind diese Verhältnisse längst geregelt.

Ob bei dieser Regelung die sächsischen Interessen nach allen Richtungen so, wie es dem Vortheile der sächsischen Staatseisenbahnen entsprach, gewahrt worden sind und ob unter den damaligen Verhältnissen eine bessere Wahrung überhaupt möglich gewesen wäre, das sind Fragen, deren eingehende Erörterung den hier zu Gebote stehenden Raum weit überschreiten würde. Nur auf das Eine muss hingewiesen werden, dass Preussen seiner Zeit durch Verstaatlichung seiner grossen Privatbahnen einen neuen Besitz erhalten hatte, den es naturgemäss auszunutzen bestrebt war, und dass ausserdem neue Verbindungen entstanden waren, die doch auch Anspruch darauf hatten, sich an dem Durchgangsverkehr, der seither Sachsen allein zugefallen war, zu betheiligen. Es sei nur an die Verbindung mit Schlesien über Halle-Sorau-Guben und die Verbindung mit Bayern über Probstzella erinnert. . . . .

Wenn man aber den vielfachen Zeitungsmeldungen über fortgesetzte augenfällige Benachtheiligung der sächsischen Verkehrsinteressen Glauben schenken wollte, so müssten in den letzten Jahren die Einnahmen aus dem Durchgangsgüterverkehr ganz erheblich zurückgegangen sein. Aus dem nachstehenden Vergleich ergibt sich, dass dies nicht der Fall ist. Es ist hierbei zu beachten, dass mit dem Steigen und Fallen der Einnahmen in den verschiedenen Jahren an sich wenig anzufangen ist, weil diese Zu- und Abnahme eben mit den allgemeinen Verkehrsschwankungen einhergeht. Eine stärkere Ablenkung des Durchgangsverkehres von den sächsischen Linien müsste sich aber in dem Sinken des prozentualen Antheiles des Durchgangsverkehres am gesammten Güterverkehr bemerkbar machen. Dieser Antheil betrug nun laut der statistischen Berichte der sächsischen Staatseisenbahnen im

	Binnenverkehr	direkten Verkehr	Durchgangsverkehr
1890	42,2 %	48,7 %	8,9 %
1901	39,1 „	53,3 „	7,5 „

Vor 20 Jahren war der prozentuale Antheil des sächsischen Durchgangsverkehres am Gesammtverkehr freilich wesentlich höher und etwa doppelt so gross wie heute. Der eigentliche Rückgang trat aus den schon angeführten Ursachen bald nach der Verstaatlichung in Preussen ein.

Aus der obigen Uebersicht ergibt sich dagegen, dass innerhalb der letzten 10 Jahre nur noch eine geringe Verschiebung der Antheilverhältnisse zu Ungunsten des Durchgangsverkehres, aber zu Gunsten des direkten Verkehres stattgefunden

hat. Die Frachteinnahme aus dem Durchgangsgüterverkehr betrug 1898: 5 750 000 *M.*, 1899: 5 970 000 *M.*, 1900: 5 600 000 *M.* und 1901: 5 300 000 *M.* Der Grund für diesen Rückgang der letzten Jahre ist aber nicht in ungewöhnlichen Konkurrenzmaassnahmen zu suchen. Man braucht sich nur einmal die Ziffern des böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehres zu betrachten. Dieser Durchgangsverkehr brachte den sächsischen Staatsbahnen 1898: 2 381 000 *M.*, im Jahre 1901 dagegen nur 1 801 000 *M.*, also 580 000 *M.* weniger, während die ganze Minusdifferenz des Durchgangsverkehres zwischen diesen beiden Vergleichsjahren nur 450 000 *M.* beträgt. Dass der böhmisch-norddeutsche Kohlenverkehr, der sich überhaupt nur in einer Richtung und zwar von Böhmen bewegt, von Preussen nicht zu Ungunsten Sachsens beeinflusst werden kann, braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden.

Dass Güter nach vertragsmässigem Uebereinkommen Umwege fahren, ist unvermeidlich. Es kann sich, da die Fracht nach dem kürzesten Wege berechnet wird, nur darum handeln, diese Umwege in solchen Grenzen zu halten, dass das Publikum nicht durch zu lange Beförderungsfristen geschädigt und die Beförderung auf dem Umwege nicht zu einem unwirthschaftlichen Gebahren wird. Dass in dieser Hinsicht der jetzige Zustand nicht einer Verbesserung fähig wäre, soll nicht behauptet werden. Nach mehrfachen Erklärungen der Regierung sind ja auch Verhandlungen im Gange, welche die zulässigen Umweggrenzen einschränken sollen.

Anders liegen die Verhältnisse im Personenverkehr. Der Reisende will keine Umwege fahren, die ihm mehr Zeitaufwand verursachen; er wird stets den Weg wählen, der ihm die kürzeste Verbindung bietet. Er wird aber unter Umständen davon absehen, wenn ihm der längere Weg bessere Bequemlichkeit (durchgehende Wagen usw.) oder gar billigere Fahrpreise (III. Wagenklasse in Schnellzügen, keine Platzgebühr usw.) gewährt. Hier ist also eine Konkurrenz zwischen den verschiedenen Wegen ganz unvermeidlich, ja im Interesse des reisenden Publikums nur als vortheilhaft zu bezeichnen. Dass gegenüber dem riesigen Binnenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen deren Durchgangsverkehr eine untergeordnete Rolle spielen muss, ist begreiflich. Im Jahre 1898 war bei einer gesammten Fahrgeldeinnahme von rund 39 000 000 *M.* der Durchgangsverkehr mit 2 400 000 *M.* = 5,8 % betheiligt, im Jahre 1900 mit genau dem gleichen prozentualen Antheile und im Jahre 1901 bei wiederum 39 000 000 *M.* Fahrgeldeinnahme mit 2 152 000 *M.* = 5,31 %. Der Rückgang im letzten Jahre ist aber aus den wirthschaftlichen Verhältnissen durchaus erklärlich. Denn es ist einleuchtend, dass bei wirthschaftlichen Rückgängen die Reisen auf weite Entfernungen noch schärfer betroffen werden, als der Nahverkehr, der vielfach auf Verhältnissen beruht, die auch durch solche Rückgänge nicht geändert oder beseitigt werden können.

Sachsen ist mit seinem Durchgangspersonenverkehr auf das Handinhandgehen nicht nur mit den preussischen und bayerischen Staatseisenbahnverwaltungen, sondern auch mit zahlreichen österreichischen Eisenbahnverwaltungen angewiesen. Der auch hier nicht selten vorhandene Widerstreit der Interessen kann nur durch allseitiges Entgegenkommen überwunden werden. Die sächsische Regierung hat wiederholt betont, dass es auch die preussische Verwaltung an diesem Entgegenkommen nicht hat fehlen lassen. Wer die Verhältnisse kennt und richtig würdigt, der wird sich freilich sagen, dass gerade hier die Forderungen einzelner Städte und ganzer Landestheile oft stärkeren Einfluss üben, als freundnachbarliche Gesinnungen. Viel Sachkunde, Geduld und Beharrlichkeit sind nöthig, um unter solchen Umständen die eigenen Interessen zu wahren. Dass diese Eigenschaften der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung auch gegenwärtig nicht fehlen, das beweist unter anderem die im laufenden Sommer zustande gebrachte Schnellzugverbindung zwischen Schlesien und der Schweiz über die längste Durchgangslinie Sachsens, Görlitz-Dresden-Chemnitz-Reichenbach und Hof, eine Verbindung, die nach schlesischen Zeitungsstimmen sich dort ganz besonderer Beliebtheit erfreut und die auch für den grössten Theil Sachsens eine vorzügliche Verbindung mit der Schweiz bietet. Ein mächtiger Bundesgenosse ist und bleibt hier das Bedürfniss. Man darf aber nicht übersehen, dass dieser Bundesgenosse der sächsischen Verwaltung nicht allein zur Seite steht."

Eintritt der Hamburg-Amerikalinie und des Norddeutschen Lloyd in den Vereinsreiseverkehr.

Am 1. Juni d. J. sind die französische Nord-, Ost-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit ihrem ausgedehnten Netze als ein weiteres Glied in die internationale Kette des Vereinsreiseverkehres eingereiht worden, und es werden sich vom 1. Juni 1903 an auch die noch fehlenden übrigen drei französischen Bahnen (Orléans-, Staats- und Südbahn) diesem Verkehre angliedern, der alsdann über ein Gebiet von rund 140 000 km sich erstrecken wird. Jedes in den Vereinsverkehr neu einbezogene Netz zeitigt immer neue Bedürfnisse, und es ist deshalb nur natürlich, dass unsere grossen deutschen Dampfschiffsgesellschaften, die Hamburg-Amerikalinie und der Norddeutsche Lloyd, sofort die gebotene Gelegenheit ergriffen haben, um ihre überseeischen Schiffslinien auch auf denjenigen europäischen Strecken in den Vereinsreiseverkehr einbeziehen zu lassen, welche die ab 1. Juni angeschlossenen Häfen Boulogne-sur-Mer und Cherbourg berühren. Nachdem sie erst diesen Entschluss gefasst, war nur noch ein kleiner Schritt zur weiteren Ausdehnung dieser Linien auf den Verkehr mit den englischen Häfen Plymouth und Southampton zu thun, und es ergab sich ferner ganz von selbst, dass man die von Southampton nach Genua und von Genua nach Neapel gehenden deutschen Dampfer gleichfalls in den Vereinsreiseverkehr einbezog. Mit einigen Verbindungsstrecken von Genua nach Ala, Brieg, Chiasso, Modane, Neapel, Venedig und Ventimiglia wurde der jetzt nur an der italienischen Grenze noch offene Ring um Europa geschlossen.

Freilich, ganz so einfach, wie man das nach vorstehender Darstellung vielleicht annehmen möchte, wickelte sich die Sache nicht ab. Bedurfte es doch während 12 Jahre schwieriger Verhandlungen, ehe der Eintritt der französischen Bahnen in den Vereinsreiseverkehr verwirklicht wurde, und mussten auch der Aufnahme der Ueberseelinien unserer grossen Dampfschiffsgesellschaften eingehende Verhandlungen des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres vorausgehen.

Seit die Hamburg-Amerikalinie und ihre Schwestergesellschaft, der Norddeutsche Lloyd, sich an die Spitze aller Dampferlinien gestellt hatten, entwickelte sich ein äusserst lebhafter Verkehr zwischen Hamburg und Bremen einerseits und den obengenannten französischen und englischen Häfen andererseits. Neben der grossen Zahl ausländischer Reisenden schlagen seither zahlreiche deutsche Vergnügungsreisende und Geschäftsleute auf der Fahrt nach Frankreich und England bei der Ausreise den Weg ab Hamburg und Bremen ein, weil dieser ihnen die erwünschte Gelegenheit bietet, mit einer Reise nach diesen Ländern eine zwar nur kurze, dafür aber desto interessantere Seefahrt auf Ozeandampfern allerersten Ranges zu verbinden. Der allgemeine Wunsch dieser Reisenden ging seit langem dahin, Fahrtausweise mit entsprechender Ermässigung entnehmen zu können, die zur Ausreise ab Hamburg und Bremen für die Dampferfahrt mit anschliessender Bahnbeförderung ab Cherbourg und Boulogne nach Paris und von hier zur Rückkehr nach Deutschland mit der Eisenbahn gültig sind. Aehnliche Wünsche sind auch bezüglich des Rundreiseverkehres nach England und insbesondere nach London ausgesprochen worden, der bisher nur mit zusammenstellbaren Fahrscheinen der belgischen und holländischen Verwaltungen, nicht aber auch ab Hamburg und Bremen bedient wurde. Es galt somit, eine empfindliche Lücke in den bestehenden Verkehrseinrichtungen auszufüllen, und die beiden grossen Dampfschiffsgesellschaften meldeten deshalb durch Vermittelung der sie im Vereinsreiseverkehr vertretenden königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona und Hannover die nachstehenden Fahrscheine zur Einführung ab 1. Oktober d. J. an (die Preise des I., II. und — soweit solche vorhanden sind — des III. Schiffsplatzes sind bei jedem Scheine in Klammern beigesetzt):

1. Hamburg-Boulogne mit Dampfern der Hamburg-Amerikalinie (40 *M.*, 32 *M.*).
2. Hamburg-Cherbourg über Southampton oder Cherbourg-Hamburg direkt mit Dampfern der Hamburg-Amerikalinie (48 *M.*, 32 *M.*).
3. Hamburg-Southampton 1. direkt oder 2. über Boulogne mit Dampfern der Hamburg-Amerikalinie (48 *M.*, 32 *M.*).
4. Hamburg-Plymouth über Boulogne oder Plymouth-Hamburg über Cherbourg mit Dampfern der Hamburg-Amerikalinie (48 *M.*, 32 *M.*).
5. Hamburg-Antwerpen mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd

oder der Hamburg-Amerikalinie (Reichspostdampferlinie) (30 *M.*, 20 *M.*, 7,50 *M.*).

6. Bremen-Antwerpen mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd (Reichspostdampferlinie) (30 *M.*, 20 *M.*, 7,50 *M.*).
7. Antwerpen-Southampton mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd (Reichspostdampferlinie) (30 *M.*, 20 *M.*, 10 *M.*).
8. Southampton-Genua mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd (Reichspostdampferlinie, Aufenthaltsstation Gibraltar) (240 *M.*, 145 *M.*, 60 *M.*).
9. Genua-Neapel mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd (Reichspostdampferlinie) (65 *M.*, 45 *M.*, 10 *M.*).
10. Bremen-Southampton mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd (nordamerikanische Linie) (48 *M.*, 32 *M.*, 10 *M.*).
11. Plymouth-Bremen über Cherbourg mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd (nordamerikanische Linie) (48 *M.*, 32 *M.*, 10 *M.*).
12. Bremen-Cherbourg über Southampton mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd (nordamerikanische Linie) (48 *M.*, 32 *M.*, 10 *M.*).
13. Southampton-Cherbourg mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd (nordamerikanische Linie) (25 *M.*, 12 *M.*, 8 *M.*).
14. Plymouth-Cherbourg mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd (nordamerikanische Linie) (25 *M.*, 12 *M.*, 8 *M.*).

In den Fahrpreisen ist vollständige Beköstigung (ausschliesslich Wein, Bier, Spirituosen und Mineralwasser) auf den Dampfschiffen einbegriffen. — Die Abfahrten der Dampfer finden laut besonderer Abfahrtsliste statt. Die Abfahrtszeit von den einzelnen Häfen erfahren die Reisenden bei den Agenturen der beiden Gesellschaften. Die auf die einzelnen Fahrscheine gewährten Ermässigungen betragen 20—25 %, auf den III. Schiffsplatz einzelner Strecken sogar 50 %.

Von besonderer Wichtigkeit hierbei ist der Umstand, dass die unter den laufenden Nummern 1, 3, 11, 13 und 14 aufgeführten Scheine nur in einer Richtung, und zwar ab Hamburg (Nr. 1 und 3) bezw. ab Plymouth (Nr. 11 und 14) und Southampton (Nr. 13) benutzt werden können, weil die diesen Verkehr bedienenden Dampferverbindungen nur in dieser einen Richtung bestehen. Hierzu kommt noch, dass auch bei einzelnen Scheinen (Nr. 2 und 4) die Dampfer ausgehend und einkommend nicht denselben Weg nehmen. Diese in der Gestaltung des Fahrplanes der Dampfer begründete Abweichung von dem im Vereinsreiseverkehr bisher stets festgehaltenen Grundsatz, dass die Scheine für die Hin- und Rückfahrt über die gleichen Strecken nutzbar sein müssen, hat dem Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehres Anlass gegeben, im Verkehrsinteresse einmal der Auflegung von Scheinen zuzustimmen, die nur für eine Fahrtrichtung gelten, und andererseits festzusetzen, dass mit Heften, welche derartige Scheine enthalten, die Reise nur mit dem ersten — nicht also auch mit dem letzten — Scheine begonnen werden kann, und endlich, dass auch bei den in dem Hefte enthaltenen Rundfahrten die Scheine nicht in umgekehrter Reihenfolge benutzt werden dürfen, wenn in diese Rundfahrten ein Schein der bezeichneten Art fällt.

Die neuen Scheine werden vom 1. Oktober d. J. an ausgegeben. Mit der Einführung der grossen Ueberseedampfer in den Vereinsreiseverkehr ist ein wichtiger Schritt gethan, zu dem nur noch ein weiterer kleiner gehört, um den Vereinsreiseverkehr auch über die Grenzen Europas hinaus auszudehnen. Es dürfte nach erfolgter Eröffnung der für Amerika vom Ausschusse bereits genehmigten Ausgabestellen die Zeit nicht mehr fern sein, in der die Reisenden nach und von den Vereinigten Staaten sich in ihrer Heimath bereits ein Heft zusammenstellen lassen können, das Scheine für alle zu befahrenden Ozeandampfer und alle europäischen Eisenbahn-, Dampfschiffs- und Fuhrwerksstrecken enthält. —ch.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zurückziehung der weiblichen Beamten vom Fahrkartendienst.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie Berliner Blätter melden, an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen eine Verfügung erlassen, nach der die weiblichen Beamten im Eisenbahndienst von den Fahrkartenschaltern zurückzuziehen und im inneren Dienste zu verwenden sind. Diese Maassregel soll sobald wie möglich in Kraft treten, wenn genügend männliche Beamte für den Schalterdienst ausgebildet sind und für diesen verwandt werden können; es soll dies geschehen, damit die weiblichen Beamten möglichst wenig in direkte Berührung mit dem Publikum kommen.

— **Ueber die Betheiligung von Beamten und Arbeitern an den Kommunalwahlen** hat die Eisenbahndirektion Posen, wie die Bromberger „Ostdeutsche Rundschau" mittheilt, unlängst folgende Verfügung an ihre Inspektionen und Dienststellen zur Mittheilung an sämmtliche Beamte und Arbeiter erlassen:

„Wir nehmen Veranlassung, darauf hinzuweisen, dass es zu den Pflichten der in einem staatlichen Betriebe beschäftigten Beamten und Arbeiter gehört, sich an den kommunalen Wahlen zu betheiligen, in der Provinz Posen besonders im Hinblick auf den Staatsministerialerlass vom 12. April 1898. Die Beamten und Arbeiter haben daher auch bei den Stadtverordnetenwahlen ihr Wahlrecht auszuüben. Damit dies möglichst von allen geschehen kann, haben die Dienststellen an den betreffenden Tagen den Dienst entsprechend zu regeln; auch haben sie die Wählerlisten, sobald sie ausliegen, durch einen geeigneten Beamten daraufhin einsehen zu lassen, ob alle dort beschäftigten Beamten und Arbeiter aufgenommen sind. Soweit dies nicht der Fall, haben die Betreffenden ihre Aufnahme bei dem Magistrat alsbald nachzusuchen."

— **Crefelder Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der Bahn für das Geschäftsjahr 1901/02 hat der Personenverkehr durch die guten Witterungsverhältnisse im Sommer 1901 bei einer Beförderung von 1 627 828 Personen mit 278 534 *M.* eine Mehreinnahme von 12 759 *M.* erbracht und auch der Güterverkehr eine zufriedenstellende Entwickelung genommen, so dass bei einer Beförderung von 502 551 t die Einnahme um 22 354 *M.*, d. i. auf 321 057 *M.* stieg. Aus verschiedenen Quellen gingen 41 867 *M.* (im Vorjahr 55 061 *M.*) ein. Die Gesammteinnahmen bezifferten sich auf 645 976 (623 252) *M.*, die Ausgaben auf 483 654 (474 762) *M.* gleich 74,87 % der Einnahmen. Der hiernach verbleibende Ueberschuss von 162 322 (149 850) *M.* findet folgende Verwendung: Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 27 000 *M.* (wie im Vorjahre), Erneuerungsbestand 61 569 (55 767) *M.*, Rücklage 4 229 (3 808) *M.*, Eisenbahnausgabe 1 538 *M.* (wie im Vorjahre), 3 % Dividende auf die Stammaktien gleich 60 000 *M.*; 7 984 *M.* werden vorgetragen. Wie bekannt, beschloss im vergangenen Jahre die Generalversammlung, die ebenfalls mit 3 % bemessene Dividende nicht zu vertheilen, bis nach einer Bestimmung der Aufsichtsbehörde der Fehlbetrag des Erneuerungsfonds gedeckt ist. Dieser Fehlbetrag ist durch Einnahmen aus dem Verkauf von Altmaterial auf 90 652 *M.* vermindert, und es hat der Minister die nachträgliche Ueberweisung dieses Betrages aus dem Anlagekapital an den Erneuerungsfonds und die hierzu erforderliche Inanspruchnahme von Bankkredit genehmigt, in Berücksichtigung des Umstandes, dass dem gedachten Fonds in den Vorjahren Beträge von fast gleicher Höhe entnommen worden sind, die ordnungsmässig aus dem Baubestande hätten gedeckt werden müssen. In der Angelegenheit eines anderweitigen Gleisanschlusses an den Staatsbahnhof in Crefeld hofft die Verwaltung, in absehbarer Zeit eine für die Gesellschaft günstige Verständigung zu erzielen.

— **Dortmund-Gronau-Enschede.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat hiesigen Blättern zufolge genehmigt, dass der Erneuerungsfonds der Gesellschaft nur bis zur Höhe von 2 750 000 *M.* dotirt zu werden braucht und sobald er diese Höhe erreicht hat, als geschlossen angesehen werden darf. Diese für die Aktionäre der Gesellschaft erfreuliche Verfügung entspricht, wie der „Berl. Aktionär" mittheilt, der Praxis, welche die Regierung auch gegenüber der ostpreussischen Südbahn geübt hat. Der Erneuerungsfonds I der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft, der hierbei allein in Betracht kommen dürfte, enthielt zu Ende des vorigen Jahres bereits 2 521 713 *M.* Die Dotirung für 1901 allein hatte 347 357 *M.* betragen. Für das laufende Jahr würde demgegenüber nur noch eine Zuweisung in Höhe von etwa 230 000 *M.* erforderlich sein.

— **Königsberg-Cranzer Eisenbahn.** In der am 23. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung fragte ein Aktionär angesichts der ungünstigen Ergebnisse der neuen Strecke Cranz-Neukuhren, ob es nicht angebracht sei, mit der in Wettbewerb tretenden Samlandbahn eine Verständigung anzubahnen. Die Direktion wies in ihrer Antwort zuvörderst darauf hin, dass der Wettbewerb der Samlandbahn erst dadurch entstanden sei, dass den Kleinbahnen die Fahrgeschwindigkeit von 30 auf 40 km in der Stunde erhöht worden ist. Daher gehen nur zwei bis drei Schnellzüge über Cranz eben so kurze Zeit wie die direkte

Linie der Wettbewerbsbahn. Der Verwaltung liege es fern, durch Fahrpreisherabsetzung für die Fahrt Königsberg-Neukuhren einen Konkurrenzkampf herbeizuführen, da ein solcher auf die Preise der Hauptlinie Königsberg-Cranz zurückwirken müsste. Auf dieser Linie bestehen bereits die sehr niedrigen Tarife, die ungefähr dem Vorortverkehr Berlin-Potsdam gleichkommen; höchstens wäre eine Verständigung wegen der Zuglage angängig, wie auch jetzt schon Verhandlungen über theilweise gemeinsame Benutzung des Personenbahnhofs der Gesellschaft in Königsberg schweben. Aber eine Ersparniss würde durch diese Vereinbarung kaum eintreten, da die gegenseitigen Interessen durch Austausch von Gelände wahrgenommen werden sollen. Die Generalversammlung genehmigte hiernach den Geschäftsabschluss, setzte die Dividende auf 5 % fest und ertheilte der Verwaltung Entlastung.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1901/02 sind die Betriebseinnahmen, namentlich aber diejenigen aus dem Güterverkehr, bedeutender gewesen, als die des Vorjahres. Während dem Unternehmen aus den 40 prozentigen Betriebseinnahmen im Jahre 1900/01 210 280 *M.* (im Jahre 1899/1900 229 713 *M.*) zuflossen, beziffert sich die bezügliche Einnahme des Berichtsjahres auf 220 082 *M.* In dem mit dem 1. April d. J. begonnenen neuen Geschäftsjahre wird die Gesellschaft infolge der häufig regnerischen Witterung wahrscheinlich mit einer gegen das Berichtsjahr geringeren Betriebseinnahme zu rechnen haben. In den vier ersten Monaten beziffert sich die Mindereinnahme nach den vorläufigen Abschlüssen auf 26 435 *M.* Wie in den früheren Jahren, so reichten auch im Berichtsjahre die der Gesellschaft zufallenden 40 prozentigen Betriebseinnahmen nicht aus, um den Inhabern der A-Aktien die Vorzugsdividende von 4,5 % zu gewähren. Es hat vielmehr die Betriebspächterin zu genanntem Zwecke einen Zuschuss von 109 628 *M.* zu leisten. Ebenso werden die Garanten für eine 3,5 prozentige Dividende der B-Aktien — die Städte Nordhausen und Wernigerode — die garantirten Zuschüsse voll zu leisten haben.

— **Süddeutsche Eisenbahngesellschaft in Darmstadt.** Der Geschäftsbericht für das am 31. März abgelaufene Betriebsjahr 1901/02 betont, dass sich der im verflossenen Jahre eingetretene wirthschaftliche Niedergang bei den einzelnen Unternehmungen der Gesellschaft bemerkbar gemacht und die Betriebsergebnisse ungünstig beeinflusst habe. Während die hessischen Nebenbahnen Mehreinnahmen erbracht haben, sind die Betriebseinnahmen der badischen und thüringischen Bahngruppen hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben. Die Essener Strassenbahnen zeigen zwar höhere Betriebseinnahmen, doch ist die Steigerung trotz Mehrleistungen im Betrieb verhältnissmässig gering. Den Mehreinnahmen stehen aber weit höhere Mehrausgaben gegenüber. Die Wiesbadener Strassenbahnen haben sich hingegen gut entwickelt und Mehreinnahmen gebracht, so dass sich bei einer Besserung der wirthschaftlichen Lage ein günstiges Ergebniss mit Sicherheit erwarten lasse. Die Bahnen wurden um zwei Linien in der Stadt erweitert. Die Hohenebra-Ebelebener Bahn ist mit der neu erbauten Nebenbahn von Greussen über Ebeleben nach Keula zu einer Betriebsgemeinschaft verbunden worden. Die süddeutsche Eisenbahngesellschaft betreibt insgesammt neun vollspurige Eisenbahnen mit 152 km Betriebslänge, 11 Schmalspurbahnen mit 142 km, ferner die genannten Wiesbadener Strassenbahnen mit 18 km und die Essener Strassenbahnen mit 75 km Betriebslänge. Die verfügbaren Ueberschüsse bei den einzelnen wichtigeren Bahnen stellen sich nach Berücksichtigung der Erneuerungsbestände wie folgt: Worms-Offstein 30 863 *M.* (im Vorjahre 27 217 *M.*), Reinheim-Reichelsheim 25 077 (21 924) *M.*, Osthofen-Westhofen 15 354 (13 495) *M.*, Sprendlingen-Fürfeld 17 526 (13 025) *M.*, Arnstadt-Ichtershausen 22 316 (24 310) *M.*, Hohenebra-Ebeleben 28 268 *M.*, Ilmenau-Grossbreitenbach 43 769 (44 871) *M.*, Mainzer Vorortbahnen 38 642 (36 925) *M.*, Darmstädter Strassenbahnen 68 299 (63 364) *M.*, Wiesbadener Strassenbahnen 185 249 *M.*, elektrische Bahn in Wiesbaden 5 887 (29 791) *M.*, Nerobergbahn in Wiesbaden 18 842 (20 063) *M.*, Essener Strassenbahnen 568 212 (621 321) *M.*, Bregthalbahn 40 359 (54 360) *M.*, Kaiserstuhlbahn 100 026 (117 186) *M.*, Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim 226 031 (228 724) *M.*, Zell-Todtnau 59 278 (58 327) *M.*, Karlsruher Lokalbahnen 44 114 (56 764) *M.* Der süddeutschen Eisenbahngesellschaft steht insgesammt ein Reingewinn von 1 158 127 (1 834 661) *M.* zur Verfügung, der wie folgt vertheilt werden soll: 5,5 (6,5) % Dividende gleich 1 072 500 *M.*, Gewinnantheile 48 584 (75 170) *M.*, Vortrag 37 042 (43 063) *M.* Ueber neue Projekte wird berichtet: Auf die Erwerbung der Konzessionen für vollspurige Bahnen Badenheim-Kreuznach und Wöllstein-Wendelsheim wurde verzichtet, desgleichen auf die für eine elektrische Bahn von Altendorf bei Essen nach Oberhausen; wegen der elektrischen Bahnen von Wiesbaden über Kastel nach Mainz und von Mainz über Kastel und Biebrich nach Schierstein wurden die Verhandlungen mit den Behörden abgeschlossen. Der Vertragsabschluss dürfte bald zu erwarten sein. Wegen des Erwerbes der Konzession für eine vollspurige Nebenbahn von Heidelberg über Handschuhsheim nach Schriesheim schweben noch Verhandlungen, die aber gleichfalls bald zum Abschluss gelangen dürften. Zur Uebernahme der Konzessionen der beiden Nebenbahnen Selzthalbahn und Hetzbach-Bierfelden bedarf es nur noch der Zustimmung der Hauptversammlung. Ferner soll sie ihre Zustimmung zu der Aufnahme einer weiteren Anleihe (bisher 13 500 000 *M.*) in der Höhe von 3 500 000 *M.* geben.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im August d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5 814 (5 785) km 3 511 621 (3 375 452) Personen und 1 446 543 (1 572 892) t Güter befördert worden. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 6 499 126 (6 105 625) *M.*, aus dem Güterverkehr 7 758 252 (8 574 061) *M.*, aus dem Gepäckverkehr 465 645 (435 463) Mark und aus dem Thiertransport 371 977 (317 701) *M.*, zusammen 15 095 000 *M.* gegen 15 432 850 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 31. August d. J. beziffert sich auf 100 502 000 *M.*, gegenüber dem Vorjahre weniger um 254 531 *M.*

— **Ueber den Verlauf des Bahnärztetages,** der am 18. und 19. d. Mts. in München unter ungewöhnlich reger Betheiligung stattfand, werden wir in nächster Nummer einen ausführlichen Bericht aus der Feder unseres Herrn Berichterstatters für Bayern bringen.

— **Sommerfest des Eisenbahnvereins Liegnitz.** Das Ziel des von der königlichen Eisenbahndirektion Breslau am Sonntag, den 14. d. Mts. gestellten zweiten Sonderzuges in diesem Sommer war Marklissa, wo er mit zwei reich geschmückten Lokomotiven bespannt — in Stärke von 30 Wagen — Punkt 9 Uhr eintraf. Als Festplatz war die nahe gelegene Brauerei in Beerberg gewählt worden. Der Vorsitzende des Vereins, Regierungs- und Baurath Kiekhoefer, hatte sich von Lauban aus dem Ausfluge angeschlossen und wurde von dem Verein durch ein von dem Bremser Trunk ausgebrachtes Hoch begrüsst. Nach beendetem Frühstück wurde mit Musik nach der Thalsperre marschirt und diese unter der von der Bauleitung bereitwilligst gestellten technischen Führung in allen ihren Theilen besichtigt. Alle waren von diesem grossartigen, hochinteressanten Werke äusserst befriedigt und fühlten sich für die namentlich den Damen oft recht beschwerliche Wanderung durch das Gesehene reich belohnt. Nach dem in der Brauerei Beerberg eingenommenen Mittagessen fanden die üblichen Belustigungen für Jung und Alt statt, namentlich aber für den im Stangenklettern geübten männlichen Nachwuchs der Mitglieder. Viele begaben sich auch nach Marklissa und besichtigten dieses freundliche, durch die Eisenbahn in letzter Zeit sich recht vortheilhaft entwickelnde Städtchen. Vor Aufbruch von Beerberg wies Verkehrskontrolör Köhler noch in beredten Worten auf die den Mitgliedern gebotenen Genüsse hin, vor allem auf das grossartige Werk der Thalsperre, dankte der freundlichen technischen Führung sowie den Mitgliedern des Vereins, welche sich der mühevollen Vorarbeit und Ausgestaltung des Festes unterzogen hatten, und wünschte mit einem Hoch auf den Verein ihm weiteres Blühen, Wachsen und Gedeihen. Hochbefriedigt von dem in allen Theilen so wohlgelungenen Ausfluge traf der Verein nach 9½ Uhr wieder in Liegnitz ein.

Oesterreich.

— **Anzeige der Zugabfahrten an Kreuzungsstationen** Gemäss der österreichischen Instruktion für den Verkehrsdienst ist bei Unregelmässigkeiten im Verkehre (Betriebe), durch welche eine gleichzeitige Einfahrt zweier Züge herbeigeführt werden könnte, einer der beiden Züge durch das Einfahrtsignal oder Distanzsignal so lange anzuhalten, bis der zuerst angekommene Zug innerhalb der Station zum Stillstand gebracht, und bis das für den aus der entgegengesetzten Richtung zu erwartenden Zug bestimmte Gleis für Ein- oder Durchfahrt vollkommen frei ist, ferner die Wechsel richtig gestellt sind.

Um die Zugabfertiger in die Lage zu setzen, dieser Bestimmung genau nachkommen zu können, hat das Eisenbahnministerium verfügt, dass die Station, von welcher ein Zug nach einer in dem betreffenden Abschnitt der Verkehrsinstruktion gekennzeichneten Station zur Kreuzung abgelassen wird, in jedem Falle der Kreuzungsstation den Zugabgang auf der Betriebs- oder Glockensprechlinie unverweilt telegraphisch anzuzeigen hat.

— **Die Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft.** Die „Bohemia" veröffentlicht ein Gespräch ihres

Wiener Korrespondenten mit dem Präsidenten des Verwaltungsrathes der Staatseisenbahngesellschaft über die Verstaatlichungsangelegenheit. Dieser äusserte sich im wesentlichen wie folgt:

„Es haben bekanntlich einige Male Besprechungen zwischen dem Finanzminister, dem Eisenbahnminister und mir stattgefunden. Diese Besprechungen hatten aber lediglich einen unterrichtenden Charakter und verfolgten den Zweck, den Boden für die eigentlichen Verhand'ungen vorzubereiten. Hierbei ergab sich die Nothwendigkeit, ziffernmässige Berechnungen auf Grund der verschiedenen in Betracht kommenden Standpunkte vorzunehmen. Diese Aufgabe wurde den beiderseitigen Rechnungsorganen übertragen und von ihnen eine vollständige Uebereinstimmung der bezüglichen Ziffern erzielt. Die Verhandlungen selbst wurden von der Regierung für den Monat September d. J. in Aussicht genommen. Bisher ist mir jedoch eine Einladung dazu nicht zugekommen, und ich kann daher heute gar nicht sagen, ob die Regierung an ihrer Absicht noch festhält oder nicht. Es ist möglich, vielleicht wahrscheinlich, dass die Regierung im Hinblick auf die parlamentarische Lage im gegenwärtigen Augenblick Anstand nimmt, die Verhandlungen aufzunehmen, und es vorzieht, eine günstigere Zeit abzuwarten. Wenn da und dort von einer bereits erzielten Verständigung gesprochen worden ist, so ist dies ebenso erfunden, als wenn behauptet wird, dass bestimmte sachliche Differenzen bestehen oder Schwierigkeiten irgend welcher Art aufgetaucht seien. Denn diese konnten nicht auftauchen, da Verhandlungen noch gar nicht stattgefunden haben. Dies gilt auch von den Mittheilungen über angebliche Differenzen, die betreffs der Uebernahme der Beamten der Staatseisenbahngesellschaft in den Staatsdienst und in Betreff deren Pensionsverhältnisse bestehen sollen."

Der Präsident kam sodann auch auf die Verstaatlichung der österreichischen Nordwestbahn zu sprechen und sagte darüber: „Was die Nordwestbahn anlangt, so muss ich den Gerüchten entgegentreten, wonach ich ein Junktim zwischen der Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn aufgestellt hätte. Ich denke auch nicht entfernt an ein solches Junktim. Vom wirthschaftlichen, verkehrspolitischen und administrativen Standpunkt ist es ja naheliegend, die Verstaatlichung dieser beiden, dasselbe Verkehrsgebiet durchziehenden und die Verbindung zwischen Ungarn und Norddeutschland herstellenden Bahnen gleichzeitig in Betracht zu ziehen. Ob die Regierung hierüber verhandeln will, ist Sache ihres freien Ermessens. Es ist aber möglich, dass andere Erwägungen die Regierung davon abhalten und es ihr auch taktisch nicht angezeigt erscheint, das Verstaatlichungspulver auf einmal zu verschiessen. Auf jeden Fall ist es ausgeschlossen, dass von der Staatseisenbahngesellschaft ein Junktim zwischen der Verstaatlichung der beiden Bahnen ins Auge gefasst wird."

Der Präsident schloss seine Auseinandersetzungen wie folgt: „Der Wunsch nach Verstaatlichung ist nicht von den Eisenbahngesellschaften, insbesondere nicht von der Staatseisenbahngesellschaft ausgegangen, sondern von einzelnen parlamentarischen Gruppen und dann von der Regierung. Der Verwirklichung dieser Bestrebungen hat sich die Staatseisenbahngesellschaft nie störend in den Weg gestellt und sie wird dies auch fernerhin nicht thun. Wenn die Verstaatlichung aufgeschoben wird oder ganz unterbleibt, so wird dies bei der Staatseisenbahngesellschaft, die ja keinen Grund hat, diese herbeizusehnen, gewiss kein Bedauern hervorrufen. Misslich ist nur die durch die Ungewissheit entstandene Aufregung in den Kreisen der zahlreichen Angestellten, wodurch zweifellos kein vortheilhafter Einfluss auf die Führung des Dienstes geübt wird. Es wäre deshalb sehr zu wünschen, dass die Entscheidung, sei es nach der einen, sei es nach der anderen Richtung, nicht allzu lange hinausgeschoben wird."

— **Versammlung der Eisenbahnbeamten zur Besprechung der Verstaatlichung.** Bei der Leitung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins wurde vor kurzem ein Antrag eingebracht, der Verein möge in der nächsten Zeit eine Versammlung von Eisenbahnbeamten nach Wien einberufen, bei welcher nicht allein die Beamten aller wichtigeren österreichischen Bahnen vertreten sein, sondern zu welcher auch die Regierung, Parlament und die Bahnverwaltungen eingeladen werden sollen, ihre Vertreter zu entsenden. Der Zweck dieser Versammlung wäre, sich in gegenseitiger kameradschaftlicher Aussprache und im Beisein der Vertreter der Bahnverwaltungen über alle wichtigen bei der Verstaatlichung in Betracht kommenden Fragen der Eisenbahnbeamtenschaft Klarheit zu verschaffen, um dann in wirksamer Weise und mit vereinten Kräften auf Regierung und Parlament — also jene Faktoren, die bei der bevorstehenden Verstaatlichung die entscheidenden sind — einzuwirken. Da es sich um wichtige Standesinteressen handelt, hat sich die Vereinsleitung, wie die Vereinszeitschrift „Bahn frei" meldet, diesem Antrage gegenüber nicht grundsätzlich ablehnend verhalten. Sie will nur vorerst prüfen, unter welchen Voraussetzungen eine solche Versammlung stattfinden könnte, und sodann zu dem Antrage Stellung nehmen.

— **Die Prioritäten der Südbahn.** Am 19. d. Mts. hat die erste Besprechung des Kurators der Südbahnprioritäten mit den Vertrauensmännern stattgefunden. Es wurde festgesetzt, die Verhandlungen mit der Südbahn in der zweitnächsten Woche zu beginnen. Wie bekannt, sind die bei der Versammlung der Prioritätenbesitzer zu Tage getretenen Anschauungen der französischen Besitzer von Prioritäten, welchen die Mehrheit der vertretenen Prioritätenbesitzer zuneigte, einer Vereinbarung auf Grundlage der von der Südbahn angeregten Vorschläge nicht entgegen, sie lehnen die Ausdehnung der Tilgungsfrist nicht ab, sowie sie die Ersetzung der Verloosung durch den börsenmässigen Rückkauf im allgemeinen zugestehen. Allerdings sind innerhalb dieser Grenzen noch verschiedene Einzelfragen zu lösen, so der dem Tilgungsplane zu Grunde zu legende Zinsfuss, die Frage der Gleichmässigkeit, Steigerung oder des Abfalles der Tilgungsbeträge usw.; bezüglich des Rückkaufes wird zu entscheiden sein, ob die Tilgung nur durch Rückkauf oder zum Theile durch diesen, zum anderen Theile im Wege der Verloosung, ob der Rückkauf für unbestimmte Zeit oder eine bestimmte Frist beschlossen oder ob bezüglich desselben die Frage des Bedürfnisses den allein entscheidenden Gesichtspunkt bilden solle. Die Vertrauensmänner der Prioritätenbesitzer scheinen der Südbahn thunlichst entgegenkommen zu wollen; allerdings dürfte das Entgegenkommen seine Grenze in der Erwägung finden, dass die von den Besitzern der dreiprozentigen Prioritäten zu bringenden Opfer nicht unmittelbar den Aktionären in Form einer Dividendenvertheilung zu Gute kommen, sondern dass die durch die Opfer der Prioritätenbesitzer erzielten Ersparnisse als Rücklagen zu dienen haben werden, um die Ansprüche der Prioritäten gegenüber den in Zukunft etwa eintretenden Möglichkeiten zu sichern.

— **Die Lokalbahn Teltsch-Zlabings** wurde am 7. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die neue Bahn schliesst in Teltsch an die österreichischen Staatsbahnen an. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion Prag.

Ungarn.

— **Auswechselung der Eisenbahnbrücke über die Szamos bei Szátmar-Németi.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat aus Betriebsrücksichten die eiserne Brücke über die Szamos nächst der Station Szatmár-Németi der Linie Budapest-Körösmezö (-Stanislau) gegen eine neue, dem Verkehr schwerer Maschinen entsprechend stärker gebaute auswechseln lassen, eine Arbeit, die sich im Laufe eines Tages in der Weise vollzog, dass — nach Fertigstellung der neuen Brücke nächst der alten — die Verschiebung beider mittelst Dampfkraft erfolgte.

— **Probefahrten mit Schnellzugmaschinen.** Die von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen im Bereiche der 212 km langen Strecke Budapest-Pressburg seit Ende des Vórjahres vorgenommenen Probefahrten mit Schnellzugmaschinen bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde haben, wie berichtet wird, in jüngster Zeit zu einem vollen Erfolg geführt. Die Maschinen, welche zu diesen Probefahrten in Dienst gestellt wurden, waren mit Petrosényer Kohle aus den Farkasvölgyer Revieren geheizt, welche unter allen anderen zu diesen Fahrten probeweise verwendeten Kohlen sich am besten bewährt hat.

— **Ausfuhr von Eisenbahnwagen nach Transvaal.** Der für Transvaal bestimmte Lloyddampfer „Carintia" ist in Fiume eingetroffen, um 150 Eisenbahnwagen ungarischer Herkunft, welche für die Eisenbahnen in Transvaal bestimmt sind, einzuladen.

Uebrige europäische Länder.

— **Französische Zufahrtlinien zum Simplon.** Der französische Handelsminister hat durch Rundschreiben die Präfekten aufgefordert, die Frage prüfen zu lassen, wie die Zufahrtlinien zum Simplon im französischen Interesse am wirksamsten verbessert werden können. Das Rundschreiben gibt drei mögliche Lösungen an: Die Linie Frasne-Vallorbes, die direkte Linie St. Amour-Bellegarde und die Faucillebahn (Lons-le-Saulnier-Genf). Die Generalräthe sollen diese Lösungen, abgesehen von ihrem örtlichen Interesse, hauptsächlich daraufhin prüfen, welche den englisch-italienischen Verkehr am ehesten vom Gotthard ablenke, der grössten französischen Interessenzone diene und der französischen Schifffahrt die meisten Vortheile bringe.

Indess hat am 18. d. Mts. in Lausanne eine Konferenz stattgefunden, an welcher neben Direktoren der Jura-Simplonbahn auch der Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Noblemaire, theilnahm, und in der es auf Grundlage der Vorschläge des schweizerischen Bundesraths zu einer Verständigung, betreffend den Durchstich Frasne-Vallorbe, kam. Der Ertheilung der Konzession durch die schweizerische Bundesversammlung würde also nichts mehr im Wege stehen.

— **Jungfraubahn und Wengernalpbahn.** Ob die Jungfraubahn nach dem kühnen Plane ihres verstorbenen Unternehmers, des schweizerischen „Eisenbahnkönigs" Guyer-Zeller, in absehbarer Zeit bis zum Gipfel der Jungfrau vollendet wird, steht dahin und wird vielfach bezweifelt. Doch scheint schon das jetzt ausgeführte und das im nächsten Jahre fertig werdende Stück an sich, wenigstens was die Aussicht und die grossartige Gebirgsszenerie anlangt, lohnend zu sein bezw. zu werden. Der rühmlich bekannte Reiseschriftsteller J. V. Widmann schreibt in einem Feuilleton des Berner „Bund" u. a.: „Die Bergbahnen der kleinen Scheidegg, in dieser gewaltigen Natur doch immer verschwindend kleine menschliche Hilfsmittel — obwohl bewundernswerth als Werke des Erfindungsgeistes und moderner Technik — können dem Hochgebirge seine Poesie nicht rauben, ermöglichen aber Tausenden, Naturschönheiten zu geniessen, die ihnen sonst nicht zugänglich wären. Und dies wird mit der Jungfraubahn in immer noch sich steigerndem Maasse der Fall sein. Ohne Dampf bekanntlich durch Elektrizität getrieben, fahren ihre eleganten Wagen jetzt bereits zwei Stationen weit, zuerst zum Eigergletscher, dann noch in den Tunnel hinein zur Station Rotstock, 2550 m über Meer. Die Station besteht in einem Seitengang des Felsstockes, der mit einem offenen Thor auf eine kleine Felsplattform hinausführt, die den Ausblick ins Grindelwaldnerthal und hinüber zum Faulhorn usw. gewährt. Und von dieser Plattform, die am 7. d. Mts. beschneit lag, geht ein mit Drahtgeländer eingefasster Felsenpfad zum Rotstockgipfel empor, von wo die Aussicht natürlich entsprechend weiter und grösser ist. Im nächsten Sommer wird in der Eigerwand eine ähnliche, noch um 250 m höhere Station erreicht sein. Denn Tag und Nacht und auch Sonntags wird von etwa 150 Italienern energisch weitergearbeitet. Den längsten Aufenthalt haben die Bahnzüge auf Station Eigergletscher, so dass die Fahrgäste mehr als eine Stunde Zeit haben, den Gletscher zu begehen, der an jenem Sonntag ungefähr das Bild der von Schlittschuhläufern belebten Eisbahn einer grossen Stadt darbot." Bis zum Jahre 1905 hofft man, die Jungfraubahn bis zur Station „Eismeer" in einer Höhe von 3100 m fertigzustellen. Damit würde sie immer erst ungefähr die Höhe der bisher höchsten schweizerischen Bergbahn, der Gornergratbahn bei Zermatt, die schon seit einer Reihe von Jahren im Betrieb ist, erreichen. Bisher sind für die Jungfraubahn etwa 4000000 Fr. gebraucht worden, man berechnet aber, dass die Kosten bis zum Gipfel an 20000000 Fr. betragen würden.

Indessen ist ein scharfer Streit zwischen der Unternehmung der Jungfraubahn (Guyer-Zeller's Erben) und der Wengernalpbahn ausgebrochen. Erstere hat sich die Mehrheit der Aktien der letzteren verschafft und will deren Verwaltung absetzen. Wenn eine Verschmelzung beider zustande käme, wäre das anscheinend für beide das beste. Von den Aktionären der Wengernalpbahn wird aber eine lebhafte Bewegung dagegen entfacht, weil die Jungfraubahn bei ihren Kosten sich nicht rentiren könne.

— **Die Verlegung des Baseler Centralbahnhofes** soll für alle Geschäftsinteressenten und Anwohner des Centralbahnplatzes unerwartet schlimme Folgen gehabt haben, indem der grosse Verkehr nun an den dortigen Hotels, Geschäften usw. vorbeigehe und die Häuser und Grundstücke entwerthet werden. Die Interessenten haben daher ein Gesuch an das eidgenössische Eisenbahndepartement gerichtet, in welchem sie um schleunigste Fertigstellung der Unterführung der Bahnanlagen und Niederlegung des alten Bahnhofsgebäudes bitten. Die Besitzer von Gasthöfen und Restaurationen am Centralbahnplatz erstreben auch eine Herabsetzung ihrer Abgaben. — Soweit die Beschwerde übrigens von Hotelbesitzern ausgeht, ist sie zweifellos übertrieben, da der Fremdenverkehr Basels auf die an dem fraglichen Platze liegenden Hotels durchaus angewiesen ist.

— **Eisenbahn Vevey-Chexbres.** Das Einverständniss der Interessenten über die Einführung dieser Linie von Vevey auf der Station Chexbres in die Linie Bern-Lausanne ist nunmehr erzielt, so dass die Arbeiten unverzüglich begonnen werden können.

— **Haftpflicht für Kraftfahrzeuge in der Schweiz.** Ueber den in der Kommission des Nationalraths, welche das Eisenbahnhaftpflichtgesetz zu berathen hat, gestellten Antrag auf Einbeziehung der „Automobile" in das Gesetz wird in schweizerischen Blättern noch folgendes mitgetheilt: Der Antragsteller Scherrer wies darauf hin, dass die Gefahr, durch Automobile verletzt zu werden, eigentlich weit grösser sei, als durch Eisenbahnen, da die letzteren bestimmt begrenzte, dem übrigen Verkehr entzogene Wege besässen, während die Motorwagen auf den gewöhnlichen Strassen führen. Die Kommission war einstimmig der Ansicht, dass diese Fahrzeuge der strengeren Haftpflicht zu unterstellen seien; bestimmte Beschlüsse wurden indess noch nicht gefasst. Ueber die Art der Regelung herrschte Meinungsverschiedenheit, ob diese Verhältnisse in einem besonderen Abschnitt des Gesetzes zu regeln seien oder ob einfach das Eisenbahnhaftpflichtgesetz Anwendung finden solle. Bundesrath Brenner neigte der letzteren Ansicht zu.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnprojekt Lome-Palime (Togo).** Ueber die bekanntlich im Auftrage des kolonialwirthschaftlichen Komitees in Berlin erfolgende Trassirung dieser im deutschen Schutzgebiete Togo zu erstellenden Bahn berichtet der leitende Ingeniör, dass die Erdarbeiten der Linie nicht unbedeutend sein werden. Das zu lösende Material besteht in der Hauptsache aus Laterit. Dann finden sich Quarzgeröll, Raseneisenstein und Lette, nur auf kurzen Strecken wurde Sand gefunden. Der zu Tage tretende Fels besteht in der Hauptsache aus Gneis, in der Landschaft Tafie aus Quarzschiefer. Der Ingeniör einigte sich mit den Interessenten über folgende Orte als Hauptpunkte für die Eisenbahnlinie: Noeppe, Badja, Asahun, Towe, Kuman, Towe-Djigbé und Palime.

— **Ueber die Thätigkeit der Newyorker Schnellbahnkommission** (vergl. Nr. 69 S. 1041 d. Ztg.) liegen zwei bemerkenswerthe Nachrichten vor. 1. Sie hat die Bauarbeiten zur Verlängerung der Newyorker Untergrund-Schnellbahn unter dem East-River hindurch nach Brooklyn ausgeschrieben und vergeben (s. „Eng. News" Nr. 30 [4] vom 24/7. 1902 und Nr. 31 [5] vom 31/7. 1902). Zu dem Eröffnungstermin am 21. Juli d. J. waren nur zwei Angebote eingegangen, von denen begreiflicherweise das der „Interborough Rapid Transit Co.", welche wie die Bau- und Betriebsgesellschaft der Stammbahn unter dem Einfluss von Belmont und Mc. Donald steht, das bei weitem billigere und annehmbarere war. Die das Interesse Belmont und Mc. Donald's vertretende Gesellschaft erhielt denn auch am 24. Juli den Zuschlag für die Summe von 8400000 ℳ. Das Angebot enthält ausserdem die Verpflichtung, Reisende zwischen Brooklyn und The Bronx (dem nördlichen Endpunkt des Ostzweiges der Stammbahn) für 0,21 ℳ. (5 Cts.) zu befördern. Zu der erwähnten Summe kommt noch der Betrag von 4200000 ℳ., welchen die Kommission von vorn herein für Grundentschädigung und Bahnhofserweiterungen bewilligt hatte. Ein Nebengebot der Firma auf 12600000 ℳ. für die Verlängerung nach Brooklyn bei gleichzeitiger Untertunnelung des Broadway zwischen Union Square und der 42. Strasse wurde abgelehnt, da diese zusätzliche Bauausführung jetzt nicht beabsichtigt werde.

Ueber die Höhe der Bausumme soll Mc. Donald geäussert haben, der Tunnel unter dem East River werde mindestens 42000000 ℳ. kosten. Aber die Gesellschaft brauche ihn in ihrem Betriebsplan, sie könne daher niedriger bieten als irgend jemand sonst.

Die anschlagmässigen Kosten der vorgeschlagenen Untertunnelung des Broadway würden 15120000 ℳ. betragen.

2. Die Schnellbahnkommission hat sich einer seit mehr als 15 Jahren schwebenden und „brennenden" Frage angenommen, nämlich der Verbesserung der Newyorker Endigung (Kopfstation) der von Brooklyn über die East Riverbrücke einlaufenden Hoch- und Strassenbahnen. („Eng. News" Nr. 28 [2] vom 10/7. 1902.) Es kommt darauf an, die Endstation dadurch zu entlasten, dass man sie in eine Durchgangsstation verwandelt und die Bahnen weiter nach der City hinein führt. Auch wird geplant, die Gleise mit denen auf den neuen, im Bau begriffenen East Riverbrücken zu verbinden. Man will so die Reisenden auf mehr Stationen vertheilen und sie ihren Bestimmungsorten näher bringen.

Es liegen Entwürfe von Vereinigungen namhafter Ingeniöre, unter denen sich z. B. Gustav Lindenthal befindet, vor, welche sämmtlich die Verlängerung und Verzweigung der hochliegenden Brückengleise auf Hochbahnen ins Auge fassen. Diese Entwürfe überwies der Mayor (Oberbürgermeister) Low der Schnellbahnkommission, welche ihren Oberingeniör Barclay Parsons mit der Prüfung beauftragte. Der letztere verwirft die Hochbahnen, welche die Anwohner belästigen und bedeutende Entschädigungen erfordern. Er will die hochliegenden Brückengleise in Unterpflastertunnel hinabführen. Er kommt dabei mit Rampen von 4,5 % aus. Noch leichter lassen sich die Strassenbahngleise der Brücke unter dem

Pflaster verlängern. Auf die Einzelheiten der geplanten Linienführungen können wir hier nicht eingehen. Wir möchten nur noch erwähnen, dass Herr Parsons in seinem Entwurf sogar vor einem ferneren East Rivertunnel nicht zurückschreckt.

— Bedarf an ausländischen Stahlschienen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Wir entnehmen den „Berl. N. Nachr." hierüber folgendes: Eine aussergewöhnlich starke Nachfrage nach Stahlschienen besteht gegenwärtig in den Vereinigten Staaten von Amerika, weil die Bahnen zur Bewältigung des an und für sich schon ausserordentlich umfangreichen, infolge der günstigen Ernte aber voraussichtlich bedeutend wachsenden Verkehrs ihre Strecken und besonders ihre Nebengleisanlagen ausbauen müssen. Wegen Ueberbürdung der einheimischen Stahlschienenwerke mit Arbeit sind diese nicht imstande, zu bestimmten Daten Anfang nächsten Jahres Lieferung zuzusagen, so dass sich grosse Bahngesellschaften genöthigt sehen, Aufträge für die erforderliche Schienenausrüstung zum Theil im Ausland unterzubringen. Augenscheinlich wird die grösstmögliche Produktion der heimischen Fabriken auch im nächsten Jahre nicht genügen, um allen Bedarf der Bahnen zu decken, so dass auch für 1903 in Stahlschienen ansehnliche Einfuhren aus Europa bevorstehen. Die vermehrte Produktion der United Staates Steel Corporation und anderer grosser Stahlschienen-Fabrikanten wird dadurch ausgeglichen, dass die Lackawanna Steel Co., da ihre neuen grossen Werke in Buffalo, N. Y., noch nicht vollendet sind, im nächsten Jahre verhältnissmässig nur wenig zu der Gesammtproduktion wird beitragen können. Nach Nachrichten aus Interessentenkreisen sind die deutschen Stahlwerke zum Theil bereits mit amerikanischen Aufträgen bis Ende 1903 versehen, theils weitere grosse Aufträge mit Sicherheit zu erwarten. Die Ueberbürdung der amerikanischen Stahlschienen-Werke wird allen Anzeichen nach auch noch im nächsten Jahre andauern. Allerdings haben der amerikanische Stahltrust und andere ausserhalb desselben stehende Stahlwerke ihre Produktion erhöht; es hat sich aber gezeigt, dass selbst diese Anspannung der Produktionskräfte nicht entfernt imstande ist, den heimischen Markt zu decken. Wie es heisst, haben die Union Pacific und die Southern Pacific R. R. einen Theil eines gemeinsamen Auftrages für 100 000 t Stahlschienen europäischen Fabrikanten überwiesen, und andere derartige Abschlüsse sind in der Schwebe. Da übrigens auch die Stahlschienenwerke in Europa zum Theil gut beschäftigt sind, wird ihnen von Amerika aus für baldige Lieferung sogar Aufgeld geboten.

— Lokomotivenbau in den Vereinigten Staaten von Amerika. Im Jahre 1900 gab es nach den Feststellungen des Censusbüros in den Vereinigten Staaten von Amerika 28 Fabriken, welche ausschliesslich oder doch in der Hauptsache sich mit dem Bau von Lokomotiven befassten. In diesen Werken wurden 2744 Lokomotiven aller Art im Gesammtwerthe von 27 121 063 D. gebaut, während im Jahre 1890 in 19 Fabriken nur 2409 Lokomotiven im Werthe von 19 752 465 D. fertiggestellt wurden. Daneben wurden im Jahre 1900 noch in 26 Eisenbahnwerkstätten 272 Lokomotiven im Werthe von 3 276 393 D. gebaut, so dass die Gesammterzeugung des Jahres 1900 sich auf 3016 Maschinen im Werthe von 30 397 456 D. belief. Das in den 28 Fabriken dieser Industrie angelegte Kapital belief sich auf 40 813 793 D. Diese Summe stellt den Gesammtwerth der Fabrikgrundstücke, Gebäude, Maschinen, Werkzeuge und Geräthe sowie des lebenden Inventars dar. Der Gesammtwerth der Erzeugnisse betrug 35 209 048 D., welcher Summe eine Ausgabe an Arbeitslöhnen in Höhe von 10 899 614 D., verschiedene andere Ausgaben, wie Zinsen, Steuern und dergl. im Betrage von 1 369 341 D. sowie der Werth der verwendeten Materialien, Brennstoffe und dergl. mit 20 174 395 D. gegenüberstehen.

Allgemeines.

— Eine Eisenbahnverwaltung als Adoptivmutter. Am 7. Mai 1897, dem Tage des 50 jährigen Jubiläums der Nikolaibahn — jener von Petersburg nach Moskau führenden, auf Befehl des Kaisers Nikolaus in fast schnurgerader Richtung angelegten Eisenbahn — wurde auf dem Petersburger Bahnhofe ein neugeborenes Mädchen gefunden, das die zur Jubiläumsfeier versammelten Bahnbeamten als „Tochter der Nikolaibahn" zu adoptiren beschlossen. Valerie Sergejewna Nikolajewskaja wurde mit dem für sie gesammelten Fonds in Höhe von 300 R. ernährt. Leider starb sie aber bald, nach zwei Monaten, an einer Lungenentzündung. Der nicht verbrauchte Rest des betreffenden Fonds wurde indessen in weiser Voraussicht aufbewahrt und hat jetzt thatsächlich wieder seine alte Bestimmung finden können. Wiederum ist nämlich auf der Treppe derselben Bahnverwaltung in einem Korbe ein Kind, ein etwa zwei Monate zählendes Mädchen, gefunden worden, in dessen Kleidern sich ein Zettel mit der Bitte befand, die Kleine als „Tochter der Nikolaibahn" zu adoptiren. Man taufte den Findling am selben Tage und gab ihm den Namen Ludmilla Nikolajewskaja.

Bücherschau.

— Grundlagen der Theorie und des Baues der Wärmekraftmaschinen von Alfred Musil, o. ö. Professor an der k. k. deutschen technischen Hochschule in Brünn. Zugleich autorisirte, erweiterte deutsche Ausgabe des Werkes **The steam-engine and other heat-engines** von J. A. Ewing, Professor an der Universität in Cambridge. Mit 302 Abbildungen im Text. Leipzig, Druck und Verlag von B. G. Teubner. 1902.

Die Düsseldorfer Industrie- und Gewerbeausstellung hat auch dem Laien das Auge dafür weit geöffnet, zu welcher Vollendung sich die Wärmekraftmaschinen aller Art, nicht allein die Dampfmaschinen — gleichviel ob in Gestalt der Kolbenmaschinen, von Turbinen u. a. —, sondern auch die Luft-, Gas- und Oelmaschinen in der letzten Zeit herausentwickelt haben und wie ihre Verwendungsgebiete sich beständig und in ungeahnter Weise vermehrt haben. Dabei sind die Maschineneinheiten, wie wir es, von den Dampfmaschinen gar nicht erst zu reden, namentlich auch in überraschender Weise bei den Gasmaschinen finden, immer grösser geworden. Dem Besucher der Ausstellung bleiben die 3 000 pferdige Dreifach-Expansionsmaschine der Gutehoffnungshütte — bei weitem grössere Dampfmaschinen, bis zu 8 000 PS, sind indessen in Amerika hergestellt —, die 1 000 pferdige Gaskraftmaschine von Otto in Deutz und zahlreiche andere in bleibender Erinnerung. Wir haben da ferner oscillirende, rotirende Dampfmaschinen, Dampfturbinen, mit flüssigen Brennstoffen betriebene Motoren, den Dieselmotor und unter den Gasmotoren solche, die für den Betrieb mit Hochofengasen eingerichtet sind, ferner Sauggasmotoren — kurz, die Bedeutung, die Fülle und Mannigfaltigkeit des Ausgestellten ist so gross, dass das Bedürfniss, eingehender über das Wesen der Maschinen und ihres Zubehörs unterrichtet zu sein, sich in den weitesten Kreisen geltend machen muss.

Gleichsam, wie um zu diesem eingehenderen Studium bei solcher besonderen Gelegenheit noch besonders einzuladen, ist das vorliegende Werk gerade vor Thoresschluss der Ausstellung noch zur rechten Zeit erschienen. Mit theoretischen Betrachtungen keineswegs überladen, hat der Verfasser das ganze Gebiet in seinem grossen Zusammenhang bis auf die neueste Zeit ausführlich behandelt. Die Darstellung ist dabei in hohem Maasse klar und verständlich; beabsichtigt doch auch der Verfasser, den Studirenden ein zweckentsprechendes Lehrbuch zu bieten, die sich weniger mit „weit ausholender Wissenschaftlichkeit" in den Stoff vertiefen, als vielmehr das wesentliche in seinen klaren und doch ausführlichen Grundzügen erfassen wollen. In solcher Richtung sind die Engländer häufig mit gutem Beispiel vorangegangen. So auch auf dem vorliegenden. Dies hat den Verfasser veranlasst, sich an das übersichtlich und praktisch angelegte englische Ewing'sche Werk anzulehnen, dasselbe ins Deutsche zu übertragen, dabei aber entsprechend zu erweitern und zu ergänzen, „um dem heutigen Stande des Themas gerecht zu bleiben, so dass das nunmehr fertige Buch, nahezu doppelt so stark, wie das Original, über den Charakter einer blossen Uebersetzung weit hinauswuchs".

Wenn in dem Werke ein besonders geschichtliches Kapitel voraufgeschickt ist, so ist leicht verständlich, dass dieses nur die Dampfmaschine zum Gegenstande hat, wenn auch bei dieser von Geron von Alexandrien an bis auf Watt thatsächlich erhebliche Fortschritte nicht gemacht sind. Aber einerseits reichen die Anfänge doch an zwei Jahrtausende zurück, während man bei den übrigen Wärmekraftmaschinen von einer Geschichte, die nennenswerthe Zeiträume umfasste, kaum sprechen kann, umfasst doch im Höchstfall deren Geschichte etwa ein Jahrhundert. Andererseits nimmt die Dampfmaschine unter allen Wärmekraftmaschinen bis heute noch die erste und wichtigste Stelle ein. Dementsprechend sind auch in dem vorliegenden Werke von den 15 Abschnitten nicht weniger als 11 vorwiegend den Dampfmaschinen gewidmet, die den Raum von etwa 570 Seiten des im ganzen 794 Seiten ausmachenden Werkes einnehmen. Dem geschichtlichen Kapitel folgen solche über die Theorie der Wärmekraftmaschinen, die Eigenschaften des Dampfes und Theorie der Dampfmaschine, weitere Gesichtspunkte der Theorie der Wärmemaschinen, das wirkliche Verhalten des Dampfes im Cylinder, die Untersuchung der Dampfmaschine, die Verbundexpansion, Steuerungen, Regelung, die Arbeit an der Kurbel, die Dampferzeugung und Dampfmaschinentypen. In den drei Schlussabschnitten des Werkes sind die Luft-, Gas- und Oelmaschinen durchgesprochen, unter Voraufstellung dessen, was auf die Entwickelung dieser

Maschinen Bezug hat. Die Fortschritte auf diesen Gebieten sind so recht auch von den Ausländern auf der Düsseldorfer Ausstellung in einer Weise anerkannt worden, die mehr gilt als Worte, indem namentlich die Amerikaner sehr umfangreiche Bestellungen auf Gaskraftmaschinen grösserer Leistung ausgeführt haben.

Das ebenso ausgezeichnete wie zeitgemässe Werk verdient nicht allein den Fachleuten auf dem Gebiet des Maschinenbaues, sondern auch den weiteren Kreisen der Techniker aufs wärmste empfohlen zu werden.

— **Das Eisenbahngleis.** Von A. Haarmann, Generaldirektor des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Vereins. Kritischer Theil. Leipzig, Verlag von Wilh. Engelmann. 1902.

Das Buch bildet die Fortsetzung des von demselben Verfasser im Jahre 1891 erschienenen Werkes „Das Eisenbahngeleise“. Geschichtlicher Theil.

Die Herausgabe hat sich aus äusseren Gründen bis jetzt verzögert, aber, wie der Verfasser in seinem Vorwort zutreffend bemerkt, nicht zum Schaden der Sache, weil gerade die letzten 10 Jahre in Bezug auf das Verhalten des Oberbaues im Betriebe eine grosse Summe von Erfahrungen gezeitigt haben.

In der Einleitung wird hervorgehoben, dass es sich bei der Kritik des Eisenbahngleises nicht um einen Streit gelehrter Meinungen handle, sondern dass vielmehr bei dieser kritischen Beurtheilung in erster Linie die Ergebnisse der Praxis zu berücksichtigen wären und dass der Betrieb der gerechte Richter sei, der hierbei die berufene Instanz darstelle. Die von ihm ausgehenden Beweisaufnahmen hätten überführende Kraft, und an die hierbei zu Tage geförderten Thatsachen müsse man sich vorwiegend halten, wenn man den Werth der Sache feststellen wolle.

Der Stoff ist eingetheilt in 2 grosse Abschnitte: „Was war“ und „Was ist“; hieran schliesst sich die Besprechung des Starkstossoberbaues und das Schlusswort.

Im ersten Theil werden die bis zum letzten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts gebräuchlichen Oberbauanordnungen der Zeitfolge nach und nach Ländern geordnet eingehend kritisch gewürdigt. Es wird gezeigt, wie das Eisenbahngleis, von den in den Bergwerken üblichen gusseisernen Gleisen ausgehend, eine ähnliche Schiene, aber bereits gewalzt, für die erste Lokomotivbahn annahm, wie man dann zu verbesserten Formen (Doppelkopf-, Breitfussschiene) überging, wie ferner die ersten Schienenunterlagen, die Steinwürfel, allmählich vergrössert werden, wie dann einzelne Eisenunterlagen Mode werden, später Querschwellen, und wie aus dem Streben nach durchgehender Unterstützung des Gleises die Langschwelle, zuerst in Holz, dann in Eisen, entstand; wie endlich diese Bauart an der Schwierigkeit der Entwässerung bei starkem Betriebe scheitern musste und wie nunmehr die Querschwelle allein das Feld behauptet.

Welche Wandlungen das Kleineisenzeug und die Laschen, die anfangs überhaupt nicht üblich waren, durchgemacht haben, zeigen deutlich die vielen vortrefflichen Abbildungen, die das Buch fast auf allen Seiten schmücken.

Es wird darauf hingewiesen, wie die Gleisverbesserungen durch Verwendung durchlässiger Bettung, durch längere und stärkere Schienen, durch schwerere Schwellen nicht imstande sind, den stumpfen Stoss wirksam zu verstärken, und wie man infolge dessen zur Stossverblattung kommt. Der Wechselstegoberbau bewähre sich im allgemeinen gut, aber die übliche Verlaschung verhindere nicht ein geringes Niedergehen am Kopfe, weil sie die volle Widerstandsfähigkeit der Schiene nicht besitze; deshalb Einführung der Schienenstossträger. Die Wechselstegschiene sei auch der Dickstegschiene überlegen trotz des um 3 kg geringeren Gewichts. Die schräge Verblattung (Becherer & Knüttel) erfährt, obwohl sie erst in geringem Umfange versucht wird und noch in der Entwickelung begriffen ist, keine günstige Beurtheilung; ebenso ergeht es der Auflauflasche und der Stossfangschiene, deren Wirkung auf Betriebsmittel und Oberbau richtig geschildert wird.

Der 2. Theil bespricht Oberbauanordnungen aus dem letzten Jahrzehnt, soweit sie sich bewährt haben und dementsprechend weiter verwendet werden. Dahin zählen in Amerika die 9,14 m lange, 49,63 kg schwere Schiene der Pennsylvania-Bahn; Belgien die nur 9 m lange, 52 kg schwere Goliathschiene (schwerste Schiene für Holzquerschwellen); England die 49,8 kg schwere, 10,972 m lange Schiene der Midlandbahn; Frankreich die 44 kg schwere, 12 m lange Schiene der Ostbahn und Nordbahn; Oesterreich die 43,1 kg schwere, 12,5 m lange Schiene der Staatsbahn; Russland die 12 m lange Schiene von 38 kg Gewicht auf 16 eichenen Schwellen; Schweiz die 46 kg schwere, 12 m lange Schiene der Gotthardbahn mit 17 Schwellen von 73,6 kg Gewicht, und in Tunnelstrecken eine 50 kg schwere Schiene.

Von Deutschland sagt der Verfasser: „Nirgends war man in den letzten Jahrzehnten lebhafter auf die Verbesserung des Oberbaugestänges bedacht als in Deutschland, auf die Beseitigung oder doch thunlichste Herabminderung der schädlichen Wirkungen des Stosses, auf Vermehrung des Gewichts der Schienen und die Zahl der Schwellen, auf Verstärkung des Kleineisenzeugs.“

Die neuesten Oberbauarten seien in: Elsass-Lothringen die 12 m lange, 37,8 kg schwere Schiene auf 16 Schwellen und 15 m lang auf 20 Schwellen; Baden die 12 m lange, 44 kg schwere Schiene mit 30 kg schweren Gussstühlen, massigster Oberbau der Welt von 184,2 kg Eisengewicht bei Holzschwellen; Sachsen 15 m lange Schiene von 45,71 kg Gewicht und 147 mm Höhe mit Auflauflaschen und grossen Unterlagsplatten; Bayern 12 m lange, 43,5 kg schwere Schienen von 140 mm Höhe mit 17 Schwellen; Württemberg dieselbe Schiene mit 16 Schwellen von 2,7 m Länge und 73 kg Gewicht; Preussen das seit 1891 verwendete Profil 8 von 41 kg Gewicht, anfangs 9 m lang bei 11 Eichenschwellen, jetzt 12 m bei 16 Schwellen und mit 2 Stemmlaschen bei eisernen Schwellen; ferner der Dickstegverblatt-Oberbau mit 4 Stemmlaschen, 15 m langen, 43,43 kg schweren Schienen und 20 Schwellen sowie 780 mm langen Laschen mit 6 Bolzen.

Nach dem Abschnitt: „Was ist“ bringt der Verfasser seinen Starkstossoberbau zur Darstellung und leitet die Besprechung damit ein, dass er der Versuchsstrecke Hasbergen-Oesede des Georg-Marien-Vereins gedenkt. Eingehende und mühsame Versuche hätten zu der Erkenntniss geführt, dass die schädlichen Wirkungen des Stumpfstosses durch geeignete Schienenverblattung und sorgfältige Stossausrüstung aufgehoben werden können. Wenn sich auch die Wechselstegverblattung im 12jährigen Betriebe sehr gut gehalten habe, so müsse doch zugegeben werden, dass dieser Bauart bei stärkerer Beanspruchung des Gleises gegenüber der heilen Schiene eine gewisse Schwäche anhafte. Diese zu beseitigen sei Aufgabe des Starkstossoberbaues, der, abgesehen von Stegstellung und Verblattung, zwar dieselbe Schiene wie der Normaloberbau 8 der preussischen Staatsbahnen verwende, aber den Stoss durch kräftige Schienenstossträger in seiner ganzen Länge unterstütze.

Dieser Stossträger erscheint berufen, die ihm zugedachte Aufgabe, den Stoss gegen Biegungen, Senkungen und scheerende Bewegungen der Blattenden zu sichern, zu erfüllen, und man kann wohl dem Verfasser beistimmen, wenn er hofft, dass der neue Schienenstossträger die Druckäusserungen der Betriebsmittel derart auf beide Schwellen übertragen helfe, dass dem so mit einem vollständigen Schwellenrahmen ausgerüsteten Blattstosse ohne Hingabe der guten Eigenschaften des schwebendverlaschten Stosses auch noch die guten Eigenschaften des festgelagerten Stosses verliehen werden. Zu dem Starkstossoberbau gehören auch eiserne Rippenschwellen, welche ausser einem grösseren Gewicht eine breitere Druckfläche erhalten, die ohne scharfe Winkel und Kanten nach den Fussrändern der Schwelle zu in der Richtung der Wirkung der Stopfhacke verläuft. Alle Löcher in diesen Schwellen sind gebohrt, weil das Stanzen früher oder später fast immer zu Rissen Anlass gibt. Auf der oben genannten Versuchsstrecke liegen 250 m Gleis jetzt fast 2 Jahre lang.

Schlusswort. Theorie und Praxis stimmen nicht überein wegen der grossen Verschiedenheiten in Bettung, Schienen, Schwellen, Betriebsmitteln, Steigungen, Krümmungen, Klima. Jedoch sei die Praxis die grösste Lehrmeisterin, und darin beruhe der Werth des Osnabrücker Gleisemuseums, welches durch redende Thatsachen wichtige Betriebsvorgänge bei den mannigfachsten Gestaltungen des Eisenbahn-Oberbaues klar stelle.

Behufs besserer praktischer Erprobung von Neuerungen in der Oberbaufrage schlägt Haarmann Einsetzung einer Eisenbahn-Prüfungskommission vor, die planmässig, nicht nach bürokratischer Schablone arbeiten solle, um die Eisenbahn zu einer wirklichen Kunststrasse zu gestalten.

Wie für feststehende Maschinen unnachgiebige Grundmauern am besten seien, so auch für die bewegliche Maschine, die Lokomotive. Daher fahre es sich dort am besten, wo schwerer, stossfreier Oberbau und Fahrzeuge mit Drehgestellen nebst guter Federung zur Verwendung kämen.

Es wird dann noch nachgewiesen, warum man erst nach und nach zu Eisenschwellen übergegangen sei und wie vortheilhaft es in Ländern mit eigenem Bergbau und eigener Eisenindustrie sei, eiserne Schwellen in ausgedehntem Maasse zu verwenden. Den Schluss bildet die alte Wahrheit, wie wichtig es sei, den Oberbau nicht nur tadellos zu verlegen, sondern auch ebenso zu unterhalten.

Das mit umfassender Sachkenntniss geschriebene Buch bietet für jeden Eisenbahnfachmann eine Fülle von Anregungen.

P.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 93,249 km lange, im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende Lokalbahnstrecke Pápa-Bánhida, welche am 12. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Ferner ist die 14,651 km lange Strecke Czerwinsk-Skurz der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 1. Oktober d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eroffnung von Stationen.

Main-Neckarbahn. Am 1. August d. J. ist der Haltepunkt Zotzenbach der Nebenbahn Weinheim-Fürth für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck im Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn und der Nebenbahnen Weinheim-Fürth und Mörlenbach-Wahlen, sowie für die Abfertigung von Expressgut und Kleinvieh in Einzelstücken im Binnenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Strass=Moos wird am 1. Oktober d. J. für den beschränkten Stückgutverkehr (Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg) eröffnet werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober 1902 wird die 17,1 km lange Theilstrecke Sennelager - Schloss Holte der Neubaulinie Paderborn-Brackwede als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Hövelhof, Liemke und Ostenland für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr in Betrieb genommen.

Mit dem Eröffnungstage geht die neue Theilstrecke in den Direktionsbezirk Münster über.

Die Stationen Liemke und Ostenland sind nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Auf der Station Hövelhof findet ausserdem die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen mit der Beschränkung statt, dass Sprengstoffe nicht angenommen und ausgeliefert werden.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie im Gruppentarif IV, in den Gruppenwechseltarifen mit der Gruppe IV und dem rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Kohlenverkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Ferner treten die in den genannten Tarifen vorgesehenen, theilweise ermässigten Frachtsätze für die Stationen Kracks, Neuhaus i. Westf., Paderborn Nord, Schloss Holte, Sennelager und Windelsbleiche am 1. Oktober 1902 in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 23. Septbr. 1902. (2468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebseröffnung, Erweiterung von Abfertigungsbefugnissen und Ausgabe des Nachtrags II zum Gruppentarif II.

Am 1. Oktober d. J. wird die Reststrecke Schreiberhau-Grünthal der Nebenbahn Petersdorf i. Riesengeb. - Grünthal mit den Haltestellen Josephinenhütte und Karlsthal und dem Gemeinschaftsbahnhof Grünthal für den Güterverkehr eröffnet. Die neuen Verkehrsstellen können Stückgüter und Wagenladungen abfertigen. Zur Abfertigung von Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist nur Grünthal bestimmt; ausgeschlossen sind jedoch solche Fahrzeuge, zu deren Veroder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist.

Gleichzeitig am 1. Oktober d. J. werden die Stationen Nieder=Schreiberhau, Mittel=Schreiberhau und Schreiberhau, die bisher nur für den Stückgutverkehr eingerichtet waren, auch für die Abfertigung von Wagenladungen und Vieh eröffnet. In Schreiberhau können ausserdem Fahrzeuge abgefertigt werden.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Josephinenhütte, Karlsthal und Grünthal nach Maassgabe der Abfertigungsbefugnisse in den Gruppentarif II, die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif, den Ausnahmetarif für niederschlesische Steinkohlen etc. und den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Für den Bereich der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen sind die Entfernungen und Frachtsätze für die neuen Stationen bereits in dem Nachtrag II zum Gruppentarif II, der am 1. Oktober d. J. erscheint, enthalten. In den Nachtrag sind auch die Stationen der Strecke Ostrowo-Skalmierzyce sowie die bereits früher bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen aufgenommen. Ferner enthält er neue Entfernungen für Troppau Centralbahnhof; die für diese Station infolge einer neuen Streckenvermessung eintretenden geringfügigen Erhöhungen erlangen erst vom 15. November d. J. ab Gültigkeit. Im übrigen ertheilt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau Auskunft.

Abdrucke des Nachtrags können für 30 ₰ das Stück durch die Stationskassen bezogen werden.

Breslau, den 19. September 1902. (2469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VIII, Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VIII, rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Gütertarif, westdeutscher, mitteldeutscher und süddeutscher Privatbahn-Gütertarif, Staatsbahn-Thiertarif und Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Coblenz-Trier zwischen den Stationen Carden und Cochem gelegene Haltepunkt Clotten, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte von höchstens 150 kg, sowie von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Station Clotten in die obengenannten Tarife einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2470)

St. Johann=Saarbrücken, 23. Sept. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1902 wird die 22,5 km lange Theilstrecke Gandersheim-Bodenburg der Neubaulinie von Gandersheim über Bodenburg nach Elze und Gr.=Düngen als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Alt=Gandersheim, Gehrenrode, Lamspringe und Harbarnsen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privat-Depeschenverkehr in Betrieb genommen.

Die ganze Neubaulinie von Gandersheim über Bodenburg nach Elze und Gross=Düngen geht an dem vorgenannten Eröffnungstage in den Direktionsbezirk Cassel über.

Die neuen Stationen sind für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die

Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen mit der Einschränkung eingerichtet, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen auf allen Stationen und von Fahrzeugen auf den Stationen Gehrenrode und Harbarnsen ausgeschlossen ist.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie im Gruppentarif VI, in den Gruppenwechseltarifen mit der Gruppe VI und in dem Oldenburg-hessischen Verkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahnen und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Ferner treten die in den genannten Tarifen vorgesehenen theilweise ermässigten Frachtsätze für die Stationen Almstedt=Segeste, Barfelde, Bodenburg, Eitzum, Gronau i. Hann., Hönze, Salzdetfurth und Sibbesse am 1. Oktober d. J. in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, 23. September 1902. (2471)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Schlochau-Reinfeld die Theilstrecke Reinfeld - Neubraa mit den Stationen Flötenstein, Bölzig und Neubraa dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Diese Stationen dienen vorläufig nur dem Wagenladungs-Güterverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 23. September 1902. (2472)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Betriebsüberlassungen.

In Ausführung des Staatsvertrages zwischen Preussen, Baden und Hessen über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn vom 14. Dezember 1901 wird die Main - Neckarbahn vom 1. Oktober 1902 ab mit Ausnahme der Strecke Frankfurt bis Louisa einschliesslich, welche der königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/Main zugetheilt worden ist, von der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz unter Oberaufsicht der Centralstelle der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft mitverwaltet werden.

Mit der Main-Neckarbahn gehen auch die von ihr bisher für Rechnung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verwalteten grossherzoglich hessischen Nebenbahnen Weinheim - Fürth, Bickenbach - Seeheim und Eberstadt-Pfungstadt zum 1. Oktober 1902 an die königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz über.

Die Direktion der Main-Neckarbahn in Darmstadt wird mit dem 1. Oktober 1902 aufgelöst.

Mainz, den 24. September 1902. (2473)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Oktober 1902 ab.

Berlin-Jüterbog. — Jüterbog-Berlin.

1. II. u. III. Kl.		101. II. u. III. Kl.		3. II. u. III. Kl.		5. II. u. III. Kl.		Entfernung	Stationen	2. II. u. III. Kl.		4. II. u. III. Kl.		102. II. u. III. Kl.		6. II. u. III. Kl.	
Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	km		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
	7.05		8.21		12.42		4.40	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnhof) . an	9.02		12.22		1.24		6.10	
7.18	7.19	8.31	8.32	12.54	12.55	4.52	4.53	7,5	Marienfelde	8.48	8.50	12.09	12.10	1.13	1.14	5.57	5.58
7.28	7.29			1.04	1.06	5.02	5.03	14,5	Mahlow	8.37	8.39	11.59	12.00			5.47	5.48
7.38	7.39			1.15	1.16	5.12	5.13	22,0	Rangsdorf	8.27	8.28	11.49	11.50			5.37	5.38
7.49	7.50	8.54	8.55	1.26	1.27	5.23	5.25	30,5	Zossen	8.16	8.17	11.38	11.39	12.50	12.51	5.25	5.27
7.56	7.57			1.33	1.34	5.31	5.32	35,0	Mellen=Saalow	8.09	8.10	11.31	11.32			5.18	5.19
8.01	8.03	9.03	9.04	1.38	1.40	5.36	5.38	37,5	Rehagen=Clausdorf . . .	8.03	8.05	11.25	11.27	12.41	12.42	5.12	5.14
8.07	8.09	9.07	9.08	1.44	1.46	5.42	5.44	40,0	Sperenberg	7.57	7.59	11.19	11.21	12.37	12.38	5.06	5.08
8.16	8.18	9.14	9.15	1.53	1.54	5.51	5.52	45,5	Schiessplatz (Cummersdorf)	7.48	7.50	11.10	11.12	12.30	12.31	4.58	4.59
8.23	8.24			1.59	2.00	5.57	5.58	49,0	Schönefeld	7.42	7.43	11.04	11.05			4.52	4.53
8.32	8.33			2.08	2.09	6.06	6.07	56,0	Jänickendorf	7.33	7.34	10.55	10.56			4.43	4.44
8.39	8.40			2.15	2.16	6.13	6.14	60,0	Kolzenburg	7.26	7.27	10.48	10.49			4.36	4.37
								65,0	Werder=Zinna†)								
8.54		9.41		2.30		6.28		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnhof) ab		7.12		10.34		12.04		4.22

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

| Zug hält nicht.

†) Die Station Werder=Zinna wird vorläufig dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben, die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut von und nach der Station ist zulässig.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (2474J)

4. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen:

a) der k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.;

b) der österreichischen Nordwest- und süd-norddeutschen Verbindungsbahn etc.

Mit dem 1. Oktober d. J. werden die Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn (ausschliesslich Tannwald=Schumburg) in den Ausnahmetarif für den vorstehend unter a) genannten Verkehr einbezogen. Die für diese Stationen in Kraft tretenden Frachtsätze sind zum grössten Theil niedriger als die mit Ende dieses Monats ausser Kraft tretenden Sätze; zum Theil sind die neuen Sätze mit den bisherigen Sätzen gleich hoch.

Mit demselben Zeitpunkte treten für die Stationen Engenthal, Nawarons, Swarow = Hammer der süd-norddeutschen Verbindungsbahn und für Tannwald=Schumburg (süd-norddeutsche Verbindungsbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn) unter Aufhebung der bisherigen Sätze anderweite meist ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der neuen Frachtsätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 22. September 1902. (2475)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau=Donaulände trans. usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Laasphe (königliche Eisenbahndirektion Elberfeld) in die Ausnahmetarife 1 und 2 für Eisen und Stahl etc. der Abtheilungen a und b sowie die Station Hartenrod (königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) in den Ausnahmetarif 5 für Fluss- und Schwerspath der Abthei-

lung a des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Breslau, den 23. Sept. 1902. (2476)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 1, und nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Die von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin unterm 26. August 1902 veröffentlichte Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Seehafen-Ausnahmetarifs E 2 (Eisen und Stahl etc. sowie Eisenbahnfahrzeuge im Falle der überseeischen Ausfuhr nach ausseuropäischen Ländern) kommt vom 1. Oktober 1902 ab auch im Ausnahmetarif 9 c des Heftes 1 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Gütertarifs und im Ausnahmetarif 9 d des nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarifs zur Anwendung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 22. Sept. 1902. (2477)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag 4 zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung, der u. a. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 20. Septbr. 1902. (2478)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.

Am 1. Oktober 1902 treten für Basel transit im Verkehre mit westschweizerischen Stationen für einige Artikel Frachtermässigungen in Kraft. Der bezügliche Tarifnachtrag ist voraussichtlich vom 28. d. Mts. ab bei den Tarifstationen einzusehen oder käuflich zu haben.

Hannover, den 22. Septbr. 1902. (2479)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer und deutsch-belgischer Thierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. wird die Station Forest (Midi) der belgischen Staatsbahn in den rheinisch-westfälisch-belgischen und in den deutsch-belgischen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894 mit den für die Station Bruxelles (Midi) geltenden Frachtsätzen (ausgenommen diejenigen für Eisenbahnfahrzeuge) aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 22. September 1902. (2480)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Am 1. Oktober 1902 tritt zum Theil II, Heft B vom 1. Juni 1890 der Nachtrag XXVII und zum Anhang dieses Heftes der Nachtrag XXVI in Kraft.

Die Nachträge enthalten u. a. Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Emden Aussenhafen, Essen Segeroth, Isselburg=Anholt und Kray=Süd, Ergänzung der Frachtsätze für die Station Brackel bei Dortmund, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Bergneustadt, Derschlag, Dieringhausen und Niedersessmar, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 9 für Holz, 13, 14 und 16 für Eisen und Stahl, 21 für rohe Baumwolle, 31 für Grubenholz, sowie einen neuen Ausnahmetarif 39 für Bier in Fässern. Zugleich wird die Wiedereröffnung der Station Essen Hauptbahnhof für den gesammten Güterverkehr bekannt gegeben.

Cöln, den 22. September 1902. (2481)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden im Verkehr mit den Kleinbahnen K y r i t z - P e r l e b e r g, K y r i t z - B r e d d i n und V i e s e c k e - G l ö w e n die im Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif enthaltenen Frachtsätze der Uebergangsstationen Perleberg, Kyritz, Breddin und Glöwen

a) für Wagenladungen Kartoffeln, Holz der Spezialtarife II und III und Wegebaustoffe beim Uebergang v o n den Kleinbahnen,
b) für Wagenladungen Düngemittel und Brennstoffe des Rohstofftarifs einschliesslich Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts beim Uebergang n a c h den Kleinbahnen,
c) für Wagenladungen Rüben (wie im Rohstofftarif genannt) beim Uebergang v o n und n a c h den Kleinbahnen

um je 2 ₰ für 100 kg widerruflich ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 20. September 1902. (2482)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die bisher im bayer. Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif enthaltenen Stationen

Milbertshofen,
München=Giesing und
München-Schwabing

in die folgenden direkten Gütertarife einbezogen:

schlesisch-süddeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1,
rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897,
Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902,
hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902,
Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899,
Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896,
elsass-lothringisch-Luxemburg-bayer. Gütertarif vom 1. Juli 1895,
badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901 und
württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

München, den 20. September 1902. (2483)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 31. Juli d. J., betreffend die Tarifirung von eisernen Eisenbahnwagen-Untergestellen, geben wir zur Vermeidung von Missverständnissen hiermit bekannt, dass unter „Untergestellen“ im Sinne des Tarifs die eisernen Rahmen nebst Zubehörtheile, montirt, aber o h n e R ä d e r, zu verstehen sind.

Die auf den Rädern montirten Untertheile würden auf den i t a l i e n i s c h e n Strecken wie „Maschinentheile, nicht genannte“ (Pos. 1489 bezw. 1490 der Waarenklassifikation) tarifiren.

Zur Vermeidung von Frachtdifferenzen auf den italienischen Bahnen wird daher bei etwaigen Transporten von Wagenuntertheilen nach Italien empfohlen, die Räder abzunehmen.

Strassburg, den 19. Septbr. 1902. (2484)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Tarife für den s ä c h s i s c h - s c h w e i z e r i s c h e n G ü t e r v e r k e h r ü b e r L i n d a u vom 1. August 1899 tritt am 1. Oktober 1902 der IV. Nachtrag in Kraft; er enthält im wesentlichen Erweiterungen des Ausnahmetarifs Nr. 3 für frische Aepfel und Birnen und des Ausnahmetarifs Nr. 11 für Braunkohlen usw. und ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, am 25. September 1902. (2485)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 bis auf weiteres wird im sächsisch-österr.-ungar. Verbande die Station Niedersedlitz in gleichem Umfange wie die Station Dresden mit direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Gütern der Stückgutklasse I oder Gütern aller Art in Wagenladungen ausgerüstet. Das Nähere ist bei der Station Niedersedlitz oder beim Verkehrsbüreau der sächsischen Staatsbahnen zu erfahren.

Dresden, am 26. September 1902. (2486)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober 1902 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die k. b. Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der XXIV. Nachtrag zur Einführung.

München, den 24. September 1902. (2487)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

T h e i l II, H e f t 1 v o m 1. J a n u a r 1897.
(K l a s s e n g ü t e r v e r k e h r O e s t e r r e i c h - B a y e r n.)

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 21 ỽ (für Porzellanerde) ab Schnaittenbach nach Fischamend und Grammat=Neusiedl direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 24. September 1902. (2488)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

T h e i l II, H e f t 1 v o m 1. J a n u a r 1897.
(K l a s s e n g ü t e r v e r k e h r O e s t e r r e i c h - B a y e r n.)

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 3 (für Obst) direkte Frachtsätze von San Michele nach Eichstätt

Stadt, München, Neuulm und Nürnberg zur Einführung.

München, den 22. Sept. 1902. (2489)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch - deutsch - russischer Getreideverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15./28. September 1902 alten/neuen Stils wird zum niederländisch - deutsch - russischen Ausnahmetarif für Getreide usw. nach den ost- und westpreussischen Häfen der III. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neben Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, der Bestimmungen über die Frachtberechnung und des Waarenverzeichnisses auch anderweite Frachtsätze von einzelnen russischen Bahnen. Soweit Frachterhöhungen hierdurch herbeigeführt werden, gelten dieselben erst vom 2./15. November 1902 alten/neuen Stils.

Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Preise von 0,80 ℳ. für das Stück erhältlich.

Bromberg, den 19. Sept. 1902. (2490)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 1. Oktober d. J. ab tritt in den Gütertarifheften 1—3 ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden im Versande von der Station Georgsmarienhütte zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs II in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Münster, den 20. Sept. 1902. (2491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Gewährung der erreichbaren billigsten Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, ferner von Malz und Oelsaaten, welche zu den Frachtsätzen der Tarife Theil III, Heft 1 und 2 des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1899 abgefertigt werden, auf dem Rückvergütungswege diejenigen Frachtsätze zur Berechnung, welche sich zur Zeit der Aufgabe der Sendungen bei Umkartirung unter Benutzung der Tarife des deutsch-französischen Eisenbahnverbandes nachweisbar ergeben hätten, vorausgesetzt, dass die hierdurch erreichbaren Gesammtfrachtsätze niedriger sind, als die angewendeten direkten Frachtsätze.

Diese Begünstigung gilt auch für solche Sendungen, welche nach den Bestimmungen der obengenannten Tarife des österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverbandes in Unterwegsstationen (Lagerhäusern) eingelagert oder reexpedirt werden. Desgleichen werden für Transporte, welche mit Schiffen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Aktiengesellschaft in Wien eingehen und ab da per Bahn nach Stationen der französischen Ostbahnen weiter befördert werden, die über die süddeutsche Route im kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien erreichbaren Gesammtfrachten eingehalten.

Die Rückvergütung der Differenzen erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate. Bei Reexpeditionssendungen sind überdies die Originalfrachtbriefe bis zu der betreffenden Einlagerungsstation vorzulegen.

Diese Dokumente sind bis längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien einzureichen.

Wien, am 19. September 1902. (2492)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren:
Gruppe I: Eschen-, Roth- und Hainbuchen-, Eichen-, Erlen-, Nussbaum- und Birnbaumdielen;
Gruppe II: amerikanische Pappeldielen, amerikanisches Fichtenholz, Tannendielen, tannene Rahmenschenkel, tannene Latten, Telegraphenstangen, Einfriedigungspfähle und Abfallholz in Bündeln;
b) Schwellen aus Kiefernholz.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verdingung 6. Oktober 1902“
versehen spätestens
Montag, den 6. Oktober 1902,
Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Sept. 1902. (2493)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, als Bedarf der österr. Linien für die Zeit vom Monate Januar bis Ende Dezember 1903 die Lieferung von
6 000 q Petroleum
eventuell auch 20 % mehr, im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre Nr. 27, zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von 400 bis 600 q monatlich ab Januar 1903 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehenen Offerte sind mit dem Vadien-Erlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen, sowie der Schiedsgerichtsordnung — beide mit einer Stempelmarke à 1 Kr. — gesiegelt und überschrieben mit „Offert auf Petroleum“ längstens bis 29. September l. J., 12 Uhr Mittags bei der Materialverwaltung einzureichen.

Im Offerte ist die Provenienz des Rohproduktes, als auch des Fabrikates genau anzuführen, und sind die Preise per 100 kg netto franko verzollt ab einer Südbahnstation, eventuell ab unserem Materialmagazin Wien wie folgt zu notiren:
a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel;
ad a) ist bei Rücknahme der leeren Barrels auch der Preis per Stück zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Lieferanten ganz oder auch getheilt an mehrere Offerenten zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis 15. Oktober l. J. im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerirten Petroleums in je zwei gesiegelten Flaschen von mindestens $\frac{1}{2}$ l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerte, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im September 1902. (2494)
Die Materialverwaltung.

Verdingung von Werkstatts - Nutzhölzern, und zwar: A. 13 633 cbm Kiefern in 36 Loosen, 2 358 cbm Eichen in 22 Loosen, 13 cbm Rothbuchen in 2 Loosen, 10 cbm Weissbuchen und 50 cbm Eschen in je 3 Loosen, 85 cbm Erlen in 7 Loosen, 99 cbm Pappel in 5 Loosen und 620 Stück Stangen zu Hebebäumen in einem Loose. B. 58 cbm Nussbaum- und 37 cbm Mahagoniholz in je einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. Oktober 1902, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ. für A. und 0,50 ℳ. für B. in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. November 1902.

Berlin, den 24. September 1902. (2495)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Oberbaumaterialien.

Die bei der Oberbaumaterialverwaltung Heilbronn lagernden alten Oberbaumaterialien werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Sortenverzeichniss werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift
„Angebot auf alte Oberbaumaterialien“
spätestens bis 10. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 19. Sept. 1902. (2496RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 77. 1. Oktober 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Einheitliche Ausgestaltung von Weichenverbindungen.

Durch den Zusammenschluss der Eisenbahnen zu umfassenden, einheitlich betriebenen Verbänden eröffnen sich zahlreiche Gelegenheiten zu besserem Haushalten. Die Betriebsgemeinschaft der preussisch-hessischen Staatsbahnen ist hierfür wohl das beredteste Beispiel. Nach aussen ist insbesondere der maasslose Wettbewerb beseitigt, der in Ländern wie England und Nordamerika Unsummen an Bau- und Betriebskapital verschlingt, ohne der Allgemeinheit entsprechende Vortheile zu bringen. Nach innen ist es einmal die aus der Vereinheitlichung sich ergebende Vereinfachung in Verwaltung und Betriebsführung, dann aber auch die Vereinheitlichung im Material, die eine sparsamere Wirthschaftsführung ermöglichen. Was den letzteren Punkt betrifft, so war man sich schon mit den ersten Verstaatlichungen in Preussen klar darüber, dass nach und nach auf eine verständige Vereinheitlichung der Normen für die Materialien und die Betriebseinrichtungen hingearbeitet werden müsse, und in dieser Richtung sind dann auch durchschlagende Erfolge erzielt worden.

In besonderem Maasse hat sich damals beim Oberbau der Mangel einer verständigen Norm bemerkbar gemacht. Ein wahres Museum von Oberbausorten, von Weichenformen und dergleichen musste zusammengetragen und ordnungsmässig verzeichnet werden, um zunächst auch nur einigermaassen diejenige Klarheit zu gewinnen, die eine zweckmässige Anordnung ermöglichte. Wer je mit der Aufgabe betraut war, den Oberbau neu anzulegender Nebenbahnen aus vorhandenen Beständen zusammenzusetzen, weiss von den Schwierigkeiten, die hier zu überwinden waren, ein Lied zu singen. Soweit Neubeschaffungen in Frage stehen, ist jetzt endgültig Ordnung hergestellt. Wir haben einheitliche Schienenformen, überhaupt einheitliche Oberbauelemente der verschiedenen Gattungen, Normalien, die in mühsamer vieljähriger Arbeit unter Auswahl des besten geschaffen worden sind, die wiederum auch die Fabrikation vereinfacht, verbilligt und beschleunigt haben.

Die Entwurfsarbeiten sind mit solchen Normalformen, wie sie die preussischen Staatsbahnen eingeführt haben, bereits in hohem Grade vereinfacht. Aber es hat sich gezeigt, dass man in der Vereinfachung noch weiter gehen und auch aus den Einheiten gebildete grössere Theile einheitlich behandeln und so insbesondere für die Neuanlage und die Erweiterung von Bahnhöfen noch weitere Hilfsmittel schaffen kann. Hier kommen in erster Linie solche Mittel in Betracht, die unter Anwendung der festgestellten Normen es ermöglichen, die zahlreichen Gleisgruppen einer Bahnhofsanlage aus einzelnen Strängen in wirthschaftlich bester Weise so zu entwickeln, dass auf geringstem Raum die grösste und am zweckmässigsten ausnutzbare Gleislänge gewonnen wird.

Um die weitere Ausgestaltung solcher Mittel hat sich Friedrich Ziegler hervorragende Verdienste erworben. In eingehender Beschäftigung mit dem Gegenstande, wozu ihm die langjährige Thätigkeit als technischer Beamter im Dienste der preussischen Staatsbahnen reichliche Gelegenheit bot, hat er es sich zur Lebensaufgabe gemacht, seine Erfahrungen auf diesem Gebiete nach einheitlichen Gesichtspunkten zusammenzufassen, dadurch die Entwurfsarbeiten zu Gleisplänen, die gegenwärtig eine so wichtige Rolle spielen, zu vereinfachen und zugleich die Gewinnung zuverlässiger und zweckmässiger

Ergebnisse zu erleichtern. In dem nunmehr erschienenen Werke*) hat er den verarbeiteten reichen Stoff in wohlgeordneter Weise dem Leserkreise vorgeführt.

Der Verfasser hat in seinem Werke alle wesentlichen Arten der Gleisentwickelung unter Anwendung der regelmässigen Weichennormen einheitlich behandelt und ihre mannigfaltigen Formen sowohl zeichnerisch als rechnerisch eingehender verfolgt. In den Rechnungen freilich hat er sich vorerst auf die Wiedergabe der Ergebnisse beschränkt, indem er — in gewiss zweckmässiger Weise — die Entwickelung der Formeln einem später herauszugebenden II. Theil des Werkes vorbehalten hat. Die jetzt zur Berechnung der Weichenverbindungen beigegebenen und für ihre Absteckung dienenden Formeln sind durchweg einfach. Ausser diesen Formeln hat der Verfasser ferner, und zwar für die Weichenneigungen 1 : 9 und 1 : 10, die Ergebnisse durchgerechneter Beispiele in Tabellenform beigefügt. Im ganzen sind auf diese Weise 60 Einzelfälle durchgerechnet, und damit sind die für gewöhnlich vorkommenden Fälle im wesentlichen erschöpfend behandelt. Für andere Formen müssen die Beispiele unter Anwendung der allgemeinen Formeln umgerechnet werden. Unter den behandelten Weichenformen befindet sich eine, die einseitige Doppelweiche, deren Seitengleise nach derselben Seite des Hauptstranges ablenken, für die der Verfasser das Verdienst in Anspruch nehmen darf, sie als eine besondere, aber regelmässige Weichenform ermittelt und festgelegt zu haben. Mit dieser Weichenform ermöglicht er unter Vermeidung von Gegenkrümmungen eine besonders gedrängte Entwickelung der Gleisanlagen; er verwendet dabei (abgesehen von einer neu hinzugekommenen Herzstückform) nur solche Theile, die auch bei den bisherigen Weichennormen der preussischen Staatsbahnen benutzt werden.

Die systematisch geordneten und mit der rechnerischen Anweisung versehenen Tafeln sind zu einem Atlas vereinigt, dessen Inhalt in einem besonderen Textbuch noch eingehender erläutert ist. Auf 5 Tafeln ist vorweg eine Uebersicht der Formen gegeben — Weichenstrassen und deren Verbindungen aus einfachen und Doppelweichen, die einseitige Doppelweiche und ihre Nebenformen, Beispiele zur Vergleichung verschiedener Weichenformen, Gleisverbindungen aus einseitigen Doppelweichen und anderen Formen betreffend. Ausführliche Zeichnungen der einseitigen Doppelweiche sind auf weiteren vier Blättern mitgetheilt, enthaltend einen Lageplan in $^1/_{75}$ natürlicher Grösse, schematische Darstellungen, Rechnungsgrössen und Einzelzeichnungen, einen Ordinatenplan der Weiche und Skizzen und Formeln zur Berechnung der Koordinaten. Fernere 22 Tafeln stellen dar Anwendungen einfacher Normalweichen — gerade und gekrümmte Weichenstrassen und Verbindungen von Weichenstrassen — sowie der Doppelweichen — gerade, gekrümmte und verdoppelte Weichenstrassen aus einseitigen Doppelweichen sowie gekrümmte Weichenstrassen aus zweiseitigen Doppelweichen. Der später erscheinende zweite Theil des Werkes wird ausser der Entwickelung der im ersten Theil zusammengestellten Formeln die Anordnung und Berechnung der einfachen Weichenverbindungen für gegebene Fälle und die ausführliche Berechnung der einseitigen Doppelweiche bringen.

Dem vorliegenden ersten Theil sind aber, was für den praktischen Gebrauch von besonderer Wichtigkeit ist, noch vier Hefte mit im ganzen 37 Musterblättern beigefügt, die, auf durchsichtiges Papier gedruckt, dazu dienen, beim Entwerfen auf die Zeichnung des Gleisplanes aufgelegt zu werden, um die beste dem beabsichtigten Zwecke entsprechende Lösung auszuprobiren. Auf diesen Blättern sind die durchgerechneten Einzelfälle, deren Ergebnisse im Atlas tabellenmässig vorgeführt sind, im Maassstab 1 : 1000 dargestellt. Diese zeichnerischen Beispiele bieten dem Entwerfenden ein vorzügliches Hilfsmittel, wohl geeignet, ihm sehr viel Zeit zu ersparen, Fehlern vorzubeugen, unzweckmässige Lösungen zu vermeiden und den Verhau von Schienen zu verringern. Man kann in der That behaupten, dass Ziegler durch seine Musterblätter dem Entwurfsaufsteller ein- für allemal die zeitraubende Arbeit abgenommen hat, für den Einzelfall durch mühevolles Versuchen und Vergleichen die verhältnissmässig zweckmässigste Lösung zu ermitteln.

Auf die Bedeutung des hier vorliegenden ausgezeichneten, in langjähriger Arbeit vorläufig im ersten Theil zur Vollendung gebrachten Werkes sei hiermit nachdrücklichst hingewiesen. Für das lebhafte Interesse, welches ein derartiges Werk nothwendigerweise erwecken muss, spricht auch, dass, wie der Verfasser in den einleitenden Worten hervorhebt, der Minister der öffentlichen Arbeiten ihm in ausgiebigem Maasse seine Förderung hat angedeihen lassen; in besonderem Maasse hat sich jederzeit auch der als eine der ersten Autoritäten auf dem Gebiete bekannte Professor Goering für das Zustandekommen des Werkes interessirt, den Verfasser durch Rath und That unterstützt und dem Werke in besonderem Vorwort seine Wünsche und Empfehlungen mit auf den Weg gegeben.

Möge die Eisenbahntechnik aus den hier gebotenen Früchten der Ziegler'schen Arbeiten vollen Nutzen ziehen!

Kemmann.

*) Systematische Anleitung zur einheitlichen Ausgestaltung von Weichenverbindungen. Eine neue Methode ihrer Anordnung und Berechnung von Friedrich Ziegler. Mit einem Vorwort von Geh. Regierungsrath Goering, Professor an der technischen Hochschule zu Berlin. I. Theil. Die Weichenstrassen und ihre gegenseitigen Verbindungen zur Entwickelung von Gleisgruppen. Mit 31 Tafeln, Zeichnungen und 4 Heften mit 37 Musterblättern. Erfurt. Verlag von Carl Villaret, Buchhandlung. 1902.

Fünfte Versammlung des Verbandes deutscher Bahnärzte in München.

Der diesjährige Verbandstag der deutschen Bahnärzte hatte sich eines derart zahlreichen Besuches zu erfreuen, dass er damit seine Vorgänger nahezu um das zehnfache übertraf; die Zahl der Anmeldungen belief sich auf ungefähr 700. Schon am Empfangsabend — Mittwoch, den 17. September — waren so viele Theilnehmer erschienen, dass sich die Empfangsräumlichkeiten als zu klein erwiesen und deshalb ein beträchtlicher Theil in einem Saale des königlichen Hofbräuhauses untergebracht werden musste. Die im Empfangsraum Verbliebenen wurden durch Hofrath Dr. Beetz in München willkommen geheissen und dankten durch Sanitätsrath Schwechten-Berlin auf das freundlichste.

Am Haupttage — 18. September — fanden Vormittags Ausschusssitzungen sowie die Generalversammlung des Vereins bayerischer Bahnärzte statt, in welcher vom Vorsitzenden der hervorragenden Verdienste des im vorigen Jahre verstorbenen Geheimeraths Dr. v. Lippl in München um die Entwickelung des bahnärztlichen Dienstes in Bayern in einem ehrenden Nachrufe gedacht wurde. Hieran schloss sich Nachmittags 2 Uhr im Marmorsaale des bayerischen Hofes die erste allgemeine Sitzung des Verbandes deutscher Bahnärzte. Es waren Vertreter von Staatsbehörden in namhafter Anzahl erschienen. Das einschlägige bayerische Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern war durch Ministerialrath v. Frauendorfer, die Generaldirektion durch Regierungsdirektor Seidlein, Generaldirektionsrath Ruckdeschel und Regierungsrath Frank vertreten; ferner waren vom königlichen Staatsministerium des Innern der Obermedizinalrath Dr. v. Grashey, von der königlichen Kreisregierung von Oberbayern der Medizinalrath Professor Dr. Messerer sowie auch Abgeordnete preussischer, mecklenburgischer und württembergischer Eisenbahnverwaltungen erschienen; aus Ungarn war Ministerialrath von Csatary, anwesend.

Oberbahnarzt Dr. Zeitlmann, der Geschäftsführer des Lokalkomitees, hiess die Versammlungstheilnehmer, insbesondere

die verschiedenen Regierungsvertreter, herzlich willkommen und widmete einigen seit dem letzten Verbandstag verstorbenen hochverdienten Mitgliedern einen warm empfundenen Nachruf, worauf auf seinen Vorschlag sodann Sanitätsrath Dr. Schwechten als erster, Dr. Blume als zweiter Vorsitzender der Versammlung, Dr. Ramm sowie Dr. Dischinger als Schriftführer gewählt wurden. Nunmehr ergriff Ministerialrath v. Frauendorfer das Wort und hiess die Versammlung namens der bayerischen Staatsregierung und des einschlägigen Ministeriums herzlich willkommen. Er betonte, wie die bayerische Bahnverwaltung die erfreuliche Entwickelung, die das bahnärztliche Institut seit einer Reihe von Jahren genommen habe, mit lebhaftem Interesse verfolge und die werthvollen Dienste der Bahnärzte wohl zu schätzen wisse. Er entledige sich einer Ehrenpflicht der bayerischen Bahnverwaltung, indem er dem bahnärztlichen Stande für dessen treue Mitarbeiterschaft den herzlichen Dank ausspreche. Auch auf der heutigen Tagesordnung stehe eine Reihe von Punkten, welche die besondere Aufmerksamkeit der Bahnverwaltungen erwecken, z. B. die Alkoholfrage. Bei dieser in sittlicher sowohl, als auch in wirthschaftlicher Beziehung für das niedere Eisenbahnpersonal sehr wichtigen Frage, welche auch hinsichtlich der Sicherheit des Bahnbetriebes von grosser Bedeutsamkeit werden könne, lässt Redner einfliessen, dass die Versammlung gerade in der Bierstadt München beabsichtige, dem Alkohol zu Leibe zu rücken, sei zwar keine Vermessenheit, zeuge jedoch immerhin von einem gewissen Muthe, und es wurde diese Redewendung von den Versammelten mit allseitiger Heiterkeit begrüsst. Redner versichert sodann, dass den aus den bevorstehenden Verhandlungen entspringenden werthvollen Winken und Anregungeu volles Verständniss entgegengebracht werde, und wünscht den Verhandlungen selbst das beste Gedeihen.

Nun wurde in die Tagesordnung eingetreten. Universitätsprofessor Dr. Eversbusch-München verbreitete sich über die praktische Prüfung des Farbensinnes mit den beim Eisenbahnbetrieb gebräuchlichen Signallaternen und erläuterte hierbei einen von ihm selbst zu diesem Zwecke erfundenen Apparat, mittelst dessen sowohl die optischen Signale und die farbigen Gläser, als auch alle Grade von Nebel und Dunkelheit naturgetreu dargestellt werden können und wodurch es möglich wird, die Prüfungen auf Farbenblindheit ohne Rücksicht auf die Witterung und Beleuchtung vorzunehmen. Während verschiedene Redner die Vorzüge dieses Apparates hervorhoben, wurde von anderen betont, dass er nicht als alleiniges Prüfungsmittel angesehen werden könne und man daher auch die älteren bewährten Methoden bei Prüfung auf Farbenblindheit, nebenbei der Sicherheit wegen, anwenden müsse, worauf Redner entgegnete, dass dies von Anfang an schon auch seine Meinung gewesen sei.

Als zweiten Punkt der Tagesordnung gab Oberarzt Dr. Zeitlmann an der Hand zahlreicher und sorgfältig hergestellter graphischer Darstellungen einen Ueberblick über die Bewegung der Erkrankungs-, Invaliditäts- und Sterblichkeitsverhältnisse bei den bayerischen Eisenbahnbediensteten. Seine Untersuchungen erstrecken sich auf das in den Jahren 1878 bis 1897, also in dem langen Zeitraum von 20 Jahren angefallene Beobachtungsmaterial. Der Vortragende bemerkte einleitend, dass die bayerische Bahnverwaltung die einzige in Deutschland sei, welche hierüber fortlaufend statistische Aufzeichnungen mache, zeigt sodann die Einwirkung der Altersvertheilung und der Art und Stärke des Dienstes usw. auf die Erkrankungsverhältnisse und zieht die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen. Es kann hier nicht wohl auf die Ueberfülle dieser Ergebnisse des näheren eingegangen werden und dürfte dies — ebenso auch bei einigen der anderen Berathungsgegenstände — den verschiedenen medizinischen Zeitschriften vorzubehalten sein; allein keinem Zweifel kann es unterliegen, dass derartige Untersuchungen in medizinisch-wissenschaftlicher, wie in praktischer Beziehung die werthvollsten Aufschlüsse zu geben vermögen und die nothwendigen Grundlagen für praktische Maassnahmen schaffen. Wir heben aus dem Vorgetragenen in Kürze nur folgendes Interessante heraus: Was die Art der Erkrankung anlangt, so stehen die rheumatischen Erkrankungen an der Spitze, dann folgen die Erkrankungen der Verdauungsorgane, ferner der Luftwege, die Verletzungen usw. Beim Zugförderungspersonal ist die Gicht besonders häufig; die Heizer, welche viel Muskelarbeit zu leisten haben, erkranken aber nur halb so oft an Gicht, wie die Lokomotivführer; die Bahn- und Weichenwärter erkranken viel häufiger als alle anderen Beamten am Wechselfieber. Die Tuberkulose tritt am häufigsten unter dem niederen Stations- und Büropersonal auf; Zahnkrankheiten treten bei allen Dienstgruppen ziemlich gleichmässig auf, trotzdem z. B. das Büropersonal viel weniger den Witterungsunbilden ausgesetzt ist als andere Dienstgruppen usw. Hinsichtlich der Invalidität und Sterblichkeit wurde eine Wahrscheinlichkeitsziffer aufgestellt, und später zeigte sich, dass die Zahl der Sterbefälle um 367 weniger, die der Invaliditätsfälle aber um 990 mehr betrage, als man erwartet hatte; am raschesten steigt die Zahl der Invaliditätsfälle beim Zugförderungspersonal, worauf dann das Zugbegleitungspersonal folgt. Bezüglich der Sterblichkeit weisen die einzelnen Gruppen wenig Unterschied auf. Am höchsten ist sie beim Büro- und niederen Stationspersonal und zwar infolge von Tuberkulose. Diese kommt immer noch am häufigsten als Todesursache vor, dann folgen Herzkrankheiten, Verletzungen, bösartige Neubildungen usw. Der Redner schliesst seinen äusserst spannenden Vortrag mit dem Wunsche, dass auch die übrigen Bahnverwaltungen derartige fortlaufende statistische Aufzeichnungen vornehmen lassen sollten, und es fand hierauf Dr. Blume's Vorschlag, dies angelegentlichst zu empfehlen, allgemeine Zustimmung.

Vielfach wurde auch der Wunsch zum Ausdruck gebracht, es möchten die während des Vortrages vorgezeigten graphischen Bilder durch den Druck den Fachleuten zugängig gemacht werden.

Als dritten Berathungsgegenstand legte Hofrath Dr. Stich-Nürnberg den Entwurf eines einheitlichen Formulars für die Untersuchung des Personals in Bezug auf körperliche Tauglichkeit sammt einer Instruktion für den untersuchenden Bahnarzt vor. Auf Antrag des Geheimeraths Dr. Lent-Cöln wurde die Besprechung des Formulars auf zwei Jahre zurückgestellt, bis die einzelnen bahnärztlichen Vereine Gelegenheit gehabt haben würden, es vorerst in kleineren Kreisen zu prüfen.

Den vierten Gegenstand bildete der Vortrag des Dr. Raab-Nürnberg über den Alkoholmissbrauch bei dem niederen Eisenbahnpersonal und dessen Verhütung. Redner bemerkte einleitend, er glaube selbst, dass es nicht möglich sei, ein vollständig enthaltsames Personal heranzuziehen, jedoch halte er eine Alkoholenthaltsamkeit während des Dienstes für durchführbar. Er verbreitete sich sodann an der Hand statistischen Materials über die gemachten genauen Beobachtungen besonders in seinem bahnärztlichen Bezirke, wobei er gefunden habe, dass die Trinker eine gegenüber dem Durchschnitte um mehr als das Dreifache erhöhte Krankheitsdauer aufweisen, und schildert hierauf ausführlich die Körper und Geist zerrüttenden Wirkungen übermässigen Alkoholgenusses. Eine Verminderung dieses Uebels sei allseitig anzustreben, doch warnte Redner vor zu radikalem Vorgehen, das seinen Zweck verfehlen müsse. Das zunächst nothwendige sei die Beschaffung guten Trinkwassers und die Bereitstellung billiger, nicht alkoholischer Getränke für das Personal; ferner müsse es diesem ermöglicht werden, ausserhalb der Bahnhofswirthschaften seine Mahlzeiten einzunehmen; auch sei auf entsprechende Belehrung der Leute grosser Werth zu legen usw. Mittlerweile war es 6 Uhr geworden, und es musste daher die Sitzung geschlossen werden. Abends 7 Uhr versammelten sich alsdann die Theilnehmer nebst ihren Damen zu einem Festmahle im bayerischen Hofe.

Freitag, den 19. September, Vormittags 9 Uhr, begann die zweite allgemeine Sitzung im Centralbahnhofe. Ueber die Rettungseinrichtungen bei den verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen wurde berichtet: vom I. Vorsitzenden Sanitätsrath Dr. Schwechten-Preussen, vom II. Vorsitzenden Dr. Blume-Baden, Dr. Beck-Württemberg, Dr. Gilbert-Sachsen und Hofrath Dr. Beetz-Bayern. Nach einem weiteren Vortrage des Dr. Hellmann-Siegen über einen neuen Desinfektionsapparat für Eisenbahnwagen wurden der bayerische Rettungswagen sowie das Rettungszimmer im Centralbahnhofe München, ferner der preussische Aerztewagen, welcher wegen seines mit allen Erfordernissen ausgestatteten Operationsraumes vielen Beifall fand, und zwei gewöhnliche Güterwagen, welch' letztere von der freiwilligen Sanitätskolonne nach verschiedenen Systemen zum Transport eingerichtet worden waren, eingehend besichtigt, wobei Ministerialrath v. Csatary-Ungarn, welcher über die dort in Gebrauch stehenden Rettungseinrichtungen Mittheilungen machte, sich sehr anerkennend über den bayerischen Rettungswagen aussprach. — Hiermit war der geschäftliche Theil des Programms zu Ende geführt und der I. Vorsitzende schloss die Sitzung mit herzlichstem Danke an die bayerische Staatsregierung, die Generaldirektion für ihr freundliches Entgegenkommen, dann an das Lokalkomitee und besonders an dessen Geschäftsführer Oberarzt Dr. Zeitlmann. Ein höchst gelungener Frühschoppen vereinigte sodann die Festtheilnehmer im Hofbräuhause. Den Nachmittag benutzte der grösste Theil zur Besichtigung der Stadt und ihrer hygienischen Einrichtungen, während ein anderer der Volksheilstätte des nahen Planegg einen Besuch machte.

Am Sonnabend, den 20. September entführten zwei in dankenswerther Weise von der bayerischen Staatsbahnverwaltung zur Verfügung gestellte Sonderzüge die Versammlungstheilnehmer nach dem herrlich gelegenen Kufstein; der Ausflug war vom schönsten Wetter begünstigt, es war ein klarer Herbst-

tag erster Güte und es zeigten sich die mächtigen Bergesriesen im hellsten Sonnenglanze. Die Stadt hatte geflaggt, der Bürgermeister Dr. Praxmarer brachte beim Mittagsmahl den Trinkspruch auf den Deutschen Kaiser, Dr. Schwechten einen solchen auf den Kaiser von Oesterreich aus. Dankestelegramme ergingen an das bayerische Ressortministerium und an die Generaldirektion sowie an das einschlägige preussische Staatsministerium. Nachmittags wurden unter Führung der Kufsteiner Aerzte kleinere und grössere Ausflüge unternommen, während sich ein Theil zu einer weiteren Partie über Hinterbärenbad abzweigte. Die Stunde der Rückfahrt kam nur zu schnell, und bei einbrechender Dunkelheit wurde Kufstein verlassen.

Neuregelung der Vertragsverhältnisse der Main-Neckarbahn.

Im Anschluss an unsere früheren Nachrichten theilen wir aus dem Staatsvertrag hierüber noch folgendes Nähere mit. Nach Art. 1 gelten für die Verwaltung der Main-Neckarbahn künftig die zwischen Preussen und Hessen durch den Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 für ihre Gemeinschaftsverwaltung vereinbarten Verwaltungs- und Etatsgrundsätze, soweit nicht nachstehend etwas anderes vereinbart ist. Die Dienststellen der bisherigen Main-Neckarbahn auf preussischem Gebiet werden die Bezeichnung „königlich preussische", die auf badischem Gebiete die als „grossherzoglich badische" und die auf hessischem Gebiete die als „grossherzoglich hessische" führen.

Nach Art. 3 bedarf des Einverständnisses der drei betheiligten Regierungen: a) die Aufnahme von Bahnstrecken in die Main-Neckarbahngemeinschaft sowie die Ausscheidung von Bahnstrecken aus dieser Gemeinschaft; b) die Einstellung des Betriebes oder die Aenderung der Betriebsart (Voll- oder Nebenbahnbetrieb) auf einzelnen Theilen der Bahn oder auf der ganzen Bahn; c) die Aufhebung von Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten. Ausserdem bedarf es der Zustimmung der badischen Regierung zur Feststellung des Personenzugfahrplanes für die auf badischem Gebiete liegenden Strecken der Main-Neckarbahn. Die Etatsvoranschläge werden, soweit sie die in Baden gelegenen Linien der Main-Neckarbahn betreffen, der badischen Regierung zur Geltendmachung etwaiger Bedenken rechtzeitig mitgetheilt. Die Prüfung der Baurechnungen über diejenigen Bauausführungen, deren Kosten Baden zu tragen hat, wird von den zuständigen badischen Behörden vorgenommen. — Die Zustimmung der hessischen Regierung ist ausser in den im Abs. 1 bezeichneten Angelegenheiten erforderlich: a) zur Verlegung des Sitzes oder zur Aufhebung der nach Art. 2 in Darmstadt neu zu errichtenden Betriebs- und Werkstätteninspektion; b) zu nicht durch Tarifmaassnahmen allgemeiner Art veranlassten Aenderungen der Personen- und Gütertarife sowie zur Aufhebung oder Einschränkung im Personenverkehr bestehender und gewohnheitsmässiger Erleichterungen auf den in Preussen und Hessen belegenen Strecken der Main-Neckarbahn; c) zur Feststellung des Personenzugfahrplanes für die auf hessischem Gebiete liegenden Strecken der Main-Neckarbahn. — Ferner stehen der hessischen Regierung bezüglich der Verwaltung des auf hessischem Gebiete gelegenen Theiles der Main-Neckarbahn, soweit nicht in diesem Vertrage etwas anderes bestimmt ist, dieselben Befugnisse zu, die ihr im Staatsvertrage vom 23. Juni 1896 hinsichtlich der hessischen Strecken der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft eingeräumt sind.

Im Art. 4 werden die Antheile der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und Badens an den Einnahmen und Ausgaben der Main-Neckarbahn festgesetzt. Die Betriebseinnahmen der Main-Neckarbahn werden in der Weise auf Baden einerseits und auf die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft andererseits vertheilt, dass die Antheile Badens an den Verkehrseinnahmen für die auf badischem Gebiete belegenen Strecken der Main-Neckarbahn ermittelt und nebst einem als Ersatz für alle sonstigen Betriebseinnahmen bestimmten Zuschlage Baden zugewiesen werden, während der Rest der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verbleibt. Der Zuschlag beträgt jährlich so viel Prozent des Antheils Badens an den Verkehrseinnahmen, als bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft alle Betriebseinnahmen, abzüglich der Verkehrseinnahmen und der statutmässigen Pensionskassenbeiträge, von den Verkehrseinnahmen in jedem Rechnungsjahre ergeben. — Die gesammten Ausgaben der Main-Neckarbahn mit Ausnahme der nach Art. 5, 7 und 9 dieses Vertrages von Baden zu übernehmenden Leistungen und der von jedem der drei Vertragsstaaten für sein Gebiet und seinen Besitz zu übernehmenden Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben werden von der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft bestritten. — Baden hat als Antheil an den Ausgaben der Main-Neckarbahn der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft einen Prozentsatz von den nach obigem berechneten gesammten badischen Einnahmen zu erstatten, der sich aus dem Verhältniss der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft jeweils ergibt. Hierbei gelten als Jahreseinnahmen die als ordentliche Einnahmen des Etats der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft erscheinenden Beträge mit Ausnahme der statutmässigen Pensionskassenbeiträge der Beamten. Als Jahresausgaben sind alle Ausgaben der genannten Gemeinschaft für die im Betriebe befindlichen Bahnstrecken zu berücksichtigen, mit Ausnahme jedoch der Pensionen der Beamten und der Wittwen- und Waisenbezüge der Hinterbliebenen von Beamten, der Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben und der Aufwendungen für grössere Erweiterungen und Umbauten von Bahnanlagen, die mehr als 100 000 *M.* betragen. Von den Kosten der Centralverwaltung der preussischen Staatsbahnen wird bei der Ermittelung des von Baden zu erstattenden Prozentsatzes die Hälfte den Jahresausgaben zugerechnet. — Der nach vorstehenden Bestimmungen der Abrechnung jeweils zu Grunde zu legende Prozentsatz wird von der Centralstelle der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der Centralstelle der badischen Staatseisenbahnverwaltung endgültig festgesetzt. Die Abrechnung zwischen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und Baden erfolgt jährlich einmal, während die Forderungen und Zahlungen allmonatlich nach einem zu vereinbarenden Maassstabe vorläufig auszugleichen sind.

Art. 5 bestimmt über grössere Erweiterungen und Umbauten der Bahnanlagen folgendes: Die Geldmittel für diejenigen grösseren Erweiterungen und Umbauten der Bahnanlagen auf badischem Gebiete, welche aus Betriebs- und Verkehrsrücksichten für erforderlich erachtet oder badischerseits gewünscht werden, werden, soweit die Kosten im Einzelfalle mehr als 100 000 *M.* betragen, der betriebsleitenden Verwaltung von der badischen Regierung auf dem Wege des Budgets zur Verfügung gestellt. — Für den Fall, dass die Mittel zur Ausführung von grösseren Erweiterungen und Umbauten, die von der betriebsleitenden Verwaltung auf den auf badischem Gebiete belegenen Strecken der Main-Neckarbahn aus Betriebs- und Verkehrsrücksichten für erforderlich erachtet werden, badischerseits nicht zur Verfügung gestellt werden sollten, wird über die Verpflichtung Badens zur Tragung der Kosten die Entscheidung durch ein Schiedsgericht herbeigeführt werden. Um Uebernahme des Schiedsrichteramtes soll die Regierung eines Bundesstaates ersucht werden, über welche sich Preussen und Baden verständigen werden. — Für die auf preussischem und hessischem Gebiete der Main-Neckarbahn aufzuwendenden Kosten grösserer Erweiterungen und Umbauten findet, nachdem die Vertheilung des Ueberschusses der Main-Neckarbahn nicht mehr nach Maassgabe des Baukapitals erfolgt, der Art. 11 Abs. 5 des Staatsvertrages zwischen Preussen und Hessen vom 23. Juni 1896 Anwendung.

Art. 6 enthält ausführliche Bestimmungen über die Behandlung der Betriebsmittel, Inventarien- und Materialienbestände, namentlich für den Fall der Auflösung der Main-Neckarbahngemeinschaft.

Art. 7 stellt für das Verkehrs- und Beförderungswesen als obersten Grundsatz auf, dass hinsichtlich der Tarife im Personen- und Güterverkehr die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft für die auf preussischem und hessischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken, die badische Regierung für die auf badischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken der Main-Neckarbahn zuständig ist. Es dürfen indessen im Verkehr der auf badischem Gebiete gelegenen Stationen der Main-Neckarbahn mit den Stationen dieser Bahn auf hessischem und preussischem Gebiete die bisherigen Taxgrundlagen der Main-Neckarbahn ohne Zustimmung der drei Regierungen nicht erhöht werden. Ferner kann die badische Regierung für die auf badischem Gebiete gelegenen Stationen der Main-Neckarbahn Tariffestsetzungen, die von den für die Strecken der badischen Staatsbahn jeweils gültigen Normen abweichen, nur anordnen, wenn über die Schadloshaltung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für die ihr etwa erwachsenden Nachtheile (Verminderung des badischen Antheils an den Ausgaben oder erhöhte Kostenaufwendung) mit der betriebsleitenden Verwaltung eine Vereinbarung erzielt ist. Es wird eine Betheiligung badischer Korporationen und Verbände am Bezirkseisenbahnrathe für die Eisenbahndirektionen Mainz und Frankfurt a/M. gestattet, ebenso soll der badischen Regierung das Recht zu-

stehen, sich durch einen Vertreter bei den Verhandlungen des Bezirkseisenbahnraths zu betheiligen.

Nach Art. 8 wird das gesammte am 1. Oktober d. J. vorhandene Dienstpersonal der Main-Neckarbahn von der betriebsleitenden Verwaltung mitübernommen. Ausgenommen hiervon ist jedoch dasjenige badische Personal, welches mit und infolge der Vereinfachung des gesammten Dienstes der Main-Neckarbahn entbehrlich wird; dieses Personal ist von der badischen Staatsbahn zu übernehmen. Entlassungen von Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern mit oder ohne Kündigung werden aus Anlass der Ausführung dieses Vertrages und der beabsichtigten Vereinfachungen im Geschäftsbetriebe der Main-Neckarbahn nicht stattfinden.

Art. 9 trifft über die Diensteinkünfte der Beamten, Pensionirung und Hinterbliebenenversorgung und über die Heranziehung der Beamten zur Staatssteuer Bestimmungen. Danach sollen für die Bemessung der laufenden Dienstbezüge (Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse usw.) sowie der sonstigen Bezüge (Umzugs-, Dienstreiseentschädigungen usw.) der preussischen und hessischen Beamten vom 1. April 1903 ab die Vorschriften und Sätze der Beamten der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, der badischen Beamten die Vorschriften und Sätze der badischen Staatseisenbahnbeamten gelten. Sofern infolge Anwendung der anderweiten Vorschriften und Sätze für die erwähnten sonstigen Bezüge den Beamten Ausfälle gegenüber ihren bisherigen Einkünften an Nebenbezügen erwachsen und diese nicht durch Verbesserung der laufenden Dienstbezüge ausgeglichen werden, wird die betriebsleitende Verwaltung eine angemessene Vergütung eintreten lassen. — Die am 1. Oktober d. J. bei der Main-Neckarbahn vorhandenen hessischen Beamten haben bezüglich ihrer Einkommenbezüge und ihrer Ansprüche auf Ruhegehalt und Hinterbliebenengelder dieselben Rechte, welche im Art. 16 Abs. 2 des Staatsvertrages zwischen Preussen und Hessen vom 23. Juni 1896 den bei der Bildung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in den Gemeinschaftsdienst übernommenen hessischen Beamten eingeräumt worden sind. Die hessische Regierung wird die in Ausführung des Art. 15 Abs. 7 des erwähnten Staatsvertrages erlassenen gesetzlichen Bestimmungen über die Pensionirung und die Versorgung der Hinterbliebenen hessischer Beamten der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auch auf die von der Main-Neckarbahn in die Gemeinschaft übertretenden hessischen Beamten in Anwendung bringen. (Dieses Gesetz ist inzwischen erlassen und gleichzeitig mit dem Vertrage veröffentlicht.) — Die von der badischen Regierung ernannten Beamten bei der Eisenbahndirektion in Mainz sowie bei der Main-Neckarbahn bleiben auch während dieser Thätigkeit badische Staatseisenbahnbeamte mit der Maassgabe, dass ihre gesammten Diensteinkünfte während der Dauer dieser Thätigkeit der betriebsleitenden Verwaltung zur Last fallen. Pensionen und Hinterbliebenenbezüge dieser Beamten und ihrer Hinterbliebenen übernimmt die betriebsleitende Verwaltung nicht. — Dem badischen Mitgliede der Eisenbahndirektion in Mainz wird, sofern sein Diensteinkommen geringer ist als das Diensteinkommen der gleichalterigen preussischen Mitglieder, eine dem Unterschiedsbetrage entsprechende nicht pensionsfähige Zulage von der betriebsleitenden Verwaltung gewährt. Derselbe Grundsatz gilt für die bei der Direktion oder den Inspektionen beschäftigten badischen Bürobeamten. Soweit diese Beamten mehr erhalten als die gleichalterigen preussischen Beamten, hat die badische Regierung den Unterschiedsbetrag an die betriebsleitende Verwaltung zu erstatten.

Die Diensteinkünfte, Pensionen und Hinterbliebenenbezüge der bei der Main-Neckarbahn beschäftigten preussischen und hessischen Beamten und ihrer Hinterbliebenen sowie die Diensteinkünfte der bei der Main-Neckarbahn beschäftigten badischen Beamten sind gegen Erstattung von der betriebsleitenden Verwaltung aus der Kasse des Staates zu zahlen, von dem oder in dessen Namen die Beamten angestellt sind (vergl. § 4 des Reichsgesetzes vom 13. November 1870, betreffend die Beseitigung der Doppelbesteuerung).

Die Dienstverhältnisse des badischen Personals im besonderen werden durch Art. 10 geregelt. Oberster Grundsatz ist, dass auf das bei der Main-Neckarbahn beschäftigte badische Personal — unbeschadet des daneben bestehenden Unterordnungsverhältnisses des badischen Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Mainz zur badischen Regierung — die für die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft maassgebenden „Gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte" und „Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige" Anwendung finden. Auch im übrigen gelten für die Ausübung des Dienstes durch das badische Personal bei der Main-Neckarbahn die für den Bereich der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft erlassenen allgemeinen und besonderen Anweisungen und Dienstvorschriften.

Es werden ferner Vereinbarungen bezüglich der Disziplinargewalt gegenüber den badischen Beamten getroffen. Die diensteidliche Verpflichtung badischer Beamten für den Dienst unter der betriebsleitenden Verwaltung erfolgt durch das badische Mitglied der Eisenbahndirektion in Mainz. Die Dienstkleidung der badischen Beamten bei der Main-Neckarbahn soll derjenigen der badischen Staatseisenbahnbeamten gleich sein mit der Maassgabe, dass zu den badischen Hoheitszeichen noch die deutsche Kokarde angelegt wird.

Art. 11 regelt die Hoheitsrechte. Die Bahnpolizei und die Aufsicht über die Main-Neckarbahn wird durch die zuständigen Verwaltungsorgane der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ausgeübt. Die Rechte, welche in den reichsgesetzlichen, auf die Eisenbahnen bezüglichen Bestimmungen der Landesaufsichtsbehörde vorbehalten sind, verbleiben bezüglich der auf badischem Gebiete belegenen Theile der Main-Neckarbahn den zuständigen badischen Behörden. Ebenso bleiben die Hoheitsrechte des badischen Staates (insbesondere auch die Rechte der badischen Regierung als Landespolizeibehörde) bezüglich der auf badischem Gebiete belegenen Strecken der Main-Neckarbahn unberührt.

Nach Art. 12 soll es jedem der drei vertragschliessenden Staaten vorbehalten bleiben, für den Fall der Abtretung seines Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zurückziehung der weiblichen Beamten vom Fahrkartendienst.** Die von uns unter diesem Stichwort in voriger Nummer S. 1145 gebrachte Nachricht, welche wir in einer Anzahl sonst gut unterrichteter Berliner Blätter gefunden und deshalb gleichfalls aufgenommen hatten, ist unrichtig. Die „Berl. Korrespondenz" schreibt:

„In der Berliner ‚Volkszeitung' und anderen Blättern wird mitgetheilt, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten die Zurückziehung der weiblichen Beamten des Eisenbahndienstes von den Fahrkartenschaltern und ihre Verwendung im inneren Dienst angeordnet habe, damit die weiblichen Beamten möglichst wenig in direkte Berührung mit dem Publikum kämen. Eine solche Anordnung ist, wie wir hören, weder getroffen noch beabsichtigt."

— **Durchlauf von D-Zügen zwischen Berlin und Paris.** Wie wir vernehmen, wird im diesjährigen Winterfahrplan eine Neueinrichtung von erheblicher Bedeutung zur Durchführung kommen. Während bisher bei allen Zügen zwischen Paris und Berlin — ausschliesslich der Luxuszüge — in Cöln umgestiegen werden musste, werden von jetzt ab die Züge D 31 und D 32 — Cöln-Berlin über Hildesheim — zwischen Paris und Berlin durchgeführt werden. Sie werden wie bisher zwischen Paris und Cöln nur die ersten beiden Wagenklassen, zwischen Cöln und Berlin aber die I. bis III. Wagenklasse führen. Der auf der Strecke Paris-Cöln in den bisherigen Anschlusszügen verkehrende Schlafwagen wird auch für die Folge auf diese Strecke beschränkt bleiben, da die Züge beider Richtungen auf der Strecke Cöln-Berlin am Tage befördert werden und das Umsteigen der Schlafwagenreisenden bei dem Charakter der Züge als D-Züge, der den Platzwechsel während der Fahrt in bequemer Weise zulässt, unbedenklich ist.

— **Ausführungsbestimmungen und Erläuterungen zu dem preussischen Unfallfürsorgegesetz vom 2. Juni 1902.** Dieses im Anschluss an das Reichs-Unfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1901 erlassene Gesetz gestaltet die Unfallfürsorge für die Staatsbeamten entsprechend der den Beamten des Reichs zugewendeten und bewirkt dadurch die gesetzliche Möglichkeit, dass die preussischen Staatsbeamten, wie bisher, auch fernerhin von der Unfallversicherung ausgeschlossen bleiben.

Zu dem Gesetz hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten durch einen im „Eisenbahn-Verordnungsblatt" Nr. 46 veröffentlichten Erlass vom 13. September d. J. Ausführungsbestimmungen und Erläuterungen gegeben, von denen wir namentlich diejenigen mittheilen, welche die wichtigen Ab-

weichungen des neuen Gesetzes von dem bisher gültigen klarlegen.

Nach § 1 Abs. 3 des Gesetzes ist die Pension bis zu 100 % des Diensteinkommens zu erhöhen, wenn der Verletzte nicht nur völlig dienstunfähig oder erwerbsunfähig, sondern auch derart hilflos geworden ist, dass er ohne fremde Wartung und Pflege nicht bestehen kann. Diese Mehrleistung hat nur dann einzutreten, wenn die Hilflosigkeit ebenso wie die völlige Dienstunfähigkeit eine Folge des Unfalls ist, und sie soll nur so lange dauern, als die Hilflosigkeit Platz greift. Ueberdies ist ein gewisser Dauerzustand der Hilflosigkeit Voraussetzung des Anspruches; letzterer besteht nicht, so lange der Verletzte noch mit Aussicht auf Erfolg einem Heilverfahren unterworfen wird. Die Abstufung der Mehrleistung zwischen $66^2/_3$ und 100 % des Diensteinkommens ist nach Lage des Einzelfalles zu bemessen. Die Mehrleistung hat ebenfalls den Charakter der Pension, ist als solche zu verrechnen und von derselben Stelle zu zahlen, von der die Pension selbst gezahlt wird. Die erhöhte Pension ist bis zum Ablauf des Monats zu zahlen, mit dem die Voraussetzungen für die Erhöhung etwa wegfallen. Die Dauer der Hilflosigkeit ist daher zu überwachen.

Die Bestimmung im § 1 Abs. 4, nach welcher bei nur theilweiser Erwerbsunfähigkeit die Pension vorübergehend bis zu $66^2/_3$ % des Diensteinkommens erhöht werden kann, wenn der Verletzte ohne sein Verschulden keine Gelegenheit findet, die ihm noch verbliebene Arbeitsfähigkeit zu verwenden, ist nur für die Fälle von Bedeutung, in denen ein Verletzter durch den Unfall nicht dauernd dienstunfähig geworden, später aber aus anderen Gründen aus dem Dienste entlassen worden ist. Die Entscheidung über die Erhöhung der Pension wird den Eisenbahndirektionen überlassen, hierbei jedoch eine genaue Prüfung der Verhältnisse vorausgesetzt.

Nach § 2 Abs. 3 sollen die Hinterbliebenen, falls ihnen nach anderweiter gesetzlicher Vorschrift ein höherer als der im Absatz 1, 2 vorgesehene Betrag zusteht, diesen höheren Betrag erhalten. Durch die neue Fassung dieses Absatzes ist ausdrücklich ein Invidualrecht jedes einzelnen Berechtigten anerkannt worden. Es sind demzufolge nicht mehr, wie früher angeordnet, die Gesammtbezüge der Hinterbliebenen an Wittwen- und Waisenrenten den Gesammtbezügen an gesetzlichen Wittwen- und Waisengeldern gegenüberzustellen, sondern es ist Wittwenrente mit dem Wittwengelde und Waisenrente mit dem Waisengelde zu vergleichen. Hierbei dürfen jedoch die durch das Unfall- und das Hinterbliebenen-Fürsorgegesetz gegebenen Höchstgrenzen der Gesammtbezüge nicht überschritten werden. Gegebenenfalls sind unter Anwendung der Höchstgrenze des günstigeren Gesetzes die nach vorstehendem berechneten Einzelbezüge in gleichem Verhältnisse zu kürzen.

Im übrigen sind hinsichtlich der Ansprüche der Hinterbliebenen gegenüber dem bisherigen Gesetze hauptsächlich folgende Aenderungen eingetreten: a) das Sterbegeld ist von 30 *M.* auf 50 *M.* erhöht worden, b) die Waisenrente für jedes Kind beträgt, ohne Rücksicht darauf, ob die Mutter noch lebt oder nicht, 20 % des Diensteinkommens des Verstorbenen, c) die Mindest- und Höchstbeträge des Wittwenrenten sind von 160 bezw. 1600 *M.* auf 216 bezw. 3000 *M.* erhöht worden, d) die Rentengewährung an Verwandte der aufsteigenden Linie ist schon zulässig, wenn deren Lebensunterhalt auch nur überwiegend von dem Verstorbenen bestritten ist, e) Unfallrente kann auch elternlosen Enkeln gewährt werden.

Wegen des Wegfalles der §§ 8 bis 11 des bisherigen Gesetzes verweist der Erlass auf die Begründung des neuen Gesetzes. Sie werden durch die §§ 10 bis 12 des Reichs-Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 ersetzt. Materielle Aenderungen sind hiermit im allgemeinen nicht verbunden. Durch die jetzige Fassung des § 10 des Reichsgesetzes ist zur Beseitigung hervorgetretener Zweifel klargestellt worden, dass von Hinterbliebenen, die im einzelnen Falle nicht rentenberechtigt sind, z. B. von nicht bedürftigen Aszendenten, Haftpflichtansprüche gegen die Verwaltung nicht erhoben werden können.

Zu Artikel 2 des Gesetzes bemerkt der Erlass: Das Gesetz hat keine rückwirkende Kraft. Es findet daher nicht auf Betriebsunfälle Anwendung, die sich vor dem 12. Juni 1902, dem Tage der Verkündigung, ereignet haben.

— **Anderweite Festsetzung von Wohnungsgeldzuschüssen für den Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Nach § 1 Abs. 2 des Reichsgesetzes vom 7. Juli d. J., betr. den Servistarif und die Klasseneintheilung der Orte sowie Abänderung des Gesetzes über die Bewilligung von Wohnungsgeldzuschüssen (R.-G.-Bl. S. 239) ist in dem durch das Gesetz vom 26. Juli 1897 festgesetzten Servistarife die Servisklasse V fortgefallen und die unter diese Servisklasse fallenden Ortschaften sind der Servisklasse IV eingereiht. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten macht die königlichen Eisenbahndirektionen aus diesem Anlass darauf aufmerksam, dass die hiernach erforderlichen Aenderungen in den Wohnungsgeldzuschüssen und den Vergütungen für Dienstwohnungen vom 1. d. Mts. ab einzutreten haben (§ 2 Abs. 5 des Reichsgesetzes, betr. die Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen an die unmittelbaren Staatsbeamten, vom 12. Mai 1873 [G.-S. S. 209], sowie §§ 18 bis 22 des Regulativs über die Dienstwohnungen der Staatsbeamten [F. O. XII A S. 22]). — Für die Berechnung der Pensionen verbleibt es bis auf weiteres bei der bisherigen Bestimmung, wonach der Durchschnittssatz des Wohnungsgeldzuschusses für die Servisklassen I—V in Anrechnung gebracht wird.

— **Sicherheitsbestellung der ausserhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigten Personen.** Da nach den angestellten Ermittelungen der Umfang, in dem die bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ausserhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigten Personen zur Bestellung einer Sicherheit herangezogen werden, in den einzelnen Direktionsbezirken sehr verschieden ist, so hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass für die Folge die nachstehenden Grundsätze zur Richtschnur zu nehmen sind: 1. Mit der Vereinnahmung, Aufbewahrung und Verausgabung von Dienstgeldern unter eigener Verantwortung sind nach Möglichkeit nur Beamte zu betrauen. 2. Soweit hierzu nach dem Ermessen der Dienstbehörde Hilfskräfte (Hilfsbeamte und Arbeiter) zugelassen werden, ist in der Erwägung, dass es sich dabei um sorgsam ausgewählte erprobte Bedienstete der Verwaltung handelt, im allgemeinen von der Forderung einer Sicherheitsbestellung abzusehen. 3. Das Gleiche gilt für die von der Eisenbahnverwaltung angenommenen Gepäckträger und Gepäckaufbewahrer, da für deren Handlungen nach §§ 37 und 38 der Verkehrsordnung den Reisenden gegenüber nunmehr die Verwaltung haftet. 4. Sicherheit ist dagegen auch ferner zu bestellen: a) von Spezial-Baukassenrendanten, soweit sie nicht als unmittelbare Staatsbeamte angestellt sind; b) von Privatpersonen und Genossenschaften, die als Unternehmer für den Gepäckverkehr oder für Güterboden-Akkordarbeit vertraglich bestellt werden; c) von Privatpersonen, denen die Verwaltung einer Bahnagentur oder Güternebenstelle übertragen wird, es sei denn, dass sich ihre Thätigkeit auf den Verkauf der gegen Baarzahlung entnommenen Fahrkarten beschränkt. — Auch in anderen als den unter Ziffer 4 genannten Fällen kann die Bestellung einer Sicherheit verlangt werden, soweit dies die Eisenbahndirektion nach Lage der Umstände ausnahmsweise für erforderlich erachtet.

— **Berechnung der Nachtgelder der Beamten des Fahrdienstes.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird nach den von den königlichen Eisenbahndirektionen erstatteten Berichten bei der Feststellung des Beginns und der Beendigung der der Berechnung der Nachtgelder zu Grunde zu legenden dienstlichen Abwesenheit vom Stationsorte fast überall die von den Beamten etwa vor Antritt oder nach Beendigung des Dienstes lediglich als Fahrgast zurückzulegende Zeit mitberücksichtigt. Der Minister erachtet dieses Verfahren als sachgemäss und den Vorschriften entsprechend und bestimmt daher, dass dasselbe vom 1. Oktober d. J. ab überall einzuführen ist.

— **Dienst der Schrankenwärterinnen.** Bei der Untersuchung eines Unfalles hat sich herausgestellt, dass eine Schrankenwärterin wiederholt ihren Posten verlassen und ihr Dienstmädchen mit der Schrankenbedienung während ihrer Abwesenheit beauftragt hat. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten gibt dieses Vorkommniss den königlichen Eisenbahndirektionen mit dem Auftrage bekannt, in geeigneter Weise darüber zu wachen, dass die Schrankenwärterinnen, gleichwie alle übrigen Bediensteten, ihren Dienst stets in eigener Person wahrnehmen. Zuwiderhandlungen sind in jedem einzelnen Falle zu untersuchen und gegebenenfalls streng zu ahnden.

— **Vorausbezahlung der Fracht für leere Emballagen.** Bei dem deutschen Handelstage ist, wie bereits von uns in Nr. 71 S. 1070 mitgetheilt, der Antrag gestellt worden, dafür einzutreten, dass für zurückgesandte leere Emballagen allgemein der Frankaturzwang eingeführt wird. Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft, welche der „B. B.-Ztg." zufolge in der vor kurzem abgehaltenen Sitzung zu diesem Antrage Stellung nahmen, sahen von einer Unterstützung desselben ab, weil sie sich nicht davon zu überzeugen vermochten, dass es den Interessen des Handels und der Industrie in ihrer Allgemeinheit förderlich sein sollte, den durch die Zusatzbestimmung I zu § 61 E.-V.-O. schon geschaffenen Zwang noch zu erweitern. Wenn man in solcher Erweiterung einen Schutz der Emballageeigenthümer gegen verabredungswidrig unfrankirte Rücksendung leerer Fässer usw. erblicke, so könne diesen Schutz der Frachtauflieferer sofort dadurch vereiteln, dass er die Fracht zwar bezahlt, einen gleich hohen Betrag aber, wie dies schon heute oft geschieht, auf das Gut nachnimmt. Vor den Schäden, welche der Antrag abwenden will, könne sich der Verkäufer

leicht dadurch schützen, dass er von vornherein bedingt: „Rücknahme leerer Fastagen gegen Anrechnung zu . . . . . erfolgt nur bei Frankozusendung innerhalb . . . . .“

— **Ueber den Handelsgebrauch bei der Verpackung von Glasballons mit Flüssigkeiten** äusserten sich auf eine Anfrage der Eisenbahnverwaltung die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft dahin, dass solche Ballons für die Versendung mittelst der Eisenbahn allgemein mit einer Strohumhüllung versehen und dann in Weidenkörbe verpackt werden unter gleichzeitiger Anbringung eines Strohkranzes mit darüber befindlichem Korbdeckel am oberen Theile des Glases. Diese Verpackungsart sei, vorausgesetzt, dass sie in sorgfältiger Weise und mit Benutzung guten Materials erfolgt, auch in Anbetracht der Gefahren des Eisenbahntransportes nach der Auffassung der Aeltesten als eine ausreichende anzusehen. Die Versendung in anderen Gefässen (Blechumhüllung u. dergl.) verbiete sich einmal wegen der ätzenden Eigenschaft vieler so versandter Flüssigkeiten und sodann, weil oft der geringe Werth der letzteren eine theuere Emballage nicht zulässt.

— **Kreis Altenaer Schmalspurbahn.** Die Generalversammlung genehmigte die Gewinn- und Verlustrechnung für 1901/02 sowie die Bilanz. Hiernach findet der für das Betriebsjahr 1901/02 nach Abzug der Staatseisenbahnsteuer sich ergebende Betriebsgewinn von 43 557 ℳ wie folgt Verwendung: a) zum Bilanzreservefonds 2 174 ℳ, b) vertragsmässige Gewinnantheile 1 500 ℳ, c) zur Tilgung ausgelooster Obligationen 3 360 ℳ, d) 3 % Dividende auf die Aktien Lit. A 33 000 ℳ, e) Abschreibung für generelle Vorarbeiten 387 ℳ, f) Vortrag auf neue Rechnung 3 135 ℳ.

Im Verlaufe der Versammlung wurden vom Assessor Dr. Assmann-Friedenau verschiedene Anträge gestellt, die eine Bemängelung der Bilanz und des Geschäftsberichtes zum Zwecke hatten. Seine Anträge wurden jedoch mit grösstentheils erdrückender Mehrheit abgelehnt. Die Entlastung des Vorstandes erfolgte mit allen gegen die Stimme des Herrn Assmann, diejenige des Aufsichtsrathes einstimmig. Ueber die von der Gesellschaft geplanten Neubauprojekte erstattete der Vorstand näheren Bericht. Es sollen hiernach, da die Staatsaufsichtsbehörde von der im März 1900 beschlossenen Anleihe von 600 000 ℳ vorerst nur 400 000 ℳ genehmigt hat, mit thunlichster Beschleunigung die Strecken Lüdenscheid Schmalspurbahnhof-Lüdenscheid Staatsbahnhof sowie von der projektirten Verbindungsbahn Lüdenscheid-Augustenthal vorläufig das erste Drittel von Lüdenscheid bis zur Worth gebaut werden.

In den Aufsichtsrath wurde an Stelle des Assessors Dr. Assmann der Bankier Max Abel-Berlin gewählt.

— **Die Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld** hatte, wie sie in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1901/02 ausführt, unter der allgemeinen Ungunst der Geschäftsverhältnisse zu leiden. Trotz der gegenwärtigen Geschäftsstockung kamen auf der Linie Muskau-Teuplitz-Sommerfeld zwei neue Industriegleisanschlüsse zur Ausführung, und zwar nach einer Glashütte in Teuplitz und nach einer Thonwaarenfabrik in Lugknitz, so dass nunmehr insgesammt 35 Anschlüsse auf den drei Linien bestehen. Die Einnahmen betrugen 548 525 ℳ (im Vorjahre 549 957 ℳ) bei einer Beförderung von 265 490 (272 167) Personen und 526 011 (521 664) t. Während die Verkehrsziffern und Einnahmen der Linien Muskau-Teuplitz-Sommerfeld und Hansdorf-Priebus nur geringe Schwankungen zeigen, haben diejenigen der Strecke Rauscha-Freiwaldau durchweg abgenommen. Die Betriebsausgaben haben sich von 273 232 ℳ auf 304 535 ℳ gehoben, sonach um 11,46 %. Der Betriebskoeffizient hat dementsprechend gleichfalls eine Steigerung erfahren und zwar von 49,68 % auf 55,56 %. Der nach Aufbesserung des Spezialreservefonds, des Erneuerungsfonds für Oberbau und Betriebsmittel und des Bilanzreservefonds sowie nach Abzug der Staatssteuer im Gesammtbetrage von 65 261 (53 975) ℳ, endlich der Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen mit 73 380 ℳ (0) verbleibende Reingewinn beziffert sich auf 136 523 ℳ. Die Verwaltung schlägt vor, davon 130 080 ℳ als 3 % Dividende (3,7 %) zur Vertheilung zu bringen und den Rest von 6 443 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

Der Aufsichtsrath beschloss zur Beschaffung von weiteren Güterwagen und Bestreitung von Ausgaben für verschiedene Erweiterungsbauten die Aufnahme einer schwebenden, mit 4 % verzinslichen und von 1907 ab tilgbaren Schuld in der Höhe von 205 000 ℳ.

— **Ostpreussische Südbahn.** Gegenüber den Bestrebungen einer Berliner Gruppe von Aktionären, welche durch Satzungsänderungen eine Erhöhung der Dividende zu erreichen suchen, stellt die Verwaltung der Bahn fest, dass 1. nach den gegenwärtigen sowie nach allen früheren Statuten dem Reservefonds I nur ein zehntel Prozent des Anlagekapitals der Gesellschaft als jährliche Rücklage überwiesen wird, 2. dass der Reservefonds II (Bilanzreservefonds nach § 262 Handelsgesetzbuches) aus den Betriebsüberschüssen keinerlei Zuweisungen erhält, sondern lediglich aus den durch die jährliche Tilgung der Prioritätsobligationen frei werdenden Bilanzbeträgen dotirt wird, und 3. dass ausserordentliche Abschreibungen in gleicher Weise nicht aus den jährlichen Betriebsüberschüssen, sondern aus den durch die Tilgung der Prioritätsobligationen frei werdenden Bilanzbeträgen gemacht werden. Nach § 22 des Statuts wird unter die Aktionäre nicht der aus der Vermögensbilanz sich ergebende Gewinn, sondern nur dasjenige vertheilt, was sich nach der Gewinn- und Verlustrechnung als reiner Gewinn des Betriebes der Bahn ergibt. Dies ist ein für die preussischen Privatbahnen allgemein geltender Grundsatz und ihm gemäss ist seit dem Bestehen der ostpreussischen Südbahn verfahren worden. Es ist demnach nicht richtig, dass abgeänderte Statutenbestimmungen den behaupteten rückläufigen Ertrag der Aktien verursacht haben.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. September d. J. in 6 Arbeitstagen 98 303 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 384 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 95 899 und auf den Arbeitstag 15 983 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. September d. J. auf den Arbeitstag 401 und im ganzen 2 404 Doppelwagen oder 2,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. September d. J. 19 127 offene Wagen gegen 18 410 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 717 oder 3,9 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. September d. J. 20 478 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 37 sowie von anderen Gütern 6 Doppelwagen.

— **Aufhebung und Errichtung von Eisenbahnbausektionen in Bayern.** Nachdem die Lokalbahnlinie Landshut-Rottenburg dem Betriebe übergeben wurde, ist am 1. d. Mts. die Eisenbahnbausektion Landshut aufgelöst worden; dafür wurde behufs Ausbau der mit Gesetz vom 30. Juni 1900, betreffend die Herstellung von Eisenbahnen lokaler Bedeutung, genehmigten Bahnlinie Landau a/I.-Arnstorf eine weitere Eisenbahnbausektion in Landau a/Isar errichtet und zu deren Vorstand der Direktionsassessor bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Anton Wöhrl berufen.

— **Zum Transportdienstbuche für die Winterfahrordnung** hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen an ihre äusseren Dienststellen eine Anzahl Erläuterungen erlassen. Nach diesen haben u. a. die Eisenbahnbetriebsdirektionen ihr Augenmerk auf eine möglichst gute Ausnutzung der für den Stückgutdienst beanspruchten Wagen zu richten, damit eine unnöthige Inanspruchnahme von Wagen, die gleich nachtheilig auf den Wagenstand wie auf die Zugförderung wirkt, vermieden bleibt; auch soll, da die regelmässige Abfertigung einer Anzahl von Eilgutkurswagen erfahrungsgemäss nur während eines Theiles der Fahrordnung nothwendig ist, für rechtzeitige Ausserkurssetzung dieser Wagen oder, wenn nöthig, für deren Wiedereinstellung Sorge getragen werden. Die Inanspruchnahme von Vorspannlokomotiven bei Personenzügen aus Gründen der Eilgutbeförderung soll thunlichst vermieden und deshalb die Zahl der Beiwagen der Eilgutkurswagen in möglichst engen Grenzen gehalten und die Ausnutzung der regelmässig verkehrenden Eilgutkurswagen fortgesetzt überwacht werden; es soll ausserdem bei jenen Personenzügen, die ständig in stärkerem Maasse für die Eilgutbeförderung beansprucht werden müssen, auf Beistellung leistungsfähigerer Zuglokomotiven möglichst Rücksicht genommen werden.

Da ferner die wirthschaftliche Gestaltung des Transportdienstes die thunlichste Scheidung des Nah- und des Fernverkehrs und die Verweisung des letzteren auf Züge mit möglichst grossen Reisegeschwindigkeiten erfordert, so wurde zur Erreichung dieses Zieles die Zahl der Durchgangsgüterzüge, dem Anfalle der Durchgangsfrachten entsprechend, neuerdings vermehrt; hierbei wurden im Transportdienstbuche jene Durchgangsgüterzüge, die in erster Lieie dem grossen Durchgangsverkehre oder auch dem Massenverkehr zu dienen haben, als Ferngüterzüge bezeichnet, während die übrigen Durchgangsgüterzüge ihre seitherige Benennung beibehalten haben. Für die Bedienung des Nahverkehrs, d. i. des Unterwegsverkehrs von Karten- zu Kartenstation, wurden versuchsweise auf

einzelnen Strecken besondere Unterwegsgüterzüge vorgesehen. Demgemäss gliedert sich künftig auf Hauptstrecken der Güterzugfahrplan in Ferngüterzüge, Durchgangsgüterzüge, Unterwegsgüterzüge und Stückgüterzüge.

Die Ferngüterzüge haben vor allem dem Fernverkehr zu dienen und dann auch dem Massenverkehr, insoweit dieser sich in geschlossenen Wagengruppen auf grössere Entfernungen bewegt; in ersterer Hinsicht kommen die an den Grenzen zugehenden dringlichen Ladungen nach Bayern und darüber hinaus in Frage sowie die bei inneren bayerischen Stationen anfallenden dringlichen Ladungen des direkten Verkehrs. Die Durchgangsgüterzüge sollen die für grössere Entfernungen des inneren Verkehrs bestimmten Frachten befördern und ausserdem auch zum Vorschieben von Fernfrachten behufs Ueberführung auf Ferngüterzüge benutzt werden; nebenbei sollen sie auch den Verkehrsbedürfnissen der verkehrsreichen Unterwegsstationen nutzbar gemacht werden; auf Strecken, auf denen Ferngüterzüge nicht verkehren, haben deren Aufgabe die Durchgangsgüterzüge mit zu erfüllen. Die Unterwegsgüterzüge sind dazu bestimmt, den Wagenverkehr der Unterwegsstationen zu ermitteln und soweit nothwendig auch die Rangirmanöver auf Unterwegsstationen auszuführen. Die Stückgüterzüge haben ausser dem Stückgutverkehr nach Thunlichkeit auch dem Unterwegswagenverkehr zu dienen; nur auf Strecken mit ganz dichtem Stückgutverkehr können die Stückgüterzüge von dieser Aufgabe entbunden werden, und es sind zur Auslastung dann Wagen beizustellen, die bis zur nächsten Knotenstation durchlaufen.

Für die weitere Ausgestaltung des Güterzugfahrplanes haben die vorstehend entwickelten Gesichtspunkte den Eisenbahnbetriebsdirektionen als Richtschnur zu dienen.

— Aus den **Bestimmungen über die einzuhaltenden Wartezeiten**, welche die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen zur Winterfahrordnung erlassen hat, entnehmen wir u. a. folgendes: a) Auf verspätete Anschlusszüge darf nur dann gewartet werden, wenn in dem verspäteten Zuge Reisende zum Uebergang auf den Anschlusszug sich befinden und wenn der verspätete Zug voraussichtlich noch so frühzeitig eintreffen wird, dass die angegebenen Wartezeiten nicht überschritten werden. b) Der Uebergang von Post, Gepäck, Gütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren allein bildet keinen Grund zu warten; jedoch darf auf Anschlusszüge, welche Wagen mit Gepäck, Expressgut oder Leichen bringen, innerhalb der festgesetzten Wartezeiten gewartet werden. c) Die Schaffner eines verspäteten Zuges sind vom Zugführer zu beauftragen, sich zu vergewissern, ob und wie viele Uebergangsreisende sich im Zuge befinden, und ihm hierüber Meldung zu erstatten; die Zugführer haben diese Meldungen dem diensthuenden Stationsbeamten einer der Anschlussstation vorgelegenen Haltestation zu übergeben, welcher dafür verantwortlich ist, dass die Weitergabe dieser Meldung an die Anschlussstation richtig und rechtzeitig erfolgt. In ähnlicher Weise haben auch die Kapitäne verspäteter Dampfschiffe vorschriftsgemäss zu signalisiren, ob Anschlussreisende vorhanden sind, und ausserdem womöglich von einer vorgelegenen Haltestation aus telegraphische oder telephonische Meldung zu machen. d) Treffen vorstehend angeordnete Meldungen nicht rechtzeitig ein, so hat der diensthuende Beamte auf der Anschlussstation zu verfahren, als wenn Uebergangsreisende vorgemeldet wären. e) Angesichts des einfahrenden Zuges darf der Anschlusszug nicht abgelassen werden, auch wenn die Wartezeit hierdurch überschritten wird. f) Die Züge der Nebeneisenbahnen und Lokalbahnen im bayerischen Binnenverkehr haben so lange auf Anschlusszüge der Haupteisenbahnen zu warten, als die Erreichung der übrigen Anschlüsse der ersteren sowohl auf der Hinfahrt, als auch auf der Rückfahrt von der Endstation sichergestellt bleibt. Auf die Züge der Nebeneisenbahnen und Lokalbahnen haben im allgemeinen Schnell- und Eilzüge 5 Minuten, Personenzüge 10 und Güterzüge mit Personenbeförderung 20 Minuten zu warten, während Express- und D-Züge hiervon befreit sind.

— **Personentarifreform.** Die „Berl. Pol. Nachr.“ schreiben: „Wie zu erwarten war, ist die Nachricht, dass die königlich sächsische Eisenbahnverwaltung die Durchführung einer Reform der Personentarife beschlossen habe, nach welcher unter Aufhebung des Freigepäckes nur noch eine Einheitsfahrkarte zu dem halben Preise der Rückfahrkarte bestehen soll, alsbald widerrufen worden. Die sächsische Eisenbahnverwaltung stellt zwar Erwägungen über eine Reform der Personentarife an, ist indessen zu festen Beschlüssen noch nicht gelangt. Auch in Preussen ist die Neuordnung der Personentarife in der oben angegebenen Art bereits Gegenstand der Erwägung gewesen. Es ist auch, als im vorigen Jahre die 45 tägigen Rückfahrkarten zur Einführung gelangten, nicht zweifelhaft gewesen, dass das Endziel der damit eingeleiteten Aenderung der Personentarife die Einführung einer Einheitsfahrkarte zu dem halben Preise der Rückfahrkarten sein werde. Aber damit ist noch keineswegs gesagt, dass gerade der jetzige Zeitpunkt auch geeignet sei, so bald nach der Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten schon zu einem weiteren so bedeutsamen Schritte überzugehen. Abgesehen davon, dass eine Aenderung unseres Personentarifwesens auf der oben bezeichneten Grundlage doch auch für das reisende Publikum seine zwei Seiten hat, indem die Aufhebung des Freigepäckes von dem an solches gewöhnten Publikum Norddeutschlands als eine empfindliche Belastung angesehen werden würde, ist die gegenwärtige Lage der Staatsfinanzen keineswegs einladend für Tarifmaassregeln, welche, wie die Einführung einer einfachen Fahrkarte zum halben Preise der Rückfahrkarten, nothwendig eine nicht unerhebliche Verminderung der Eisenbahnüberschüsse zur Folge haben müsste. Wenn demgegenüber in der Presse darauf hingewiesen wird, dass die Steigerung des Verkehrs infolge einer solchen Verbilligung desselben nicht nur einen vollen Ausgleich gewähren, sondern auch darüber hinaus zu einer beträchtlichen Erhöhung der Eisenbahneinnahmen führen werde, so wird übersehen, dass eine Erhöhung der Bruttoeinnahmen keineswegs gleichbedeutend mit der Erhöhung der Eisenbahnüberschüsse ist. In verkehrsschwachen Ländern, in denen die Anlagen und die Betriebsmittel der Eisenbahnen nicht voll ausgenutzt werden können, bedeutet allerdings jede Vermehrung des Verkehrs eine Erhöhung der Eisenbahnüberschüsse. Anders liegt die Sache da, wo eine beträchtliche Vermehrung des Verkehrs zu einer Erweiterung der stehenden Anlagen und zu einer Vermehrung des rollenden Materials der Bahnen nöthigt. Hier werden die Mehrausgaben häufig stärker ins Gewicht fallen, als die Mehreinnahmen. Man braucht in dieser Hinsicht nur auf die Kosten des geplanten neuen Bahnhofs in Leipzig mit mehr als 100 000 000 ℳ hinzuweisen. Verbietet sich daher für Preussen schon mit Rücksicht auf die ungünstige Lage seiner Finanzen eine Reform der Personentarife von selbst, welche eine erhebliche Verminderung der Ueberschüsse der Eisenbahnen zur nothwendigen Folge haben müsste, so kommt weiter in Betracht, dass die Verwaltung des grössten deutschen Eisenbahnnetzes bei solchen Maassnahmen gebührend auf die anderen, kleineren Bahnnetze Rücksicht zu nehmen haben wird. Es unterliegt keinem Zweifel, dass, wenn erst die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit einer solchen Neuordnung der Personentarife vorgegangen ist, auch die anderen deutschen Bahnverwaltungen nachfolgen müssten. In den anderen deutschen Bundesstaaten aber, namentlich in den süddeutschen, liegen die finanziellen Verhältnisse noch ungünstiger, als in Preussen. Auch kommt in Betracht, dass, während in Norddeutschland wenigstens in der Aufhebung des Freigepäcks ein theilweiser Ausgleich für den Ausfall infolge der Herabsetzung des Eisenbahnfahrkartenpreises geboten werden kann, davon in Süddeutschland, wo längst kein Freigepäck mehr besteht, nicht die Rede ist, und so die finanziellen Wirkungen der Herabsetzung der Personentarife viel schwerer empfunden werden würden, als in Preussen. Man wird daher zur Zeit mit den Erleichterungen, welche dem Personenverkehr durch die Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten zu Theil geworden sind, zufrieden sein und abwarten müssen, bis ein geeigneter Zeitpunkt zur Weiterführung der Reform der Personentarife gekommen sein wird.“

— **Manövertransporte auf den württembergischen Staatsbahnen.** Nach Beendigung der Herbstmanöver des württembergischen Armeekorps sind am 20. und 21. September d. J. auf den württembergischen Staatsbahnen in 21 Sonderzügen 660 Offiziere, 17 790 Mannschaften, 518 Pferde, 23 Fahrzeuge, 163 Fahrräder, 36 Wagenladungen Gepäck befördert worden. Am 24. und 25. September sollten dem „Württemb. Staatsanzeiger“ zufolge ab württembergischen Stationen nach den in Baden und im Elsass gelegenen Garnisonen des XIV. Armeekorps in 21 Sonderzügen 793 Offiziere, 19 828 Mannschaften, 722 Pferde, 57 Fahrzeuge, 248 Fahrräder und 38 Wagenladungen Gepäck befördert werden. Gesammtleistung: 42 Sonderzüge (mit 44 Leerzügen) zur Beförderung von 1 453 Offizieren, 37 618 Mannschaften, 1 240 Pferden, 80 Fahrzeugen, 411 Fahrrädern und 74 Wagenladungen Gepäck.

— **Personalnachrichten** Bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist dem Eisenbahn-Betriebsdirektor Coermann zu Mülhausen i/E. bei dem Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung sind am 1. d. Mts. nachstehende Aenderungen eingetreten: Befördert wurde zum Vorstande der Eisenbahnbetriebsdirektion Ingolstadt der Regierungsrath Joseph Miller bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg; berufen wurden der Oberbauinspektor und Vorstand der aufgelösten Eisenbahnbausektion Landshut Wilhelm Weiss zum Direktionsrath bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Würzburg und der Direktionsassessor Johann Friedrich bei der Eisenbahnbetriebsdirektion

in Weiden zur Generaldirektion, dann der im zeitlichen Ruhestand befindliche Betriebsmaschineningeniör Emil Höllein als Direktionsassessor zur Centralmagazinverwaltung in München; in dauernden Ruhestand wurden versetzt: der Oberinspektor Karl Meiller bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg, der Inspektor und Vorstand der Bahnstation Traunstein Joseph Maier, unter Verleihung des Titels eines Oberinspektors, und der Inspektor Benedikt Hirschabeck bei der Generaldirektion.

Oesterreich.

— **Die Prioritäten der Südbahn.** In den nächsten Tagen wird eine Besprechung der Vertrauensmänner der Besitzer von Südbahnprioritäten mit dem Prioritätenkurator stattfinden. Sodann werden die Verhandlungen mit dem in der letzten Verwaltungsrathssitzung der Südbahn gewählten Komitee beginnen. Die nächste Verloosung der 3 prozentigen Prioritäten sollte nach dem Tilgungsplane am 1. Dezember stattfinden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bis zu dieser Zeit noch kein endgültiges Abkommen in der Prioritätenfrage getroffen sein wird. Da jedoch die Absicht besteht, bereits die nächste Ziehung auf Grund des geänderten Tilgungsplanes vorzunehmen, so ist es nicht unwahrscheinlich, dass eine Hinausschiebung der Ziehung angeregt werden wird. Diese könnte nur unter der Voraussetzung der Zustimmung der Vertrauensmänner und des Gerichts erfolgen. Es soll für die Hinausschiebung der Ziehung eine möglichst kurze Frist in Anspruch genommen werden, innerhalb deren man das Abkommen in der Prioritätenfrage auch formell abschliessen zu können hofft.

Gegen die vom Wiener Handelsgericht erfolgte Abweisung des von einem Prioritätenbesitzer gestellten Ansuchens um die Bestellung eines besonderen Kurators für die 4 prozentigen Prioritäten ist nicht nur von dem Anwalt des eingeschrittenen Prioritätenbesitzers, sondern auch von der Verwaltung der Südbahn der Rekurs an das Oberlandesgericht ergriffen worden. Während der Rekurs des Prioritätenbesitzers sich dagegen richtet, dass dem Begehren um Bestellung eines besonderen Kurators überhaupt nicht Folge gegeben wurde, wendet sich der von der Verwaltung der Südbahn überreichte Rekurs dagegen, dass dem Begehren „derzeit“ nicht entsprochen und die Abweisung damit begründet wird, dass „derzeit“ eine Interessenkollision zwischen den verschiedenen Prioritätenklassen nicht vorliege.

— **Die Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Wie bekannt, hat sich diese Bahn vor einiger Zeit unter Hinweis darauf, dass das Erträgniss des Hauptbahnunternehmens im letzten Jahre weniger als 100 fl. für die Aktie betragen habe, an das Eisenbahnministerium um Genehmigung von Tariferhöhungen gewendet. Letztere wurden auch, wie bereits mitgetheilt wurde, hinsichtlich des Personenverkehres gewährt. Was dagegen die erbetenen Erhöhungen der Gütertarife betrifft, so ist der Verwaltung der Nordbahn kürzlich ein Erlass des Eisenbahnministeriums zugegangen, mit welchem eine Erhöhung der Gütertarife abschlägig beschieden wurde.

— **Bevorstehende Eisenbahneröffnungen.** In der nächsten Zeit steht die Eröffnung mehrerer Lokalbahnen bevor, darunter der vollspurigen Lokalbahn Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn). Diese 26,91 km lange Bahn wird der Staatsbahndirektion Triest unterstellt. — Eine weitere Lokalbahn, deren Eröffnung bevorsteht, ist jene von Karlsbad (Dallwitz) nach Merkelsgrün mit einer Betriebslänge von 10,68 km; sie wird der Staatsbahndirektion Pilsen unterstellt.

Beide Lokalbahnen werden nach den Konzessionsurkunden für Rechnung der Konzessionäre betrieben werden.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach den vorläufigen Ermittelungen stellen sich im Monat August d. J. die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf 8 565 900 Kr., aus dem Güterverkehr auf 14 567 700 Kr., sonach die Gesammteinnahmen auf 23 133 600 Kr. Die nachgewiesene Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr war um 465 811 Kr. (+ 681 200 Reisende) höher, dagegen aus dem Güterverkehr um 94 203 Kr. (+ 4 200 t) geringer, als die entsprechenden endgültigen Ergebnisse des Monats August 1901. Die Zunahme der Einnahmen aus dem Personenverkehr ist theils auf die in der zweiten Hälfte des August eingetretene Besserung der Witterungsverhältnisse, theils auf den Besuch grösserer öffentlicher Veranstaltungen (Arbeiter- und Gewerbeausstellungen in Prag, Tabor und Olmütz) zurückzuführen. Die Einnahme aus der Güterbeförderung blieb auf den westlichen Linien der Staatsbahnen infolge schwächeren Verkehres über längere Strecken gegenüber dem Vergleichsmonate des Vorjahres zurück, während die östlichen Linien hauptsächlich aus dem Durchgangsverkehr von Getreide und dem Versand von Schnittholz nach Rumänien eine geringe Mehreinnahme erzielten. Vom 1. Januar bis 31. August d. J. beträgt die Einnahme der Staatsbahnen aus dem Personenverkehr 45 997 000 (+ 1 667 343) Kr., aus dem Güterverkehr 110 490 100 (+ 2 502 884) Kr.

— **Die Gardaseebahn.** Von einem Ausschusse der Interessenten wird der Plan des Baues einer Gardaseebahn aufs eifrigste betrieben. Diese Bahn soll über Torbole längs des ganzen östlichen Seeufers nach Süden bis Garda laufen, wo sie dann Anschluss an die venetianische Lokalbahn Verona-Caprino erhalten würde. Am 15. September d. J. trat der Ausschuss zu einer Sitzung zusammen, wobei die Geldbeschaffung im einzelnen durchberathen wurde. Dieser Sitzung wohnten u. a. die Bürgermeister von Rovereto, Riva und Torbole sowie Vertreter der Stadt Trient bei.

— **Bergbahn Triest - Opcina.** Das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ bringt über die kürzlich eröffnete elektrische Bergbahn von Triest nach Opcina folgende nähere Mittheilungen: „Die in der zweiten Septemberwoche dem öffentlichen Verkehr übergebene elektrische Bahn Triest-Opcina, deren Vollendung einen lang gehegten Wunsch der Triestiner Bevölkerung der Erfüllung zugeführt hat, ist in vielfacher Beziehung eine Sehenswürdigkeit. Die Fahrt auf dieser 5 km langen Bahn, durch welche man von Triest in 32 Minuten die Karsthöhe von 350 m erreicht, bietet eins der schönsten Panoramen, das zweifellos eine starke Anziehungskraft auf Einheimische und Fremde üben wird. Aber auch in technischer Beziehung ist die Bahn, bei der Adhäsions- und Zahnradsystem vereinigt sind, von bedeutendem Interesse. Die Linie Triest-Opcina ist in der Theilstrecke Piazza Scorcola-Via Romagna in einer Länge von 800 m Zahnradbahn. Auf dieser Theilstrecke wird der Motorwagen durch eine elektrische Lokomotive von 200 PS hinaufgeschoben und bei der Thalfahrt von ihr gestützt. Die Steigung erhebt sich auf der als Zahnradbahn geführten Strecke bis zu 250 ‰. Auf der übrigen Strecke, die als Adhäsionsbahn betrieben wird und auf der die Motorwagen allein, ohne Beihilfe der Lokomotive, verkehren, erreicht die Steigung 80 ‰. Die Sicherheitsvorkehrungen sind bei dieser Bahn naturgemäss in erhöhtem Maasse getroffen. Zunächst ist die Fahrgeschwindigkeit eine mässige; sodann ist durch ein ganzes System von Bremsvorrichtungen für die Sicherheit Sorge getragen. Jeder Motorwagen hat zwei Handbremsen und eine elektrische Bremse, die Lokomotiven sind mit je sechs Bremsen — drei Hand-, zwei elektrischen und einer selbstthätigen Bremse — ausgerüstet. Es ist daher die Gefahrlosigkeit des Betriebes in der denkbar weitgehendsten Weise gesichert. Zunächst stehen fünf Motorwagen, von denen jeder zwei Abtheilungen, die je 20 Personen fassen, enthält, und zwei Lokomotiven im Betriebe.

— **Haftpflicht für Eisenbahnunfälle.** Ein Lokomotivführer, welcher wegen Verschuldens eines Eisenbahnunfalls angeklagt war, verantwortete sich damit, dass er, da er mit kurzer Unterbrechung während 20 Stunden im Dienst gewesen sei, im Zustande vollständiger Ermüdung und Schlaftrunkenheit gehandelt habe. Der Gerichtshof erster Instanz verurtheilte ihn jedoch zu zwei Monaten strengen Arrests. Gegen dieses Urtheil meldete der Verurtheilte die Nichtigkeitsbeschwerde beim Kassationshof an. Der Generaladvokat führte aus, dass der Lokomotivführer zwar ermüdet, aber nicht übermüdet war und sich der Tragweite seiner Handlungen wohl bewusst war. Der Kassationshof schloss sich diesem Standpunkte an und verwarf die Beschwerde.

Ungarn.

— **Ueber die Studienreise des ungarischen Eisenbahn- und Schifffahrtsklubs nach Berlin,** die wir in Nr. 72 S. 1085 d. Ztg. kurz erwähnten, geht uns von zuständiger Seite folgender ausführlicher Bericht zu:

Der vor drei Jahren gegründete und jetzt schon 3 500 Mitglieder zählende ungarische Eisenbahn- und Schifffahrtsklub, welcher sich satzungsgemäss auch zur Aufgabe stellte, alljährlich während des Sommers für seine Mitglieder verschiedene Ausflüge zu veranstalten, unternahm in der Zeit vom 5. bis 8. September d. J. eine Studienreise von Budapest nach Berlin, an der 80 Personen unter Betheiligung des technischen Verkehrs- und Vergnügungsausschusses Theil genommen haben. Es wurden daselbst besichtigt die elektrische Hoch- und Untergrundbahn, die Fabrikanlagen und das Museum der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft, ferner die Berliner Stadt- und Ringbahn, der Stettiner Bahnhof mit seinen der Neuzeit ent-

sprechenden Einrichtungen und die königliche Militärbahn von Schöneberg nach Zossen, wobei die elektrische Schnellbremsvorrichtung für einen Zug von 100 Achsen und die abmontirten beiden elektrischen Schnellwagen zur Besichtigung gelangten. Dieser erste Ausflug des Klubs erregte hohes Interesse bei seinen Mitgliedern, und die Theilnehmer an der Studienreise hatten Gelegenheit, ihre fachlichen Kenntnisse durch sehr schätzenswerthe Erfahrungen zu bereichern. Hierfür und ganz besonders auch für die ausserordentlich freundliche Aufnahme, die dem Präsidium des genannten Klubs von der Eisenbahndirektion in Berlin, der Direktion der preussischen Militärbahn und der Firma Siemens & Halske zu Theil wurde, wird jenes seinen Dank noch besonders darbringen.

Rumänien.

— **Die rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1900/1901.** Dem Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1900/1901 entnehmen wir nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen“ folgende Angaben unter Vergleichung mit den Ergebnissen früherer Jahre:

	1898	1899	1900/1901
Länge der im Betrieb befindlichen Linien . km	3 052	3 092	3 100
Anzahl:			
der Stationen u. Haltestellen	—	312	315
der Lokomotiven . .	449	455	464
der Personenwagen .	886	1 009	1 360
der gedeckten Güterwagen und Spezialwagen	5 666	6 038	6 596
der offenen Güterwagen	3 563	3 555	4 092
Schnell- und Personenzüge sind gefahren worden .	38 840	41 290	34 581
von denselben sind zurückgelegt . km	5 777 759	6 063 432	5 679 156
Zahl der beförderten Reisenden	5 779 090	7 051 539	5 472 038
Gefahrene Personenkilometer:			
überhaupt	401 463 078	407 110 101	348 290 178
auf 1 km Bahnlänge .	138 197	132 656	112 352
Es sind gefahren worden:			
gemischte Züge . . .	39 326	41 555	33 421
Güter- und Arbeitszüge	45 727	39 920	39 573
Es sind zurückgelegt:			
von gemischten Zügen . . . . km	1 818 763	1 711 874	1 450 599
von Last- und Arbeitszügen . . . . km	4 619 743	4 140 934	4 171 325
Rohtonnenkilometer .	1 719 368 911	1 397 977 568	1 399 153 095
Es betrugen:			
die Gesammteinnahmen . . . Fr.	56 751 408	48 539 359	50 158 165
die Gesammtausgaben . . . . Fr.	38 383 619	39 918 727	35 645 927
mithin Reingewinn:			
im ganzen . . . Fr.	18 367 789	8 620 632	14 512 238
für 1 km . . . . „	6 299	2 798	4 681
Beamte, Agenten und Arbeiter waren angestellt:			
im ganzen	20 129	18 209	17 724
auf 1 km Strecke . .	6,6	5,9	5,7

In den vier Eisenbahndienstschulen wurden im Jahre 1899 ausgebildet:

in der Betriebsschule für Beamte . . . 573 Bedienstete
„ „ Streckendienstschule . . . . . 206 „
„ „ Schule für Instandhaltung . . . 158 „
„ „ „ „ Manipulation . . . . 1 181 „

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunglück auf der französischen Nordbahn.** Der von Lille nach Paris gehende Eilzug entgleiste am 27. September d. J. früh, als er mit grosser Schnelligkeit den Bahnhof von Arleux durchfuhr, wo er nicht anzuhalten hatte. 20 Personen sind todt und etliche 50 wurden verwundet. Der Zug gerieth anscheinend bei der Durchfahrt durch eine Weiche auf ein nach dem Wagenschuppen führendes Gleis, welches gerade ausgebessert wurde. Hier erfolgte die Entgleisung, durch welche die einzelnen Wagen mit grosser Gewalt ineinandergeschoben und zertrümmert wurden. Lokomotive und Tender lagen längs der Gleise; der Packwagen war in den Tender eingedrungen. Nachdem der erste furchtbare Schreck überwunden, machten sich das Bahnhofspersonal und die unversehrt gebliebenen Reisenden an die Hilfeleistung. Die Todten und Verwundeten wurden auf Tragbahren in die Bahnhofsräume oder zu Einwohnern der Stadt gebracht. Wie jetzt feststeht, wurden 20 Personen sofort getödtet. Davon sind 16 Männer, 2 Frauen und 2 kleine Kinder. Die Zahl der Verwundeten beträgt etwa 50, darunter befinden sich mehrere mit Schädel- und Beinbrüchen, die so schwer sind, dass die Betreffenden kaum mit dem Leben davon kommen werden. Sämmtliche Getödteten sind Franzosen.

— **Parlament und Bundesbahnen in der Schweiz.** Betreffs der Art der Behandlung des Budgets der Bundesbahnen beantragt die Kommission des Ständerathes, dass das eidgenössische Parlament (Nationalrath und Ständerath) je für ihre Amtsdauer eine Kommission zur Prüfung der Rechnung und des Geschäftsberichtes der Bundesbahnverwaltung sowie zur Antragstellung über die Genehmigung des Jahresbudgets der Bundesbahnen und der Ergänzungen zu diesem wählen sollen. Ferner unterbreitet die Kommission dem Ständerath folgenden bemerkenswerthen Antrag: „Der Bundesrath wird eingeladen, zu prüfen, ob nicht das Bundesbahngesetz vom 15. Oktober 1897 in dem Sinne einer Revision zu unterziehen sei, dass das vom Verwaltungsrath der Bundesbahnen aufzustellende Jahresbudget nebst Ergänzungen der Genehmigung nur noch des Bundesrathes (d. h. der eidgenössischen Regierung), nicht mehr aber der Bundesversammlung bedarf.“ Damit wäre das Budget der schweizerischen Bundesbahnen der parlamentarischen Aufsicht und Einmischung ganz entzogen.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnen im Kongostaat.** Wie die „Köln. Ztg.“ schreibt, macht das Werk der Erschliessung jetzt einen weiteren bedeutenden Schritt vorwärts durch die unmittelbar bevorstehende Ausführung des ersten Abschnittes der Eisenbahn am oberen Kongo von La Romée nach Ponthierville, der in Umgehung der Stanleyfälle eine Länge von ungefähr 100 km haben wird. Die erste Schienensendung wird am 2. d. Mts. von Antwerpen abgehen. Die wirkliche Ausführung der geplanten Bauten ist für die belgische Industrie, die weiteren grossen Aufträgen nunmehr entgegensehen kann, von nicht zu unterschätzender Bedeutung und ein mächtiger Ansporn zur Thätigkeit, denn die geplanten Eisenbahnen am oberen Kongo umfassen nicht weniger als 1 200 km. Sie bilden mit den in Aussicht genommenen Sekundärbahnen eine ununterbrochene Verbindungskette zwischen dem Süden und dem Norden, von den Quellen des Lualabas an der Grenze Rhodesiens bis nach Mahagi am Albert Nyansasee, verbinden also Uganda mit Rhodesien.

Bücherschau.

— **Ein zweiter Nachtrag zur Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899**, im Reichseisenbahnamt durchgesehene Ausgabe,*) (Berlin, 1899) bei Julius Springer, ist soeben (Berlin, 1902) im gleichen Verlage erschienen. Dieser Nachtrag, der den Inhalt des ersten Nachtrages vom Jahre 1900 mit umfasst, enthält die neue Fassung: 1. der §§ 42 und 43, betreffend Beförderung von Leichen, 2. der Anlage B, Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, 3. der Verzeichnisse der zur Ausstellung von Leichenpässen zuständigen Behörden. Die veränderten Bestimmungen über Leichenbeförderung (1 und 3) sind sicher von allgemeinstem Interesse. Nicht minder wird die (unter 2 erwähnte) Neuausgabe der Anlage B, welche die vielfachen seit 1. Januar 1900 vorgenommenen Aenderungen dieser Vorschriften berücksichtigt und zudem den neuesten Stand der entsprechenden internationalen Bestimmungen ersichtlich macht, allen Betheiligten willkommen sein. G.

*) Eine Anzeige dieser Ausgabe findet sich S. 1545, Jahrgang 1899 d. Ztg.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einführung des Vollbahnbetriebes.

Am 1. Oktober d. J. wird auf der normalspurigen Bahn Thorn - Marienburg, welche bezüglich der Strecke von Thorn bis Culmsee einschliesslich zum Direktionsbezirk Bromberg, bezüglich der Strecke von Culmsee ausschliesslich bis Marienburg zum Direktionsbezirk Danzig gehört, der Vollbahnbetrieb eröffnet. Aenderungen in den Bahnanlagen und Abfertigungsbefugnissen der Stationen treten hierdurch nicht ein.

Danzig, den 23. September 1902. (2497)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Cassel-Wabern zwischen den Stationen Gensungen und Wolfershausen neu errichtete Haltepunkt Altenbrunslar dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Altenbrunslar findet nicht statt.

Nach Altenbrunslar darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt.

Cassel, den 24. September 1902. (2498)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Brohlthal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt auf der Brohlthal-Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft. Das Nähere ist auf der Bahnverwaltung Brohl sowie den Stationen zu erfahren.

Köln, im September 1902. (2499H&V)
Der Betriebsdirektor.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Das Nähere ist auf der Bahnverwaltung zu Rinteln sowie den Stationen zu erfahren.

Rinteln, im September 1902. (2500H&V)
Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

---

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Eröffnung der Betriebsausweiche Kraubath für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäck- und Stückgutverkehr eingerichtet gewesene Betriebsausweiche
Kraubath
der Linie Amstetten-Pontafel wird am
1. Oktober 1902
für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Villach, den 24. September 1902. (2501)
K. k. Staatsbahndirektion Villach.

Am 1. Oktober d. J. wird im diesseitigen Bezirk die an der Strecke Posen-Thorn zwischen Pudewitz und Weissenburg i/P. gelegene für den Personen- und Gepäckverkehr bereits bestehende Haltestelle Bettberg für den Leichen-, Stück- und Wagenladungsgüter- sowie Viehverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Zeitpunkt wird die an der Strecke Bromberg-Schneidemühl zwischen Strelau und Nakel gelegene Haltestelle Slesin für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stück- und Wagenladungsgüter- sowie Viehverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Genannte Stationen werden in den Gruppentarif I — Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. — und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif und in den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aus dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Fahrplan zu ersehen.

Bromberg, den 22. Sept. 1902. (2502)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Berlin-Stendal zwischen den Stationen Gross-Wudicke und Schönhausen belegene Haltestelle Schönhauser Damm, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch für die Folge ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Schönhauser Damm direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 25. Sept. 1902. (2503)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Breslau Oderthorbahnhof-Kreuzburg O./S. zwischen Bernstadt und Namslau gelegene bisherige Haltepunkt Wilkau unter gleichzeitiger Umwandlung in eine Haltestelle für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von lebenden Thieren wird auf Kleinvieh in Käfigen beschränkt, während die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen bleibt.

Mit dem Tage der Eröffnung wird die neue Haltestelle in den Gruppentarif II der preussischen Staatsbahnen (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) und in die Gruppenwechseltarife der preussischen, preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe II betheiligt ist, einbezogen.

Bis zur Erstellung direkter Entfernungen in den genannten Tarifen sind der Frachtberechnung für Wilkau zu Grunde zu legen:

a) im Verkehr mit Bernstadt eine Entfernung von 9 km;
b) im Verkehr mit Namslau eine Entfernung von 5 km;
c) im Verkehr mit allen übrigen Stationen der genannten Staatsbahnen die Tarifentfernungen von Bernstadt zuzüglich 9 km oder von Namslau zuzüglich 5 km, je nachdem sich die niedrigste Gesammtentfernung ergibt.

Die Verkehrsleitung von und nach Wilkau hat je nach der Tarifbildung über die für Bernstadt oder Namslau vorgesehenen Leitungswege zu erfolgen.

Die Haltestelle Wilkau wird der Verkehrsinspektion Tarnowitz, der Betriebs- und der Maschineninspektion Kreuzburg O./S. unterstellt. (2504)

Kattowitz, den 22. September 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Güterverkehr.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.

Am 1. Oktober d. J. gelangen für frische Weintrauben als Eilgut von Eger (U. St. E.) nach Berlin folgende, auf Grund der Lokalsätze der preussischen Staatsbahnen gebildete Frachtsätze bis auf weiteres zur Einführung:

Eger U. St. E. nach	bei Aufgabe in Mengen unter 5 000 kg	von mindestens 5 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür
	für 100 kg in Pfennigen	
Berlin Schles. und Görl. Bhf.	880,4	620,4
Berlin Anhalt-Dresdner Bhf.	886,4	627,4
Berlin Central-Markthalle .	895,4	629,4

Breslau, den 29. September 1902. (2505)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr.
(Gruppenwechseltarif V/VI.)

Am 1. Oktober 1902 gelangt der Nachtrag XXII zum Gütertarif zur Einführung. Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen enthält derselbe:

1. Neue Entfernungen für die Stationen:
a) Almstedt-Segeste, Alt-Gandersheim, Barfelde, Bigge, Bodenburg, Eitzum, Frieda, Gehrenrode, Gronau i. Hann., Grossburschla, Harbarnsen, Hönze, Lamspringe, Nuttlar, Salzdetfurth, Sibbesse, Steinhelle, Treffurt, Wanfried des Direktionsbezirks Cassel;
b) Allendorf a. d. Lumda, Ballersbach, Bicken, Bischoffen, Burg (Dillkreis), Eisemroth, Herborn-Seelbach, Mainzlar, Oberndorf b. Herborn, Offenbach (Dillkreis), Treis, Uebernthal des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.;
c) Nannhausen, Ockenheim und Planig des Direktionsbezirks Mainz;
d) Meschenbach des Direktionsbezirks Erfurt und
e) Gross-Twülpstedt, Neindorf, Rothenkamp und Velpke des Direktionsbezirks Magdeburg;

2. anderweite Entfernungen für die Stationen:
f) Gandersheim des Direktionsbezirks Cassel;
g) Geilshausen, Grünberg (Oberhessen), Herborn, Kesselbach, Lollar, Londorf, Lumda und Odenhausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und
h) Bad Münster a. Stein (früher Münster a. Stein), Büdesheim-Dromersheim, Gau-Algesheim, Gensingen-Horrweiler, Kirn, Kreuznach (Bad), Kreuznach (Stadt), Martinstein, Monzingen, Niederhausen b. Münster a. Stein, Sobernheim, Sprendlingen (Rheinhessen), Staudernheim, Waldböckelheim und Welgesheim-Zotzenheim des Direktionsbezirks Mainz;

3. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife
1 (Holztarif),
6 (Brennstoffe),
6c (Brennstoffe ab Umschlagsplätzen),
11 (Dachschiefer),
ferner die neuen Ausnahmetarife 24 (Uebergangstarif zur Kleinbahn Grifte-Gudensberg) und 25 (Uebergangstarif zur Kleinbahn Osterode a. H.-Kreiensen);

4. sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Die Frachterhöhung im Uebergangstarif zur Kleinbahn Grifte-Gudensberg tritt am 15. Oktober 1902 in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungstellen zu erfahren.

Erfurt, den 24. September 1902. (2506)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo.

Zu dem Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 1. Januar 1900 n. St. ist der dritte Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält Aenderung des Titelblattes, Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, der Bestimmungen über die Frachtberechnung und des Waarenverzeichnisses, Aufnahme neuer Stationen, insbesondere Stationen der Strecken Konstantinograd-Losowaja der Charkow-Nikolajew-Bahn, Woltschansk-Kupjansk der Kursk-Charkow-Sewastopol-Bahn, Kiew-Poltawa der Moskau-Kiew-Woronesh-Bahn, neue, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze insbesondere von Stationen der Charkow-Nikolajew-, Ekaterinen-, Kursk-Charkow-Sewastopol-, Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-, Moskau-Kasan-, Samara-Slatoust-, Permer und sibirischen Bahn, sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Der Nachtrag tritt in Kraft vom 15./28. September 1902. Soweit dadurch Erhöhungen herbeigeführt werden, gelten dieselben indessen erst vom 2./15. November 1902. Erhöhungen treten insbesondere ein bei den Stationen der Samara-Slatoust-, Permer und sibirischen Bahn, sowie durch Aufnahme der Artikel Schalen von Buchweizen usw., Spreu, Pjela, Polowa in die III. Kategorie des Getreidetarifs. Druckexemplare des Nachtrages sind zum Stückpreise von 50 ₰ bei unserer hiesigen Fahrkartenausgabe Südbahnhof käuflich zu haben.

Direktion (2507H&V)
der ostpreussischen Südbahn.

Westfälische Landeseisenbahn.

Zum diesseitigen Binnengütertarife vom 1. September d. J. erscheint mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 der Nachtrag I. Derselbe enthält Ergänzungen zu II. D. bezüglich einzelner Anschlussfrachten, sowie einen Ausnahmetarif 6 für Cement und gebrannten Kalk von den Stationen Beckum Ost und Ennigerloh für den Uebergangsverkehr über die Stationen Beckum und Lippstadt bezw. Neubeckum und Warendorf.

Die Frachtsätze sind bei unseren Abfertigungsstellen zu erfahren.

Lippstadt, den 27. September 1902.
Die Direktion.
Sterneborg. (2508)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

Zum 1. Oktober 1902 gelangt der XI. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält selbständige Entfernungen für die Ladestellen bei Algringen, sowie für die Station Strassburg Rheinhafen.

Die für Strassburg Rheinhafen angegebenen Entfernungen kommen nur bei Berechnung der Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Hundefrachten in Anwendung. Hinsichtlich des Güter- und übrigen Verkehrs verbleibt es bei der seitherigen Festsetzung, nach welcher für Strassburg Rheinhafen — abgesehen von dem Verkehr dieser Station mit den übrigen Bahnhöfen von Strassburg und Vororten — die Entfernungen der Station Strassburg Centralbahnhof gelten.

Strassburg, den 24. September 1902.
Kaiserliche Generaldirektion (2509)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Am 28. September 1902 tritt zum Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. von Russland nach Danzig und Neufahrwasser der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neben Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, der Bestimmungen über die Frachtberechnung und des Waarenverzeichnisses auch anderweite Frachtsätze von einzelnen russischen Bahnen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. November 1902. Der Nachtrag ist auf den Verbandsstationen und in unserem Tarifbüreau zum Preise von 0,60 ℳ erhältlich.

Danzig, den 27. September 1902.
Die Direktion (2510)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Da mit dem 30. d. Mts. die im Mannheim etc.-bayerischen Gütertarife vom 1. Januar 1902 und im badisch-bayerischen Gütertarife vom 1. Oktober 1901 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen etc. ausser Kraft treten, werden vom 1. Oktober l. J. ab im Verkehr von den Stationen Karlsruhe Hafen, Kehl, Mannheim, Mannheim Industriehafen, Maxau und Rheinau, sowie von Ludwigshafen a. Rh. — von letzterer Station, sowie von Mannheim Industriehafen nach nordbayerischen Stationen nur in beschränktem Maasse — die Frachtsätze des Rohstofftarifs durch Gewährung entsprechender Ermässigungen auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III im Kartirungswege berechnet. Die demnächst erscheinende Ermässigungsübersicht ist unentgeltlich bei den oben genannten Stationen zu erhalten.

Karlsruhe, den 23. September 1902.
Gr. Generaldirektion. (2511)

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Mittelsteine, Liebau, Seidenberg und Reichenberg.

Tarif vom 1. November 1897.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden im vorbezeichneten Kohlenverkehre neue Frachtsätze nach Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal eingeführt, die neben Ermässigungen auch geringe Erhöhungen gegen die bisherigen, mit Bekanntmachung vom 21. August d. J. aufgehobenen Sätze enthalten. Ferner kommen ermässigte Sätze nach den Stationen Engenthal-Jeseny, Nawarow, Swarow-Hammer und Tannwald-Schumburg der S. N. D. V. B. zur Einführung.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis 5. Oktober d. J. in Geltung. (2512)

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 24. September 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Greiffenberg i. d. U. M. in den Ausnahmetarif 5 b (Pflastersteine, geschlagene Steine zum Strassenbau und Schlackenpflastersteine nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 26. September 1902. (2513)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster sowie der Farge-Vegesacker und Hoyaer Eisenbahn andererseits in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. August 1897 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Soweit jedoch Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. November 1902 ab gültig.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Der Tarif ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.
Hannover, den 25. Septbr. 1902. (2514)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. werden die Stationen Gütersloh des Direktionsbezirks Hannover, Lauenburg i/Pomm. des Direktionsbezirks Danzig und Trossingen Ort der württembergischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 23. September 1902. (2515)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Hövelhof des Direktionsbezirks Münster in die Abtheilung A und die Station Höftgrube des Direktionsbezirks Altona in die Abtheilung A und C des Tarifs für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Von demselben Tage ab treten für die Stationen Berger-Damm, Friesack, Paulinenaue und Vietznitz anderweite zum Theil ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen etc. in Einzelsendungen in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 23. September 1902. (2516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Rellinghausen Nord als Versandstation in den Tarif aufgenommen. Bis auf weiteres werden der Frachtberechnung die Entfernungen des rechtsrheinisch-hessischen Gütertarifs und die Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) zu Grunde gelegt.
Essen, den 24. September 1902. (2517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1902 werden die Stationen Essen-Segeroth, Rhede und Rhedebrügge des Direktionsbezirks Essen in den direkten Verkehr einbezogen.

Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen der genannten Stationen zu erfahren.
Cöln, den 23. September 1902. (2518)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab werden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen Jeseritz, Karmin, Kelke, Lechowo, Lubnica, Neuguth, Schmiegel, Splawie, Ujazd II und Zielencin der Schmiegeler Kreisbahnen einerseits und den Staatsbahnstationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Altona, Hannover, Münster, Magdeburg, Halle, Erfurt, Elberfeld, Essen, Cöln und St. Johann-Saarbrücken andererseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitze, Wegebaustoffe, Steinkohlen und Briketts in Wagenladungen von mindestens 5 000 und 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmengen die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Alt-Boyen und Ujazd um 2 ₰ für 100 kg ermässigt. Der am 5. August d. J. für Station Schmiegel eingeführte Ausnahmetarif tritt mit dem 1. Oktober d. J. ausser Kraft.
Posen, den 23. September 1902. (2519)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag II zu Theil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) in Kraft.

Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.
Strassburg, den 22. Septbr. 1902. (2520)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird die Station Schlutup der Lübeck-Büchener Eisenbahn mit den um 0,06 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen von Lübeck in den Ausnahmetarif S für frische Fische usw. als Versandstation aufgenommen.

Ferner tritt an demselben Tage ein Ausnahmetarif 16 für den Uebergangsverkehr mit den Kleinbahnen Kyritz-Perleberg, Kyritz-Breddin und Viesecke-Glöwen in Kraft, welcher
a) für Kartoffeln, Holz der Spezialtarife II und III und Wegebaustoffe beim Uebergang von den Kleinbahnen;
b) für Düngemittel und Brennstoffe des Rohstofftarifs einschliesslich Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts beim Uebergang nach den Kleinbahnen;
c) für Rüben, wie im Rohstofftarif genannt, beim Uebergang von und nach den Kleinbahnen

Anwendung findet, wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen von oder nach den Stationen der genannten Kleinbahnen in Perleberg zur Umkartirung gelangen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 23. September 1902. (2521)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken.

Die Station Rellinghausen Nord des Direktionsbezirks Essen wird vom 1. Oktober d. J. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 23. September 1902. (2522)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. treten im Gütertarif zum nordostdeutsch-sächsischen Verband im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw. Ausnahmefrachtsätze von Meissen-Triebischthal nach Braunsberg, Dirschau, Gr.-Lindenau, Heiligenbeil, Insterburg, Marienburg, Tapiau, Tilsit und Wehlau in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Bromberg, den 23. September 1902. (2523)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Vom 1. Oktober 1902 an gilt der Ausnahmetarif 6 im vorbezeichneten Gütertarif bezüglich der Artikel Steinkohlen und Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt, nur noch für den Verkehr von Ludwigshafen a/Rh., Mannheim badische Bahn und Mannheim Industriehafen nach württembergischen Stationen.
Stuttgart, den 24. September 1902. (2524)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Der in unserer Bekanntmachung vom 30. August 1902 angekündigte Nachtrag I zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr mit Basel und Schaffhausen) ist erschienen und durch die betheiligten Dienststellen zu beziehen.
Dresden, am 26. September 1902. (2525)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem Heft 6 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. Oktober d. J. der VII. Nachtrag zur Einführung. Der Verkaufspreis beträgt 10 ₰.

Der Nachtrag enthält ausser den bereits im Publikationswege eingeführten Aenderungen des Haupttarifs mit Nachträgen I bis VI auch ermässigte Frachtsätze für Düngemittel im Verkehr mit den Stationen Wertheim und Würzburg der badischen Staatseisenbahnen.
Strassburg, 20. September 1902. (2526)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.
Gruppe II.

Vom 1. Oktober d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab werden die Stationen der Strecke Petersdorf i. R.-Grünthal (Direktionsbezirk Breslau), sowie Posen (Gerberdamm) (Direktionsbezirk Posen) und Wilkau (Direktionsbezirk Kattowitz) in den obengenannten Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 23. September 1902. (2527)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-linksrheinischer, Nordwestdeutsch-linksrheinischer, Berlin-Stettin-westdeutscher, Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Oktober d. J. werden die Stationen Eschweiler und Friedrich Wilhelmshütte des Direktionsbezirks Cöln als Versandstationen in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.
Cöln, den 24. September 1902. (2528)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Die z. Zt. im Berlin/Stettin-mitteldeutschen Güterverkehr von Station Lauchhammer nach Ostswine und Pritter bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbriketts etc. in 20 t-Sendungen

werden vom 1. Oktober d. J. ab in gleicher Höhe in den obengenannten Verkehr übernommen und vom 15. November d. J. ab für

Lauchhammer-Ostswine auf 0,65 ℳ
Lauchhammer-Pritter auf 0,66 „
für 100 kg

erhöht.

Erfurt, den 26. September 1902. (2529)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. Oktober d. J. ab wird die Station Rellinghausen Nord des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in den Tarif für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 23. September 1902. (2530)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-linksrheinischer Gütertarif.
Gruppe VI/VIII.

Mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. werden die Stationen Alt=Gandersheim, Gehrenrode, Lamspringe und Harbarnsen der an diesem Tage zur Eröffnung kommenden Neubaustrecke Gandersheim-Bodenburg (Direktionsbez. Cassel) in den obenbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Vom gleichen Tage ab werden die im Gruppenwechseltarif IV/VIII bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätze der Stationen Bodenburg, Salzdetfurth, Wesseln, Almstedt=Segeste, Sibbesse, Hönze, Eitzum, Barfelde und Gronau i/Hannover (Strecke Elze-Bodenburg-Gross=Düngen) in den Gruppenwechseltarif VI/VIII übernommen.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen und in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren. (2531)

Frankfurt a/M., den 25. September 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden im vorbezeichneten Kohlentarife neue ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn eingeführt. Ferner werden mit Gültigkeit vom 15. November d. J. ab die Kohlenfrachtsätze nach Finsterwalde von Königshütte O/S., sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube von 94,6 auf 96,0 und von Dubenskogrube von 96,1 auf 97,5 ₰ für 100 kg berichtigt.

Kattowitz, den 19. September 1902. (2532)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI, Gruppenwechseltarif IV/VI und Oldenburg-hessischer Gütertarif.

Am 1. Oktober 1902 tritt der Nachtrag V zum Gütertarif vom 1. Juni 1901 für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz sowie der Cronberger Bahn, Ilmebahn und Kerkerbachbahn in Kraft.

Er enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der Abschnitte D. Ueberfuhrgebühren und F. Tariftabellen (neu: Ausn.-Tarif 19 für Steinsalz) Entfernungen für die Stationen der Strecken Schwebda - Treffurt, Nuttlar - Steinhelle und Elze - Gandersheim/Grossdüngen sowie für die Stationen Birkungen und Vosswinkel.

Ferner kommen im Gruppenwechseltarif IV/VI folgende Aenderungen zum 1. Oktober 1902 zur Durchführung:

a) neue und geänderte Entfernungen für die Stationen der Strecke Paderborn-Brackwede, geänderte Entfernungen für eine Reihe Stationen der Gruppe IV;
b) neue und geänderte Entfernungen für die Stationen der Strecken Grossdüngen/Gandersheim - Elze und der Station Ildehausen;
c) Entfernungen für die Stationen Birkungen und Vosswinkel.

Desgleichen im Oldenburg - hessischen Gütertarif:

a) Entfernungen für die Stationen der Strecken Grossdüngen/Gandersheim-Elze sowie für die Stationen Birkungen und Vosswinkel;
b) geänderte Entfernungen für die Stationen der Strecke Paderborn-Brenken und die Station Salzkotten.

Schliesslich werden die Stationen Betzdorf, Dillenburg, Eibelshausen, Giessen, Herborn aus dem A.-T. 8 für Giesserei-Roheisen des Gruppenwechseltarifs IV/VI und des Oldenburg-hessischen Gütertarifs mit Gültigkeit ab 16. November 1902 gestrichen.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, 23. September 1902. (2533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Mittel- und Westschweiz.

Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif Nr. 14 der Nachtrag III, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält. Die Erhöhung der Frachten nach den nördlichen Gotthardbahnstationen tritt erst am 1. Januar 1903 in Kraft.

Ankaufspreis 10 ₰. (2534)

St. Johann=Saarbrücken, 26. Sept. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober l. J. treten für die Beförderung von kaustischer Soda in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg ab Mannheim, Mannheim Industriehafen, Ludwigshafen a/Rh., Griesheim a/M., Château=Salins und Saaralben nach verschiedenen westschweizerischen Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft, durch welche die seitherigen Ausnahmefrachtsätze aufgehoben und ersetzt werden.

Neben Frachtermässigungen ergeben sich im Verkehr mit Saaralben auch Frachterhöhungen von 1 bis 5 Cts. für 100 kg. Soweit dies der Fall ist, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember l. J. in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 24. Sept. 1902. (2535)
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Steinkohlenbriketts von Breslau Märk.-Frbg. Bhf. nach Stationen der preussischen Staatsbahngruppen I, II, III und V.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 20. d. Mts., betreffend Einführung eines Ausnahmetarifs für die oben bezeichneten Sendungen, bringen wir hinsichtlich der Frachtberechnung noch nachstehendes zur Kenntniss:

„Ist das nach dem Schlusssatz der Bekanntmachung festgesetzte Ladegewicht niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.“

Breslau, 27. September 1902. (2536)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreich-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 10. Oktober l. J. kommen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Kilometer	Triest und Fiume	Eilgut			Stückgut				Allgemeine Wagenladungsklassen				Spezialtarife				A.-T.
		a	b	c	I	II	III	IV	A 1	B	C 1	C 2	A 2	I	II	III	Nr. 1
		Franken für 100 kg															
964	Baiersdorf	18,10	14,45	11,23	8,19	7,91	7,50	6,73	5,72	4,25	5,72	4,25	4,99	4,13	3,52	2,48 2,37³)	4,38
840	Radldorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,94³)	—
1 381	Benrath	26,10	22,08	15,04	12,09	11,56	11,47	10,42	9,02	7,64	9,02	7,64	7,57	6,55	5,41	3,67 3,43¹)	6,11

[1]) Nur gültig für Kartoffeln.
[3]) Nur gültig für Oelkuchen und Oelkuchenmehl usw., ferner für Reishülsen, Reiskleie und Reisfuttermehl.

Diese Sätze sind auf Seite 9 bezw. 15 und 103 des Tarifs nachzutragen. Ferner ist auf Seite 69 des Nachtrages II „Baiersdorf“ mit der Gruppenziffer „3“ und auf Seite 70 „Radldorf“ mit der Gruppenziffer „2“ zu ergänzen.

München, den 25. September 1902. (2537)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze wird in der Verkehrsrichtung von Bayern mit Gültigkeit vom 10. November d. J. auf Sendungen von Regensburg, Schweinfurt C. B. und Schweinfurt Stadt beschränkt.

Cöln, den 25. September 1902. (2538)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1902 kommt für den Gütertarif des Berlin-Stettin-nordostdeutschen Verkehrs (I/III) der Nachtrag 3 zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks
Bromberg: Lettberg und Slesin,
Danzig: Bölzig, Brattian, Damerkow (Kr. Stolp), Finkenbruch, Flötenstein, Gr.-Massow, Helenenhof, Jaikowo, Jassener See, Jerskewitz, Kaluga (Holzverladestelle), Kauernik, Neubraa, Neukrug, Neumark, Niedeck, Pollnitz, Radomno, Woltersdorf in Westpreussen, Wussow, Zechlau und Zewitz,
Königsberg i. Pr.: Jeblonsken,
Berlin: Bornim-Grube, Bredow, Priort und Satzkorn;

b) sonstige Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Die Entfernungen und Sätze der Stationen Brattian, Jaikowo, Kaluga (Holzverladestelle), Kauernik, Neumark und Niedeck gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Niedeck-Broddydamm, der Station Wussow vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr.

Der Nachtrag ist durch die Fahrkartenausgabestellen zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück käuflich zu beziehen.

Bromberg, 28. September 1902. (2539)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mais (Kukurutz)
a) nach Hamburg, Harburg oder Lübeck,
b) nach Hamburg seewärts, Harburg seewärts oder Lübeck seewärts

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1902 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
Wien II (K. F. J. B.) trs. / „ K. F. N. B. „ / „ St. E. G. „ / „ Oe. N. W. B. „	106 ₰	96 ₰
Wien-Quaibhf. (k. k. St. B.) / „ D. U. B. der K. F. N. B. / „ -Lagerhaus k. k. St. B. / „ -Praterquai k. k. St. B.	103 „	93 „
Korneuburg	95 „	85 „

Nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg.

Nach Dresden-Elbquai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 26. September 1902. (2540)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr.

(Frachtsätze für Kartoffeln, Obst, Leinsamen-Presslinge und Lithopone [Lithoponefarben].)

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903, bleiben unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, für den südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr die folgenden Frachtsätze in Kraft:

Für Artikel (als Frachtgut)	von	nach	bei Frachtzahlung für Mengen der genannten Artikel unter 5 000 kg	mindestens 5 000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	mindestens 10 000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens	Bedingungen
			Frachtsätze in Hellern für 100 kg				
			a	b	c	d	
Kartoffeln (Erdäpfel)	Görz	Eger	496	496	—	238	Bei Anwendung der Frachtsätze unter d obliegt das Auf- bezw. das Abladen den Absendern bezw. Empfängern
	Triest	„	—	—	—	204	
	„	Passau	—	—	—	146	
	„	Salzburg	—	—	—	138	
	„	Simbach	—	—	—	146	
Obst, frisches, verpackt, der Pos. O—1—a—1 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarifes, Theil I	Görz	Eger	656	496	386	—	Bei Anwendung des Frachtsatzes unter c obliegt das Abladen den Empfängern.
Presslinge, Rückstände von der Leinsamenöl-Fabrikation, auch zerkleinert (Mehl)	Triest	Eger	—	—	200	—	
	„	Passau	—	—	152	—	
	„	Salzburg	—	—	144	—	
	„	Simbach	—	—	151	—	
Lithopone (Lithoponefarben) (auch unter Beiladung von Erdfarben der Pos. E 20 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarifes, Theil I) im See-Exportverkehre nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete)	Salzburg	Triest	—	322	164	—	Einhaltung der Bestimmungen des Abschnittes VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest".

Wien, am 1. Oktober 1902. (2541)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mais (Kukurutz), von Bahn- oder Schiffsstationen unterhalb Budapest herstammend, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember d. J. in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Wien-Quaibhf. . . . „ Wien-Donauuferbahnhof . . . . „ Wien-Lagerhaus k. k. St. B. . . . . „ Wien-Praterquai k. k. St. B.	110 ₰
„ Korneuburg . . .	102 „
„ Wien K. F. J. B. tr., K. F. N. B. tr., Oe. N. W. B. tr., St. E. G. tr. . .	113 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien-Quaibhf. . . . „ Wien-Donauuferbahnhof . . . . „ Wien-Lagerhaus k. k. St. B. . . . . „ Wien-Praterquai k. k. St. B.	105 ₰
„ Korneuburg . . .	97 „
„ Wien K. F. J. B. tr., K. F. N. B. tr., Oe. N. W. B. tr., St. E. G. tr. . .	108 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien-Quaibhf. . . . „ Wien-Donauuferbahnhof . . . . „ Wien-Lagerhaus k. k. St. B. . . . . „ Wien-Praterquai k. k. St. B.	146 ₰
„ Korneuburg . . .	138 „
„ Wien K. F. J. B. tr., K. F. N. B. tr., Oe. N. W. B. tr., St. E. G. tr. . .	149 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 26. September 1902. (2542)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Die im österreichisch-süddeutschen Personentarif vom 1. Juli 1899 enthaltenen direkten Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze nach den Stationen Karlsbad B. E. B., Lana und Prag St. E. G. treten mit Ende Dezember l. J. ausser Kraft. Ferner werden auf 1. Januar 1903 die im gleichen Tarife enthaltenen Fahrpreise etc. nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen infolge Einführung der Fahrkartensteuer für die österreichischen Staatsbahnen erhöht.

Nähere Auskunft ertheilt unser Personentarifbüreau.

Karlsruhe, den 1. Oktober 1902. (2543)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen
Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Vom 1. Oktober 1902 berechtigen die badischen Kilometerhefte auch zur Befahrung der auf badischem Gebiet der Main-Neckarbahn liegenden Strecken — bis und ab Laudenbach —.

Die Bestimmungen und die Kilometerzeiger

a) für den Verkehr der badischen Stationen der M. N. B. unter sich;
b) für den Verkehr dieser Stationen mit jenen der badischen Staatseisenbahnen einschl. der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen

sind in dem ab 1. Oktober l. J. gültigen Anhang zum Lokalpersonentarif der Main-Neckarbahn und zum M. N. B.-badischen Personen- etc. Tarif enthalten.

Die in den Anhang aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Karlsruhe, 26. September 1902. (2544)
Gr. Generaldirektion.

Vom 15. November 1902 ab erfolgt in Pfaffenmühle der Fahrkartenverkauf durch die Zugführer. Von diesem Zeitpunkte ab kommen die direkten Fahrpreise von diesem Orte nach Eisersdorf, Habelschwerdt, Habelschwerdt Stadt, Kunzendorf a. d. B., Landeck i. Schl., Neurode, Nieder-Rengersdorf, Olbersdorf, Raiersdorf, Seitenberg a. d. B., Ullersdorf a. d. B. und Wartha zur Aufhebung.

Breslau, den 1. Oktober 1902. (2545)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. November d. J. werden für eine Anzahl von Stationsverbindungen die heute bestehenden Arbeiterfahrkarten wegen mangelnden Bedürfnisses aufgehoben. Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau hier zu erfahren.

Elberfeld, 1. September 1902. (2546)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von **Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Buchen-, Eschen-, Erlen-, Linden-, Pappel-, Ahorn-, Mahagoni- und Nussbaum-Werkstatts-Nutzholz**, umfassend den Bedarf der Eisenbahndirektionsbezirke **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster** für das Rechnungsjahr 1903.

Die Lieferung ist vom 1. April bis 1. Dezember 1903 auszuführen.

Eröffnung der Angebote am 14. Oktober 1902, Vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 12. November 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 75 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Zimmer 59 abgegeben. Die Kosten von auswärts sind mittelst Postanweisung (nicht in Briefmarken) ohne Bestellgeld zu überweisen.

Hannover, den 22. Sept. 1902. (2547)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erdarbeiten zur Herstellung des aufzuhöhenden Planums auf der Südseite des umzubauenden O/S. Bahnhofes in Breslau — insgesammt rd. 120 000 cbm Bodenbewegung — soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 11. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 25. Sept. 1902. (2548)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Oeffentliche Verdingung.

Die Zimmerarbeiten einschl. Materiallieferung zum Neubau eines Empfangsgebäudes auf Bahnhof Worms
rd. 246 cbm Tannenbauholz,
„ 21 „ Eichenholz
sollen öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen sowie Zeichnungen, welche im Zimmer 61 des Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1 hier, während der Dienststunden von 8—12 Uhr Vorm. und von 2½ bis 6 Uhr Nachm. zur Einsicht offen liegen, können ohne Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 80 ₰ durch unser Centralbüreau hier bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Zimmerarbeiten zum Neubau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Worms“ bis zum Eröffnungstermine am Sonnabend, den 11. Oktober d. J., Vorm. 10. Uhr, welcher im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Mainz, den 24. September 1902. (2549)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

K. württemb. Staatseisenbahnen.
Verkauf von alten Oberbaumaterialien.

Die bei der Oberbaumaterialverwaltung Heilbronn lagernden alten Oberbaumaterialien werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Sortenverzeichniss werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift
„Angebot auf alte Oberbaumaterialien“
spätestens bis 10. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 19. Sept. 1902. (2550RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Werkstättenbetriebe angesammelten Altmaterialien ist auf den 27. k. Mts., Vormittags 11 Uhr — im Geschäftszimmer Nr. 51 des Direktionsgebäudes — Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer Nr. 7, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 18. November d. J.

Kattowitz, den 25. Sept. 1902. (2551)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 78. | 4. Oktober 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 28 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Luftdruck-Erkrankungen.

Von Professor **Alfred Birk**-Prag.

Die Entwickelung der Bautechnik und in ganz besonderem Grade der Betriebstechnik hat in fast ununterbrochener Folge der medizinischen Wissenschaft eine Reihe schwieriger und neuartiger Aufgaben zur Lösung überwiesen, die in dieser Wissenschaft selbst zu bedeutsamen Fortschritten führten. Man darf nur der verschiedenen Berufskrankheiten gedenken, die der Eisenbahnbetriebsdienst im Gefolge hat, oder auch der grossartigen Vorkehrungen, die die Sicherung der Bevölkerung gegen die Verbreitung ansteckender Krankheiten durch die Eisenbahnen erfordert. Gerade auf dem Gebiete der Vorsorge und des Schutzes gegen Krankheiten und gesundheitsschädliche Einflüsse hat die Betriebstechnik die Medizin zu immer erfreulicheren Erfolgen gedrängt. So sind allmählich — da ja auch in anderen Zweigen der Technik, wie z. B. im Hochbau, Tiefbau, Maschinenbau ganz ähnliche Verhältnisse bestehen — zwischen Technik und Medizin sehr innige Beziehungen entstanden, die unter anderem in der Aufnahme medizinischer Vorlesungen an den technischen Hochschulen, in der Anstellung besonders ausgebildeter Aerzte in den verschiedenen technischen Berufen ihren Ausdruck finden.

Ebenso eigenartige, als interessante und wichtige Erscheinungen, die in dem Arbeitskreis der neuzeitigen Betriebstechnik auftreten und in gleicher Weise die Aufmerksamkeit der Ingeniöre und Aerzte erregen und herausfordern, werden in einem umfangreichen, zweibändigen Werke besprochen, das vor Jahresfrist der Oeffentlichkeit übergeben wurde und auf dessen reichen Inhalt im nachfolgenden näher hingewiesen werden soll.*)

Es handelt sich um die Krankheiten, welche bei längerem Aufenthalte in verdünnter oder auch in verdichteter Luft oder auch bei dem Uebertritte aus solcher in atmosphärische Luft oder umgekehrt auftreten, und zwar nicht vereinzelt, sondern unter Formen, die deutlich erkennen lassen, dass der Widerstandskraft des Menschen gegen Veränderungen des Luftdruckes verhältnissmässig enge Grenzen gezogen sind. Technik und Medizin sind daher in dieser Beziehung auf ein gemeinsames Vorgehen angewiesen, um nicht in der fortschrittlichen Entwickelung der Menschheit auf kaum überwindbare Hindernisse zu stossen. In der That verdankt auch das in Rede stehende Werk seine durch gründliche und vielseitige Studien und Versuche geschaffene grosse Bedeutung für Technik und Medizin dem erfreulichen Zusammenwirken von Ingeniören und Aerzten. Die Anregung zu fachwissenschaftlich geregelten und durchgeführten Untersuchungen des Gesundheitszustandes von Arbeitern, die in verdichteter Luft beschäftigt sind, ging von dem Bauunternehmer Carl Redlich aus, der für die k. k. Donauregulirungskommission das grosse Schleusenwerk bei Nussdorf erbaut hat. Die Anlage ist in dem vorliegenden Buche ausführlich besprochen. Es wurden im ganzen 24 Gründungen mit Caissons vorgenommen; in vier Fällen kam ein Ueberdruck von mehr als zwei Atmosphären zur Anwendung. Hierbei ereigneten sich die meisten „Pressionserkrankungen“. Die genauen ärztlichen Untersuchungen begannen am 1. Februar 1895, und zwar an der v. Schrötter'schen Klinik; sie wurden später am Bauplatze selbst fortgesetzt. Ihnen reihten sich Forschungen mit Versuchen an. Die gesammten in Betracht stehenden Fragen wurden einem durchgreifenden, vielseitigen Studium unterzogen, bei dem die pathologischen Einflüsse von rasch sich vollziehenden Luftdruckveränderungen, namentlich auch in klinischer Beziehung, besondere Beachtung fanden.

Bauunternehmer Redlich förderte die Untersuchungen der drei Gelehrten in jeder Weise; er übernahm einen Theil der Druckkosten des Werkes und die Anfertigung und Wiedergabe der zahlreichen Abbildungen, von denen viele auch einen hohen Werth für den Ingeniör besitzen, und ermöglichte so die Veröffentlichung der Arbeiten der drei Aerzte, deren Forschungen auch bei den betheiligten Ministerien und dem staatlichen Leiter

*) Luftdruck-Erkrankungen mit besonderer Berücksichtigung der sogen. Caissonkrankheit von Dr. Richard Heller, Dr. Wilhelm Mager, Dr. phil. et med. Hermann v. Schrötter. Mit zahlreichen Abbildungen. Wien, A. Hölder.

der Gründungsarbeiten, Oberbaurath S. Taussig, vielfacher Unterstützungen sich erfreuten. Nur aus solchen gemeinsamen Bestrebungen heraus und nur bei solchem gemeinsamen Wirken konnte das vorliegende Werk entstehen, das keine blos medizinische Studie mit streng wissenschaftlich durchgeführten Untersuchungen darstellt, sondern auch ausserhalb des engeren Kreises der betheiligten Fachmänner namentlich für den Ingeniör Wissenswerthes in geeigneter Form zusammenfasst.

Betrachten wir zunächst, bevor wir auf Einzelheiten eingehen, die Eintheilung des Stoffes, um hieraus ein Bild über den Inhalt und den Umfang der Forschungen zu gewinnen. Das Werk gliedert sich in zwei Theile. Der erste Theil behandelt vorwiegend den mehr historisch-kritischen Abschnitt, der zweite Theil die Ergebnisse des engeren Studiums der sogen. Caissonkrankheit. Der Anhang enthält den umfangreichen Schriftwechsel der Verfasser mit in- und ausländischen Behörden, hervorragenden Firmen und hinsichtlich des Gegenstandes maassgebenden Persönlichkeiten. Ueberaus werthvoll ist das peinlich genau aufgestellte Litteraturverzeichniss. In Bezug auf die Wirkungen verdünnter Luft werden die Luftschifffahrt, Bergbesteigungen und die Höhenkrankheit betrachtet. Die Studien über den Einfluss der verdichteten Luft auf die Arbeiter betreffen das Taucherwesen, die Gründungen mit Luftdruck und die Tunnelbauten unter Anwendung verdichteter Luft.

Von den Darlegungen über Aeronautik, Bergbesteigungen und Höhenkrankheit interessiren uns an dieser Stelle vor allem die Mittheilungen über die bei den Bergbahnen gemachten Beobachtungen, die zur Erweiterung unserer Kenntnisse über die Wirkung der Luftverdünnung wesentlich beigetragen haben. Bekanntlich gab der kühne Gedanke Guyer-Zeller's, die Jungfrauspitze — 4 166 m über dem Meere — mit einer Eisenbahn zu ersteigen, die unmittelbare Veranlassung, zur Klärung gesundheitlicher Bedenken sachgemässe Studien über die Einwirkung der verdünnten Luft anzustellen. Die Kenntniss der Bergkrankheit wurde hierdurch wesentlich gefördert. Namentlich fand der früher nicht hinreichend gewürdigte Unterschied, der in der aktiven Erreichung bedeutender Höhen und in der passiven Beförderung auf solche besteht, eine volle Klarlegung.

Die Höhen, die man bisher in Europa mittelst Eisenbahn erreichte, sind:

Schneebergbahn	1 171 m,
Gaisbergbahn	1 286 „
Schafbergbahn	1 730 „
Rigibahn	1 750 „
Pilatusbahn	2 070 „
Gornergratbahn	3 019 „

Die Jungfraubahn geht von Scheidegg — 2 064 m — aus und soll auf eine Länge von 12,2 km, wovon nur 2,5 km unter freiem Himmel liegen, eine Höhe von 4 093 m ersteigen; die Spitze des Berges soll von der Endstation der Bahn in einem senkrechten Schachte mit Hilfe eines Aufzuges erreicht werden.

In Amerika steigen die Bahnen in weit höhere Regionen empor, begünstigt durch den Umstand, dass die Schneegrenze höher liegt als in den Alpen. Die Eisenbahn über die Andenkette in Peru überschreitet das Gebirge 3 500 m über dem Meere; die Eisenbahn von Lima nach Oroya hat ihren Anfangspunkt in Meereshöhe, erreicht nach 125 km Durchlauf ihren höchsten Punkt in Casapalka, 4 147 m, und bei Kilometer 219,6 ihren Endpunkt Oroya mit der Meereshöhe 3 712 m. Die Bahn von Valparaiso über Santa Rosa nach Mendoza (transandinische Bahn) führt in eine Höhe von rund 4 000 m, die Zahnradbahn von Manitou auf den Pikes Peak überwindet in 4 bis 5 Stunden einen Höhenunterschied von 2 300 m und endigt 4 331 m über dem Meere. Auf diesen Bahnen wurden von den Reisenden wiederholt Wahrnehmungen gemacht, die man als Gebirgskrankheit oder Bergkrankheit zu bezeichnen pflegt. In einer früheren Nummer d. Ztg. wird in einer kurzen Abhandlung über „Südamerikanische Hochgebirgsbahnen“ unter Bezugnahme auf den Bau der Eisenbahn von Valparaiso nach Mendoza mitgetheilt, dass „die Arbeiter eine sogen. Gebirgskrankheit durchzumachen haben, die der Seekrankheit ähnlich ist und sich durch eine tiefe Gemüthsverstimmung, Kopfschmerz, allgemeine Abgespanntheit, Blutungen aus Mund und Nase kennzeichnet und unter Umständen tödtlich verlaufen kann“.*)

Bei den Reisenden tritt die Krankheit nicht in so scharfen Formen auf. Marinearzt Essenwein fühlte sich bei der Fahrt von Lima nach Casapalka im Wagen zwischen 3 000 und 4 000 m noch vollkommen wohl; erst am Wege zum Hotel wurde er von heftigen Athembeschwerden und Herzklopfen ergriffen, so dass er mit dem nächsten Zuge nach Lima zurückkehren musste. Bei der Fahrt auf den Pikes Peak, wo die mittlere Sonnentemperatur 7 bis 8 ° C. beträgt, werden nach übereinstimmenden Mittheilungen verschiedener Schriftsteller viele Reisende vor Erreichung des Höhenpunktes unwohl; sie bekommen Nasenbluten, heftiges Sausen und leichte Schmerzen in beiden Ohren sowie ein gewisses Druckgefühl auf der Brust; besonders häufig sind Ohrenschmerzen. Aber selbst jene Reisenden, die, wie Helmholtz und seine Gemahlin, während der Fahrt nichts unangenehmes empfinden, fühlen am Gipfel selbst bei jeder stärkeren Bewegung Athemnoth, Herzklopfen, Schwindel und Uebelkeit. Abercromby besuchte den Pikes Peak zu Pferd; die Höhenkrankheit trat bei ihm erst einige Stunden nach Erreichung des Gipfels ein, während alle, die gleichzeitig mit ihm zu Fuss emporstiegen, krank ankamen. Ingeniör Hildebrandt betont die vollkommene Gefahrlosigkeit der passiven Beförderung von Menschen mittelst der Pikes Peakbahn.

In den europäischen Alpen tritt die Bergkrankheit schon in minderen Höhen, unter 4 000 m, auf. Das vorliegende Werk bringt eine Reihe von Belegen für diese Thatsache. Interessant ist, dass manche Personen selbst nach der Besteigung mässiger Berge, wie des Schafberges oder der 1 800 m hohen Schmittenhöhe, von den Erscheinungen der Bergkrankheit ergriffen werden. Ja, auch nach langsamer Wagenfahrt auf Hochpässe — Stilfserjoch 2 782 m — fühlen sich manche plötzlich nicht wohl und werden von Athemnoth befallen.

Welches sind nun die Ursachen dieser Erscheinungen, die gegenwärtig, wo der Bau von Gebirgs- und Bergbahnen nicht mehr als Seltenheit sich darbietet, von besonderem Interesse erscheinen, und die um so auffälliger hervortreten, als die Höhengrenzen, bis zu denen Menschen wohnen und ihren Lebensbedürfnissen nachkommen, sehr bedeutende sind? „In den Anden reichen stets bewohnte Orte bis auf die Höhe von nahezu 4 700 m. Die Stadt La Paz liegt 3 720 m, Bogota und Miguspampa sind über 4 000 m hoch gelegen; Cerro del Pasco befindet sich in einer Seehöhe von 4 350 m, die Bergwerke von Huancavelica und Villacota in Höhen von 4 655 m und 5 042 m und werden von in- und ausländischen Arbeitern betrieben. Eingeborene dieser Orte können noch Höhen in raschem Marschtempo erreichen, in denen der Ankömmling von Lima bereits an hochgradigen Beschwerden auch während der Nachtruhe leidet. Die dort lebenden Menschen gehen ihren Gewohnheiten und Vergnügungen ohne jeglichen Schaden nach. Stiergefechte werden auch in Quito abgehalten, und in Potosi durchtanzen die Mädchen ganze Nächte wie in unseren Gegenden.“ Andere hochgelegene Städte sind Daba — 4 800 m — und Thok Djalank — 4 980 m — im Gebiete der centralasiatischen Gebirgszüge. Ob die Bewohner hochgelegener Orte anders gebaut sind, als die Tiefländer, ob wirklich nachweisbare anatomische Verschiedenheiten einzelner Organe, z. B. der Lunge, zwischen beiden bestehen, ob nicht vielleicht bestimmte Rassen für verschiedene Klimate besser geeignet sind, das lässt sich heute noch nicht mit Sicherheit beantworten; hierüber werden nur fortgesetzte eingehende Studien Aufklärung bringen können.

Ueber die Ursachen und das Wesen der Bergkrankheit bestehen verschiedene Anschauungen. Die wichtigsten sind die mechanische Theorie, die aber allmählich in den Hintergrund tritt, und die chemisch-physiologischen Theorien, die gegen-

*) Die sogen. soroche. Die Schriftl.

wärtig die meisten Anhänger und Vertreter besitzen. Die mechanische Theorie erklärt die Bergkrankheit durch eine geänderte Blutvertheilung im Organismus, durch Unterschiede im Blutgehalte der Körperperipherie, einschliesslich der Lungen, und der inneren Organe, im Sinne einer Blutentleerung der letzteren, oder durch die Wirkungen der bei Luftverdünnung sich ausdehnenden Darmgase u. a. m. Neben Kronecker, Lewinstein, v. Liebig bedient sich auch Marti, der während der ersten Bauzeit als Bahnarzt der Jungfraubahn thätig war, mechanisch-physiologischer Erklärungsgründe.

v. Liebig ist der Meinung, dass sich bei Verminderung des Luftdruckes „eine Verengerung der mittleren Lungenstellung ausbildet, indem eine relative Verstärkung der elastischen Kraft der Lungen gegenüber der verminderten Dichte der umgebenden Luft eintritt", aus der er auch die bei vermindertem Luftdruck beobachtete Vermehrung der Frequenz und Verkürzung der Athemzüge sowie die Abnahme der Lungenkapazität erklärt. „Die Verengerung der Lungenstellung beeinflusst wieder den Umlauf und bewirkt eine Ueberfüllung des Venensystems, die bisweilen kapilläre Blutungen aus Schleimhäuten hervorruft." In langsameren und tieferen Athemzügen erblickt v. Liebig das Mittel, sich an den verminderten Luftdruck zu gewöhnen und die Thätigkeit der Athemmuskeln den geänderten Bedürfnissen anzupassen. Auch räth er, sich beim Bergsteigen im richtigen Gehen zu üben, um Athmung und Muskelarbeit in ein günstiges Verhältniss zu bringen.

Die Verfasser des fraglichen Werkes treten der mechanischen Theorie mit umfassenden Beweisen entgegen. Sie sprechen sich ganz entschieden gegen die Annahme aus, dass sich in verdünnter Luft die Lungenstellung aus mechanischen Ursachen ändert, und verwerfen somit jenes Moment, das von den Anhängern dieser Theorie für das Zustandekommen der Bergkrankheit verantwortlich gemacht wird.

Die chemisch-physiologischen Theorien scheiden sich in zwei Gruppen. Die Mehrzahl der Gelehrten erblickt in der Sauerstoffverarmung des Blutes und der Gewerbe das pathologische Moment; M o s s o dagegen, der mit staatlicher Unterstützung auf dem Monte Rosa zahlreiche Beobachtungen in einer Höhe von 4 560 m angestellt hat, hält nicht den Mangel an Sauerstoff, sondern den Mangel an Kohlensäure, der dadurch eintritt, dass die Menge der von den Lungen ausgeschiedenen Kohlensäure in dem Maasse wächst, als der Luftdruck abnimmt, für den Erreger der Bergkrankheit. Nach Mosso enthält das arterielle Blut im Hochgebirge weniger Kohlensäure gelöst als im Tiefland; die nervösen Centren werden weniger durch Kohlensäure erregt, ihre Thätigkeit ist einem Wechsel unterworfen, wodurch die Organe der Athmung, der Herzbewegung und der Gefässe in ihrer Thätigkeit beeinflusst werden.

Die Verfasser des in Besprechung stehenden Werkes erklären sich für die T h e o r i e d e s S a u e r s t o f f m a n g e l s. Sie begründen ihren Standpunkt in sehr ausführlicher Weise. Die Abnahme der Sauerstoffmenge mit der Erhebung über den Meeresspiegel zeigen folgende Daten von Güssfeldt, denen der mittlere Luftdruck in den bezüglichen Meereshöhen beigefügt ist.

Seehöhe m	Sauerstoffgehalt in Hunderttheilen der Sauerstoffmenge am Meeresspiegel	mittlerer Luftdruck mm
0	100	762
1 000	88,2	675
2 000	77,8	597
3 000	68,7	527
4 000	60,6	463
5 000	53,5	407
6 000	47,2	356
7 000	41,7	316

Die Zusammensetzung einer bestimmten Luftmenge ist in allen Höhen die gleiche; sie enthält immer beiläufig 21 % Sauerstoff und ist nach den neuesten Beobachtungen auf dem Monte Rosa — 4 560 m — dieselbe wie im Flachlande.

In Höhen von mehr als 6 000 m ist der Sauerstoffmangel allein die Ursache der auftretenden pathologischen Erscheinungen, die zumeist schwerer Natur sind und um so sicherer eintreten, wenn in solchen Höhen körperliche Arbeit geleistet wird. Man ist daher auch nicht imstande, im Gebirge jene Höhen zu erklimmen, die man im Ballon erreicht. Wenn Conway und Stuart Vines Höhen bis 7 000 m erstiegen haben, so sind dies ganz ausserordentliche Leistungen, Fälle besonderer Widerstandskraft des Körpers, da die Schädigungen, die der Organismus nothwendigerweise erfahren musste und die sich thatsächlich in mannigfachen Beschwerden äusserten, nicht solche Grade erreichten, dass schwere Störungen eintraten. Diese in der genannten Höhengrenze mit Nothwendigkeit eintretenden Schädigungen des Organismus bezw. die unter einem Barometerstand von etwa 320 mm (Quecksilber) und darunter auftretenden Krankheitserscheinungen, denen niemand entgehen kann, sowie den unter diesen Umständen vorhandenen Zustand mangelhafter Sauerstoffversorgung bezeichnen unsere drei Gelehrten nach Jourdanet's Vorgang als A n o x y h a e m i a a b s o l u t a. Gegen diese Anoxyhaemie im Ballon ist die Sauerstoffathmung jenes Mittel, das vorhandene Beschwerden zum Schwinden bringen muss, aber nur in jenen Grenzen, welche durch andere schädigende Umstände mitbedingt werden.

Für das Zustandekommen jener pathologischen Erscheinungen, die in Höhen zwischen 3 500 und 6 500 m eintreten, genügt nicht mehr blos der eine ursächliche Faktor des Sauerstoffmangels — hier gewinnt ein neues Moment ursächliche Bedeutung und der Einfluss vorbereitender Umstände tritt in den Vordergrund. Es ist nämlich durch Untersuchungen festgestellt, dass der Organismus die Fähigkeit besitzt, seinen Sauerstoffbedarf innerhalb weiter Grenzen zu decken, indem regelnde Vorgänge unwillkürlich sich einstellen oder willkürlich in Thätigkeit gesetzt werden können, wenn die Sauerstoffversorgung ungenügend zu werden beginnt, und dass der Zellchemismus erst bei bedeutender Luftverdünnung eine Störung erfährt. Wenn aber an den Organismus gleichzeitig Mehranforderungen gestellt werden, wenn unter den in solchen Höhen vielfach geänderten klimatischen Verhältnissen auch noch eine gesteigerte körperliche Arbeit zu leisten ist, dann reicht die Sauerstoffmenge trotz Thätigkeit regelnder Vorgänge nicht mehr aus, es tritt ein Zustand von Anoxyhaemie ein, die als r e l a t i v e bezeichnet wird, weil sie von anderen Umständen abhängig erscheint. Diese anderen Umstände sind: Muskelarbeit und Ermüdung, Veränderung der Körpertemperatur, ungünstigere Lebensbedingungen, physischer Zustand, Uebung und Training, persönliche Verschiedenheit und in ganz besonderem Grade das Höhenklima bezw. die ihm zukommende Aenderung der gesammten klimatologischen Bedingungen, die aus Temperatur, Feuchtigkeitsgehalt, Wind, Sonnenstrahlung usw. sich zusammensetzen. Auch die Veränderung der Lichtverhältnisse erscheint von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit.

Handelt es sich um die Erscheinungen der Bergkrankheit unter der Höhengrenze von 4 000 m, so liegen die Verhältnisse rücksichtlich ihrer Deutung und Auffassung ungleich schwieriger. Nicht in allen Fällen, wo krankhafte Erscheinungen auftreten, wird von einer Bergkrankheit die Rede sein können; sie werden mitunter lediglich Folgen körperlicher Ueberanstrengung in fremder Umgebung unter ungewohnten äusseren Umständen oder auch Folgen ungünstiger Ernährungs- und Lebensbedingungen sein; in anderen Fällen wieder wird man mit derartigen Erklärungen nicht das Auskommen finden; man wird zu ihrer Deutung auf verschiedene physiologisch-chemische Ursachen zurückgreifen müssen. Persönliche Veranlagung spielt hierbei eine sehr wichtige Rolle. Selbst vollkommen gesunde Menschen verhalten sich ganz verschieden. Doch bleibt es unbestritten, dass für das Höhenklima von 2 000 bis 3 000 m eine Gewöhnung des Organismus stattfinden kann; sie tritt bei dem einen Menschen rascher, bei dem anderen langsamer ein, stets aber geht ihr eine Zeit mehr oder weniger ausgesprochener Uebergangserscheinungen voraus. Hat sich der Mensch in die geänderten Verhältnisse eingewöhnt, dann

wirkt das Höhenklima anregend und steigert den gesammten Stoffwechsel — eine eigentlich allgemein bekannte Thatsache.

Nach diesen allgemeinen Erörterungen treten wir nun an die Frage heran, die uns hier am nächsten steht: Kann man heute vom ärztlichen Standpunkte aus gegen die Erbauung von Bergbahnen Bedenken geltend machen oder gar Einspruch erheben? Selbstverständlich kommen nur Bahnen in Betracht, die in bedeutende Höhen emporführen, wie aus vorstehendem ohne weitere Hinweise hervorgeht. Bei der Beantwortung der Frage haben wir zwischen den Arbeitern beim Baue und der Erhaltung, den Bediensteten beim Betriebe einerseits und den Reisenden andererseits zu unterscheiden, weil bei dem Auftreten der Bergkrankheit und bei der Art der hierbei vorkommenden Erscheinungen — wie erwähnt — die Muskelarbeit, die körperliche Leistung von tief einschneidender Bedeutung ist. Beim Bau der Gornergratbahn — 10 km lang, Gipfel des Gornergrats 3136 m ü. M. — waren hauptsächlich italienische Arbeiter in Verwendung. Im obersten Theile der Bahn mussten jedoch eingeborene Walliser genommen werden; aber auch diese hielten es bei der anstrengenden Arbeit, die sie zu verrichten hatten, in einer Höhe von 3 000 m nie länger als eine Woche aus. Bauarbeiter und Bahnbeamte werden vor Beginn ihrer Thätigkeit jedenfalls zunächst ihre Bergfähigkeit zu erproben haben, sie werden versuchen müssen, ob sie sich an die „Höhe" und namentlich an Arbeit in solcher Meereshöhe gewöhnen können. Man wird in den Forderungen an die Leistung des einzelnen in bedeutenden Höhen nicht soweit gehen können, wie in tieferen Zonen, und auch auf eine angemessene Lebensweise, auf eine passende Regelung der gesammten Thätigkeit der betreffenden Personen hinwirken müssen.

Anders liegen die Verhältnisse bei den Reisenden. Kronecker hat sich nach eingehender Beschäftigung mit den in Erwägung tretenden Verhältnissen bezüglich der Jungfraubahn dahin ausgesprochen, dass „gesunde Menschen eine passive Beförderung bis auf etwa 4 000 m ohne objektive Schäden an ihrer Gesundheit ertragen würden". Allerdings will er den Aufenthalt auf dem Gipfel ganz allgemein auf zwei bis drei Stunden beschränkt wissen. Dubois-Reymond meint, dass sich Herz- und Lungenkranke beim schnellen Versetzen in eine wesentlich — um ein Drittel — verdünnte Luft einer gewissen Gefahr aussetzen, da sie natürlich früher als Gesunde in Athemnoth gerathen und die dadurch bedingte stärkere Arbeit ihrer Brustorgane unter Umständen verhängnissvoll werden kann. Nach ihm lässt sich solchen Umständen und Gefahren durch ein langsames Auf- und Absteigen vorbeugen.

Unsere drei Gewährsmänner — die Doktoren Heller, Mager und v. Schrötter — schliessen sich den günstigen Beurtheilungen der Jungfraubahn an; sie warnen jedoch vor der Verallgemeinerung der rücksichtlich dieses Entwurfes ausgesprochenen Anschauungen für den Bau von Gebirgsbahnen und legen besonderen Nachdruck darauf, dass in jedem einzelnen Falle die örtlichen, orographischen und klimatischen Umstände, namentlich auch die Höhenunterschiede des Ausgangs- und des Endpunktes berücksichtigt werden.

(Schluss folgt.)

Baukosten afrikanischer Eisenbahnen und Strassenlokomotiv-Verkehr.

Von **Schwabe**, Geh. Regierungsrath a. D.

In der Maiversammlung des Vereins für Eisenbahnkunde hat der inzwischen leider verstorbene Hauptmann Engels einen Vortrag über das Selbstfahrwesen gehalten und dabei unter Hinweis auf Joly's Auskunftsbuch bemerkt, dass man den Durchschnittspreis für Kolonialbahnen über 100 000 ℳ annehmen müsse, ja dass derselbe bei einigen Kolonialbahnen sogar 150 000 ℳ und mehr betrage.

Da diese Angaben in der Versammlung selbst nicht unmittelbar widerlegt werden konnten und daher aus ihnen leicht Schlüsse gezogen werden möchten, welche die ohnedies schon in manchen Kreisen bestehende Abneigung gegen die Anlage von Bahnen in den deutsch-afrikanischen Schutzgebieten noch zu vermehren geeignet sind, so dürfte es angezeigt sein, auf die Baukosten afrikanischer Eisenbahnen näher einzugehen. Es sind daher in der folgenden Tabelle die Baukosten einer Anzahl theils vollendeter, theils geplanter Bahnen in Afrika aufgeführt.

Wenn auch diese Nachweisung weder auf Vollständigkeit, noch auf strenge Richtigkeit Anspruch machen kann, da die Angaben mannigfachen Quellen entnommen sind, so geht doch daraus hervor, dass von den in den verschiedensten Theilen Afrikas, vom Kap bis Aegypten, ausgeführten Bahnen nur die Staatsbahnen der Kapkolonie und die Kongobahn den Satz von 130 000 ℳ für 1 km erreichen, während mit Ausnahme der Ugandabahn, deren Baukosten für 1 km 107 150 ℳ betragen, alle übrigen Bahnen meist erheblich unter 100 000 ℳ kosten, bei Swakopmund-Windhuk auf 34 334 ℳ und bei den ägyptischen Kleinbahnen sogar auf 30 000 bis 22 000 ℳ für 1 km herabgehen.

Es ist hieraus ersichtlich, dass die Angaben in dem Joly'schen Auskunftsbuch für afrikanische Bahnen nicht zutreffend sind.

Was die von Hauptmann Engels befürwortete Einführung von Selbstfahrern in unseren Kolonien betrifft, so dürfte die Mittheilung von Interesse sein, dass der in dem genannten Vortrage erwähnte Oberleutnant Troost nach einer von ihm veröffentlichten Schrift „Durch" beabsichtigt, bei der vollständigen Aussichtslosigkeit des Baues einer Bahn von Lüderitzbucht nach dem Innern in der Richtung nach Keetmannshoop eine Güterbeförderung mittelst Dampf-Strassenlokomotiven einzurichten.

Ueber die ganz eigenartigen Geländeverhältnisse der von diesem Verkehr durchschnittenen Gegend berichtet Oberstleutnant Gerding auf Grund eigener Anschauung folgendes:

„Die Lüderitzbucht ist der einzige wirklich gute Hafen, welchen die Küste der südwestafrikanischen Kolonie aufzuweisen hat. Dieser Umstand hat schon seit Jahren den Plan nahe gelegt, die Bucht durch eine Eisenbahnverbindung nach dem Innern in der Richtung nach Keetmannshoop zu einem leistungsfähigen Eingangshafen für den südlichen Theil der Kolonie umzugestalten. Das Hinterland dieses Hafens ist aber ein derartiges, dass sich der Ausführung einer Bahn wenn nicht unüberwindliche, so doch erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellen. Namentlich ist das unmittelbare Hinterland, welches ich durchreiten konnte, für den Bahnbau ausserordentlich ungünstig. Von der Küste stetig ansteigend, erhebt sich das Gelände da bald zu beträchtlicher Höhe über dem Meere. In steilen zerissenen und jeder Vegetation entbehrenden Kuppen tritt überall der Granit zu Tage, und zwischen diesen Kuppen lagert in ewiger Bewegung fliessender Sand, welcher, beim leisesten Windstoss aufgewirbelt, die Luft in feinen Wolken durchzieht, in die Poren der Haut eindringt und die Augen schmerzen macht. Mühsam suchen zwischen diesen wandernden Sanddünen die Ochsenwagen immer neue Wege, denn der Weg, welcher, wie die frischen Wagenspuren zeigen, noch vor wenigen Tagen benutzt werden konnte, wird heute durch mächtige Sanddünen, welche eine Höhe bis zu 40 m und mehr erreichen, gesperrt. Einer unbedeckten Eisenbahn würde es daher ebenso ergehen. Ungefähr 16 bis 17 km von der Küste entfernt hören allerdings die fliegenden Dünen auf, aber auch dann noch erschweren die andauernd starken Steigungen und eine vollkommen wasserlose Einöde den Bau und Betrieb einer Bahn ausserordentlich."

Da unter solchen Verhältnissen bei dem zur Zeit ausserordentlich geringen Verkehr und bei den hohen Bau- und Betriebskosten an die Anlage einer Bahn irgend welcher Art in absehbarer Zeit nicht zu denken ist, so will Oberleutnant Troost für die Güterbeförderung von Lüderitzbucht ins Innere einen Strassen-Lokomotivbetrieb auf seine Kosten in folgender Weise einrichten: Um bei möglichst geringem Eigengewicht des Motors, durch welches das Einsinken in den losen Sand der Wanderdünen thunlichst beschränkt wird, eine möglichst grosse Nutzlast fortzubewegen, soll auf Steigungen der Motor, unbelastet, 300 bis 500 m allein vorausfahren und dann mittelst eines Drahtseiles, welches auf einer Trommel auf dem Motor aufgewickelt ist, den mit etwa 2,5 t beladenen Lastwagen nach sich ziehen. Auf diese Weise würden sich die Steigungen in Absätzen von

Bezeichnung der Bahnen	Bahnlänge	Spurweite	Baukosten im ganzen	Baukosten für 1 km	Bemerkungen
	km	m	M.	M.	
1. Staatsbahnen in der Kapkolonie	3 222,83	1,067	—	130 000	Im Jahre 1900.
2. Vryburg-Buluwayo (Theilstrecke der Kap-Kairobahn)	934	1,067	—	40 000	Die erste Theilstrecke Vryburg-Mafeking wurde von den Unternehmern Pauling & Co. zu dem Betrage von 32 647 M. ausgeführt.
3. Kumassi-Eisenbahn (engl.-afrikanische Goldküste)	63,6	1,067	—	74 500—87 000	
4. Ostafrikanische Centralbahn	1 250	—	—	—	
Erste Theilstrecke Dar-es-Salaam-Mrogoro	230	1,067	14 700 000	64 000	Nach dem von Oberstleutnant Gerding aufgestellten Kostenanschlage.
			22 000 000	95 650	Nach den mit der Deutschen Bank getroffenen Vereinbarungen.
5. Otavi-Eisenbahn (Deutsch-Südwest-Afrika)	650	1,067	39 100 000	51 000	Projekt.
6. Ugandabahn	937	1,0	100 400 000	107 150	Die ersten 362,25 km wurden zu dem Betrage von 57 342 M. für 1 km ausgeführt.
Usambarabahn	—	—	—	—	In dem Voranschlage waren die Kosten für die ganze Bahn im Durchschnitt zu 70 000 M. für 1 km angenommen.
7. Tanga-Muhesa	40	1,0	1 000 000	34 900	Höhe der bei der Erwerbung der Bahn durch das Reich einschl. der Instandsetzung der Bahn erwachsenen Kosten.
8. Muhesa-Korogwe	44	1,0	2 170 000	49 300	Nach dem Kostenanschlag.
9. Korogwe-Mombo	44	1,0	3 120 000	70 900	
10. Englische Lagoskolonie	75	1,0	—	86 500	
11. Kongobahn	399	0,75	—	130 000	Im ersten Baujahre kostete 1 km 192 000 M., schliesslich gingen aber die Baukosten auf 69 000 M. für 1 km herab.
12. Aegyptische Kleinbahnen	800	—	—	22 000—30 000	
13. Sierra-Leone, 1. Strecke	—	0,75	—	75 000	
2. „	—	0,75	—	52 500	
3. „	130	0,75	—	43 750	
14. Goldküstenbahn	60	—	—	79 000	
15. Swakopmund-Windhuk	400	0,60	13 733 000	34 334	Kostenanschlag.

300 bis 500 m Länge überwinden lassen, während im Gefälle der Motor mit dem Lastwagen zusammengekuppelt sich gleichmässig fortbewegt.

Dass diese Betriebsweise mit grossem Zeitverlust verbunden ist, liegt auf der Hand; immerhin ist anzunehmen, dass es auf diese Weise gelingen wird, die schlimmste, etwa 12 km lange Wanderdünenstrecke in einem Tage zurückzulegen, und damit würde dem Ochsenwagenverkehr gegenüber ausserordentlich viel gewonnen sein, da erfahrungsmässig auf dem Rückwege mit beladenen Wagen die abgetriebenen, fast bis zum Erliegen erschöpften Treckochsen nicht mehr die Hälfte der üblichen Zugkraft zu leisten imstande sind.

Es ist zu wünschen, dass das uneigennützige, mit grossem Wagniss verbundene Anerbieten des Oberleutnant Troost zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse von Lüderitzbucht ins Innere die thatkräftige Unterstützung der Regierung finden und zur wirthschaftlichen Hebung des Namalandes möglichst bald zur Ausführung kommen möge.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Eisenbahntöchterhort**, eine Stiftung, die mit einem aus Anlass der Vollendung des 70. Geburtstages des Staatsministers a. D. v. Thielen von dem Personal der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen gesammelten Kapital für Töchter verstorbener Beamten und Arbeiter dieser Verwaltungen gegründet ist, hat jetzt die landesherrliche Genehmigung gefunden. Auf Grund der gleichzeitig bestätigten Satzungen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten den Unterstaatssekretär Fleck zum Vorsitzenden und den Eisenbahndirektionspräsidenten, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrath Kranold in Berlin zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsraths ernannt; Geheimer Oberregierungsrath Hoff ist Vorsitzender, Regierungsrath Dr. Grünberg stellvertretender Vorsitzender und Geheimer Kanzleirath Lefèvre Schriftführer des Hauptausschusses. Sitz der Stiftung, die zur Zeit über ein Kapital von 100 063 M. verfügt, ist Berlin. Sie bezweckt, wie wir bereits in Nr. 11 Seite 181 dieser Zeitung ausführlich nach dem seinerzeit erlassenen Aufrufe mittheilten, unverheiratheten Töchtern verstorbener Beamten und Arbeiter der vorgenannten Eisenbahnverwaltungen im Falle der Hilfsbedürftigkeit und Würdigkeit, insbesondere zum Zweck der Ausbildung und Förderung ihrer Erwerbsfähigkeit Beihilfen zu gewähren, und zwar haben bei gleicher Hilfsbedürftigkeit solche Töchter den Vorzug, deren Väter Beiträge zur Stiftung geleistet haben.

Die Verwaltung der Stiftung geschieht durch den Hauptausschuss, der vom Aufsichtsrathe überwacht und durch Bezirksausschüsse unterstützt wird. Zur Unterstützung der Bezirksausschüsse werden Vertrauensmänner bestellt und nach Bedarf Ortsausschüsse errichtet. Sämmtliche Verwaltungsämter werden unentgeltlich wahrgenommen.

Der Aufsichtsrath besteht aus 15 Mitgliedern und hat seinen Sitz in Berlin. Der Vorsitzende und dessen Stellvertreter werden vom Minister ernannt, die übrigen Mitglieder von den Bezirksausschüssen gewählt. Der Aufsichtsrath hat unter anderem die Befolgung der Satzungen zu überwachen, die Verwaltung des Hauptausschusses zu beaufsichtigen, Beschwerden zu erledigen, die Geschäftsanweisung für den Hauptausschuss zu erlassen, die Jahresrechnung und Vermögensübersicht durch einen aus seiner Mitte zu bildenden Rechnungsausschuss zu prüfen und dem Hauptausschuss Entlastung zu ertheilen.

Der Hauptausschuss hat gleichfalls seinen Sitz in Berlin. Er besteht aus 7 Mitgliedern einschliesslich des Vorsitzenden. Diesen sowie dessen Stellvertreter und den Schriftführer ernennt der Minister, während die übrigen Mitglieder von den Bezirksausschüssen gewählt werden. Dem Hauptausschuss liegt die Verwaltung des Stiftungsvermögens ob, soweit sie nicht satzungsmässig dem Aufsichtsrath vorbehalten oder

den Bezirksausschüssen übertragen ist. Er vertritt die Stiftung in allen Geschäften und Rechtsangelegenheiten. Seine Erklärungen gegenüber Dritten sind für die Stiftung verbindlich.

Am Sitze jeder Eisenbahndirektion und der Generaldirektion in Strassburg besteht für deren Amtsbereich ein Bezirksausschuss. Für Gemeinschaftsstationen, auf denen Beamte und Arbeiter mehrerer Eisenbahndirektionen beschäftigt werden, ist in allen Angelegenheiten der Stiftung der Bezirksausschuss der die Gemeinschaftsstation verwaltenden Direktion zuständig. Für die im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter werden die Geschäfte des Bezirksausschusses vom Hauptausschusse wahrgenommen. Jeder Bezirksausschuss hat 11 Mitglieder einschliesslich des Vorsitzenden. Letzterer sowie dessen Stellvertreter und der Schriftführer werden vom Präsidenten der betreffenden Direktion ernannt, die übrigen Mitglieder von der Bezirksversammlung gewählt, und zwar dergestalt, dass 3 Mitglieder aus der Zahl der Arbeiter, ebensoviel aus der Zahl der Unterbeamten und 2 aus der Zahl der mittleren Beamten entnommen werden müssen. Die Bezirksausschüsse haben nach Maassgabe der vom Hauptausschuss mit Zustimmung des Aufsichtsraths zu erlassenden Geschäftsanweisung den Hauptausschuss in der Verwaltung der Stiftung zu unterstützen, gutachtliche Aeusserungen in Stiftungsangelegenheiten zu erstatten und Auskünfte zu ertheilen. Sie sollen ferner innerhalb ihres Bereichs das Interesse an dem Gedeihen der Stiftung wachhalten und fördern, aufkommende Beträge einziehen und an die noch zu bestimmende Stelle abführen. Die Bezirksausschüsse sind befugt, über $^{5}/_{10}$ der durch sie eingezogenen fortlaufenden Beiträge selbständig zu verfügen; sie dürfen diese aber nur zu einmaligen Gewährungen an solche Beamten- und Arbeitertöchter verwenden, die kein Waisen- oder Erziehungsgeld und auch keine Waisenrente beziehen. Dabei sollen die von Unterbeamten und Arbeitern aufgebrachten fortlaufenden Beiträge derart getrennt gehalten werden, dass, soweit $^{5}/_{10}$ dieser Beiträge nicht zu Unterstützungen an Töchter von Unterbeamten und Arbeitern verbraucht werden, der Rest dem Hauptausschuss als von Unterbeamten und Arbeitern herrührend zu bezeichnen ist. Unterstützungen an Töchter höherer oder mittlerer Beamten dürfen daraus nicht gewährt werden.

Von den Bezirksausschüssen werden zu ihrer Unterstützung Vertrauensmänner bestellt; auch können mit Genehmigung des Bezirksausschusses an nicht am Direktionssitze gelegenen Orten Ortsausschüsse gebildet werden. Die Mitglieder der Ortsausschüsse gehen aus der Wahl der an dem Orte wohnhaften, zum Bezirksausschuss wahlberechtigten Beamten und Arbeiter hervor. Die Obliegenheiten und Befugnisse der Vertrauensmänner richten sich nach der vom Hauptausschuss festgesetzten Anweisung. Für etwa zu errichtende Ortsausschüsse sind Geschäftsordnungen aufzustellen, die der Genehmigung des Bezirksausschusses unterliegen.

Zum Aufsichtsrath, zum Hauptausschuss, zu den Bezirks- und zu den Ortsausschüssen sind nur solche Beamte und Arbeiter wählbar, die in dem der Wahl voraufgegangenen Jahre einen Beitrag zur Stiftung geleistet haben. Bei der Wahl der Mitglieder des Aufsichtsraths und des Hauptausschusses führt jeder Bezirksausschuss eine Stimme. Er schlägt zur Berufung in die beiden Verwaltungsorgane soviel Mitglieder vor, als satzungsmässig zu wählen sind. Als gewählt gelten diejenigen Mitglieder, welche die grösste Stimmenzahl, jedoch mindestens $^{1}/_{3}$ aller Stimmen auf sich vereinigen. Bei gleicher Stimmenzahl entscheidet das vom Vorsitzenden des Hauptausschusses zu ziehende Loos. Fällt bei der ersten Wahl nicht auf die erforderliche Anzahl von Personen mindestens $^{1}/_{3}$ der abgegebenen Stimmen, so findet für die nicht besetzten Stellen eine nochmalige Wahl statt, bei der lediglich die grösste Stimmenzahl und bei Stimmengleichheit das Loos entscheidet.

— **Ersatzpflicht für die von den Eisenbahnzollschuppen abhanden kommenden Güter.** Das wiederholte Abhandenkommen solcher Güter vor der Verabfolgung an den Adressaten bezw. dessen Bevollmächtigten hat die Frage zu einer brennenden gestaltet, wem in dergleichen Fällen die Ersatzpflicht obliegt, der Eisenbahnverwaltung oder der Zollverwaltung. Die Eisenbahnverwaltung lehnt eine Entschädigung ab mit der Begründung, nach § 75 Abs. 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung hafte sie für Verlust oder Beschädigung des Gutes nur während der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung an den Empfänger, und einer solchen Ablieferung sei nach Abs. 2 a. a. O. die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen gleich zu erachten. Die Zollverwaltung hinwiederum vertritt den Standpunkt, es bestehe für sie keine Haftung für die mit der Eisenbahn anlangenden, einstweilig in den Zollschuppen zwecks späterer Abfertigung niedergelegten Güter, weil die Zollbehörde durch die Niederlegung weder Besitz noch Gewahrsam an den Gütern erhalte, vielmehr von ihr die der Eisenbahn gehörigen und von dieser verschlossenen Räume lediglich zum Schutze ihrer Zollinteressen mit verschlossen würden. Neben dem Verluste des Gutes haben die Verfrachter in solchen Verlustfällen auch noch den auf dasselbe entfallenden Zollbetrag entrichten müssen. Es bedarf keiner weiteren Ausführung, dass der mit solcher ablehnenden Haltung beider, der Eisenbahn- wie der Zollverwaltung, geschaffene Zustand unhaltbar ist. Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft beschlossen deshalb, in der Erwägung, dass eine Abänderung nach dieser Richtung anzustreben in erster Reihe die Eisenbahnverwaltung als Waarenführerin berufen ist, an den Minister der öffentlichen Arbeiten unter eingehender Begründung durch Beispiele die Bitte zu richten, seinerseits dafür einzutreten, dass, sei es auf verwaltungsseitigem, sei es auf gesetzlichem Wege, klargestellt werde, welche der beiden Verwaltungen für auf den Eisenbahnzollschuppen vor Ueberweisung an den Empfänger beschädigte oder in Verlust gerathene Frachtgüter Ersatz zu leisten hat.

— **Abfertigung von Freigepäck auf Freifahrtvorweise.** Anforderungen mannigfacher Art von Freifahrtvorweis-Inhabern in Bezug auf Mitnahme von Freigepäck gaben der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen Veranlassung, den äusseren Dienststellen sowohl als dem Personal überhaupt neuerdings die einschlägigen Bestimmungen — ergänzt durch sachgemässe, keinerlei Zweifel zulassende Erläuterungen — bekannt zu geben. Diese lauten wie folgt: Nach § 79 der Freifahrtordnung wird auf jede Freifahrtlegitimation ausschliesslich der Kirchenbesuchvorweise, Schulbesuchkarten und Empfehlungsschreiben der Hilfsbedürftigen Freigepäck bis zu 25 kg gewährt.

Als Regel gilt hierbei, dass Freigepäck auf Freifahrtausweise nur dann abzufertigen ist, wenn der Inhaber des Freifahrtausweises gleichzeitig die Fahrt ausführt. Es unterliegt jedoch auch keinem Anstande, die direkte Abfertigung des Freigepäcks zuzulassen, wenn der Inhaber etwa die Reise unterbricht und mit einem späteren Zuge fortsetzt oder eine Strecke zu Fuss oder zu Schiff oder auf andere Weise zurücklegt; ebenso ist es zulässig, das Gepäck direkt abzufertigen, wenn die Fahrt auf einem Umwege ausgeführt wird. In allen diesen Fällen ist es dann selbstverständlich, dass für die zur Reise gewählte Strecke Freigepäck nicht mehr beansprucht werden kann.

Dagegen ist nach der oben aufgestellten Regel, wonach die taxfreie Behandlung nur für das mitgeführte Gepäck gewährt wird, unbedingt ausgeschlossen: die Aufgabe von Freigepäck als Expressgut, wenn von dem Inhaber des Freifahrtausweises die Bahn auf der betreffenden Strecke und zu der betreffenden Zeit überhaupt nicht benutzt wird; ausgeschlossen ist ferner auch die Aufgabe von Reisegepäck von grösserem Gewichte in Theilsendungen von 25 kg zu verschiedenen Zügen oder an verschiedenen Tagen.

In allen Fällen taxfreier Abfertigung von Reisegepäck ist Voraussetzung, dass es sich um Reisebedürfnisse im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung handelt, und es wird unter Bezugnahme auf früher erlassene Verfügungen wiederholt auch darauf hingewiesen, dass Gegenstände, welche nicht zu den Reisebedürfnissen zählen, worunter namentlich auch Esswaaren aller Art, wie Mehl, Fleisch, Gemüse, Obst, Beeren usw. fallen, unter allen Umständen, also auch bei gleichzeitiger Mitfahrt des Freifahrtausweis-Inhabers, von der taxfreien Beförderung ausgeschlossen sind.

— **Winterfahrpläne.** Einer zusammenfassenden Darstellung der in ganz Deutschland und den angrenzenden Gebieten mit dem 1. d. Mts. eingetretenen Veränderungen in der „Deutschen Verkehrs-Zeitung“ entnehmen wir im Anschluss an unsere hauptsächlich den preussischen Winterfahrplan betreffenden Mittheilungen in Nr. 71 d. Ztg. noch folgendes: 1. Der sogenannte Berlin-Neapel-Express wird von Anfang Januar 1903 ab wieder verkehren, jedoch auf der ganzen Strecke nur zweimal wöchentlich. Ob er zwischen Rom und Neapel gefahren wird, steht noch nicht fest. — 2. Ebenso ist die Wiedereinlegung des Riviera-Expresszuges von Anfang Dezember ab geplant. Er soll jedoch weder von Altona-Bremen, noch von Holland Anschluss erhalten. Darüber, ob der Zug täglich oder nur an bestimmten Tagen der Woche befördert werden wird, steht Entscheidung noch aus. — 3. Der St. Petersburg-Cannes-Express wird von Anfang November ab wieder befördert, und zwar zwischen Wien und Cannes täglich, zwischen St. Petersburg und Wien zweimal wöchentlich (bisher nur einmal). — 4. Die Méditerranée-Expresszüge sollen täglich zwischen (London) Calais und San Remo über Paris geführt werden. Ueber den Beginn ist noch nichts bekannt. — 5. Der Nord-Süd-Express wird vom 2. November ab täglich bis und von Mailand durchgeführt. Ob er später wieder nach der Riviera verkehren wird, ist noch nicht bestimmt.

6. Durch geringe Zugverschiebungen auf der Strecke Coblenz-Trier-Luxemburg wird eine neue Schnellzug-

verbindung von Berlin nach Paris über Nordhausen-Cassel-Giessen geschaffen. 7.30 ab Berlin Potsdamer Bahnhof, 8.43 ab Coblenz, 11.25 ab Trier, 12.35 ab Luxemburg, 6.28 an Paris. In umgekehrter Richtung besteht eine solche bereits. — 7. Schnellzug 3 Frankfurt-Berlin, ab Frankfurt 9.35, der einen Speisewagen nicht führt, wird eine Mittagspause von 20 Minuten in Bebra erhalten. — 8. Der Nachtschnellzug (bisherige Nr. 16) Cöln-Paris wird 10.15 (anstatt 11.19) von Cöln abfahren, jedoch zunächst, wie seither, 8.20 in Paris eintreffen. Eine Aenderung tritt voraussichtlich Anfang November ein. Der Anschluss von Schnellzug 14, künftig 12.48 ab Berlin (Schlesischer Bahnhof), an Cöln 11.00, geht verloren. Die Züge 16 und 3 zwischen Cöln und Herbesthal werden in D-Züge umgewandelt und die Nummern 32/31 führen. Sie bilden künftig die Fortsetzung der Berlin-Hildesheim-Cölner Züge D 32/31. — 9. Eine wesentliche Verbesserung erfahren die Verbindungen zwischen Cöln und dem rechtsrheinischen Bayern (-Wien) durch Früherlegung des Schnellzuges 62 Mainz-Aschaffenburg und durch Späterlegung des Gegenzuges 73 sowie des Schnellzuges 101 a Frankfurt-Aschaffenburg. Die Fahrten gestalten sich wie folgt: 12.30 ab Cöln, 6.02 ab Mainz, 2.00 an München, 9.15 an Wien, und in der Gegenrichtung: 7.45 ab Wien, 4.05 ab München, 12.23 ab Mainz, 5.28 an Cöln.

10. Eine zweite Vormittags-Verbindung nach Zürich usw. (ausser der über Immendingen) erhält Stuttgart durch einen neuen Dampfschiffkurs Friedrichshafen-Romanshorn im Anschluss an den frühergelegten Zug 19 (Mannheim-) Bruchsal-Ulm-Friedrichshafen: ab Stuttgart 8.06, an Zürich 2.25. — 11. Die Verbindung München-Lindau-Zürich, ab München künftig 12.35 (statt 12.40), wird beschleunigt und durch einen neuen Schnellzug: ab Zürich 9.12, einerseits nach Bern (an 11.57), andererseits nach Basel (an 10.55) weitergeführt. Auch der Schnellzug ab Innsbruck 1.00 wird den neuen Zug erreichen. In Basel werden die Nachtschnellzüge nach Frankfurt (rechts- und linksrheinisch) und nach Paris über Mülhausen-Belfort erreicht. — 12. Für die durch Aufhebung der Sommerschnellzüge 7/8 Innsbruck-Salzburg in Wegfall kommende Verbindung Innsbruck-Bischofshofen-Wien wird Ersatz auf dem Wege über Rosenheim wie folgt geschaffen: 3.05 ab Innsbruck, an 12.53, 5.23 ab Kufstein, an 10.31, 8.32 an Salzburg, ab 7.44, 5.50 an Wien, ab 10.20. — 13. Die mit den Schnelldampfern Fiume-Venedig bezw. Ancona in Verbindung stehenden Nachtschnellzüge Budapest-Fiume werden erheblich beschleunigt und erhalten gute Anschlüsse mit Wien über Wiener-Neustadt-Gyékényes: 6.50 ab Budapest, an 8.50, 5.30 ab Wien, an 9.15, 7.10 an Fiume, ab 8.00. — 14. Die Beförderung der Berlin-Pester Orient-Expresszüge (L-Züge 13 und 14), die schon seit längerer Zeit wegen schwachen Verkehrs nur einmal wöchentlich erfolgte, wird nunmehr ganz eingestellt. Die letzte Abfahrt des L-Zuges 13 von Berlin findet am 7. d. Mts. und die letzte Abfahrt des L-Zuges 14 von Budapest am 8. d. Mts. statt.

— **Ein bedauerlicher Unfall** hat sich bei der Versuchsfahrt mit einer neuen Lokomotive in der Nähe des Bahnhofs Grunewald am 1. d. Mts. ereignet. Regierungs- und Baurath Cordes wurde so verletzt, dass ihm der Unterarm abgenommen werden musste. Geheimer Baurath Garbe erlitt eine Verbrennung an der rechten Kopfseite, der Heizer Brandwunden im Gesicht. Näheres in nächster Nummer.

— **Personalnachrichten.** Der Generaldirektor der badischen Staatseisenbahnen, Staatsrath Eisenlohr, wurde unter Ernennung zum Geheimen Rath erster Klasse in den Ruhestand versetzt. An seiner Stelle wurde Direktor Roth, bisheriger Vorstand der Verkehrsabtheilung der Generaldirektion, zum Generaldirektor ernannt.

Bei der Main-Neckar-Eisenbahn wurden am 1. d. Mts. in den Ruhestand versetzt: der Vorsitzende der Direktion, Geheime Baurath Ernst Altvater, unter Verleihung des Komthurkreuzes II. Klasse des grossherzoglich hessischen Verdienstordens Philipps des Grossmüthigen — zugleich wurde der Genannte mit der kommissarischen Versehung der Dienstgeschäfte eines Mitgliedes der Abtheilung für Finanzwirthschaft und Eisenbahnwesen des Ministeriums der Finanzen betraut — und der Vorsteher der Centralwerkstätte dieser Bahn, Eisenbahnbauinspektor Friedrich Hess, bis zur Wiederherstellung seiner Gesundheit, unter Verleihung des Charakters als Baurath.

Im Bereich der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sind versetzt: die Ober- und Geheimen Regierungsräthe Ditmar, bisher in Danzig, als Oberregierungsrath an die Eisenbahndirektion in Münster i/W., Röttger, bisher in Münster i/W., als Oberregierungsrath an die Eisenbahndirektion in Danzig, — der Ober- und Geheime Baurath Thelen, bisher in Königsberg i/Pr., als Oberbaurath an die Eisenbahndirektion in Cassel, — der Geheime Regierungsrath Fleischmann, bisher in Darmstadt, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., — die Regierungsräthe: Schwabach, bisher in Altona, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Elberfeld, Polomski, bisher in Posen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Breslau, und Messerschmidt, bisher in Mainz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Altona, — der grossherzoglich badische Regierungsrath Herrmann, bisher Kollegialmitglied der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe, als badisches Mitglied an die preussische und hessische Eisenbahndirektion in Mainz, — die Regierungs- und Bauräthe: Wiegand, bisher in Magdeburg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. und Leitzmann, bisher in Erfurt, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Hannover, — der Regierungsassessor Hanow, bisher in Elberfeld, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Posen, — der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schepp, bisher in Dortmund, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Elberfeld, — der grossherzoglich hessische Baurath Simon, bisher in Darmstadt, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Worms, — der grossherzoglich hessische Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Wolpert, bisher in Worms, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., — die Regierungsassessoren: Rahmsdorf, bisher in Oppeln, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Cassel, Grunow, bisher in Halle a/S., als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Stendal, Pütter, bisher in Posen, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Oppeln, Halm, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr., Brückner, bisher in Stettin, zur Eisenbahndirektion in Posen, — die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Graeger, bisher in Königsberg i. Pr., als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Halle a/S., Hentzen, bisher in Cassel, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Halle a/S., Kaupe, bisher in Berlin, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Dortmund, Bischoff, bisher in Bocholt, als Vorstand der Bauabtheilung nach Coesfeld, Poppe, bisher in Konitz, zur Eisenbahndirektion in Stettin, Lütke, bisher in Schreiberhau, zur Eisenbahndirektion in Breslau, Fischer, bisher in Münster i. W., als Vorstand der Bauabtheilung nach Rheine, — die Eisenbahn-Bauinspektoren: Knechtel, bisher in Thorn, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Erfurt, und Frdr. Müller, bisher in Dortmund, als Vorstand (auftrw.) der Maschineninspektion nach Thorn, — der Eisenbahn-Betriebsinspektor Lorey, bisher in Darmstadt, zur Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., — der Landbauinspektor Biecker, bisher in Coblenz, als Vorstand der Bauabtheilung (für Eisenbahn-Hochbauten) nach Crefeld, — der Eisenbahndirektor de Terra, bisher in Guben, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Stolp, — der Eisenbahnverkehrsinspektor Schoedler, bisher in Stolp, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Guben, — der Rechnungsdirektor Wilbrand, bisher in Bromberg, als Rechnungsdirektor zur Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., — der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Schütz, bisher in Altona, als Rechnungsdirektor (auftrw.) zur Eisenbahndirektion in Bromberg, — der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Sander, bisher in Herborn, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Stettin, — der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Stubbe, bisher in Essen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Stettin. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Kumbier, seither bei der Eisenbahndirektion in Berlin, ist dem technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten überwiesen.

Es ist übertragen: dem grossherzoglich hessischen Baurath Dittmar in Darmstadt die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der aus Anlass der Neuregelung der Verhältnisse der Main-Neckar-Eisenbahn daselbst errichteten neuen Betriebsinspektion und dem grossherzoglich hessischen Regierungsbaumeister Priester, seither in Frankfurt a/M., die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der aus demselben Anlass in Darmstadt errichteten neuen Werkstätteninspektion. — Ernannt sind: der Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Schürg in Rheydt zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Füllner in Halle a/S. zum Eisenbahn-Bauinspektor. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Wesemann, seither aus dem Staatsdienste beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., der grossherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Rathamel, seither bei der Main-Neckar-Eisenbahn in Darmstadt, der preussischen und hessischen Eisenbahndirektion in Mainz. — Ausgeschieden aus dem Staatseisenbahndienste ist der Regierungs- und Baurath v. Borries in Hannover infolge seiner Ernennung zum etatsmässigen Professor an der technischen Hochschule in Berlin, wobei ihm gleichzeitig der Charakter als Geheimer Regierungsrath beigelegt ist. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist ertheilt worden: den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Rieländer in Cöln, Buhle in Charlottenburg und Koehler in Karlsruhe.

Oesterreich.

— **Veröffentlichung der Tarife.** Der Oberste Gerichtshof hat in einem Urtheile vom 24. April 1901 ausgesprochen, dass ein Tarif, welcher lediglich im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ veröffentlicht worden ist, als nicht gehörig veröffentlicht anzusehen sei und daher der Berechnung der Frachtpreise nicht zu Grunde gelegt werden könne. Denn nach der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890 habe die Veröffentlichung von Tarifen A) im allgemeinen durch Ankündigung des Erscheinens und zwar: 1. durch Anschlag in den Stationen, 2. durch Kundmachung in den öffentlichen Blättern, ausserdem aber noch insbesondere B) hinsichtlich der in Geltung stehenden oder neu einzuführenden Tarife (Tarifnachträge) 3. durch Aufliegen zur Einsicht des Publikums, 4. durch Uebermittelung an die Handels- und Gewerbekammern, 5. durch Abgabe an das Publikum, 6. durch Aufnahme in das offizielle Kursbuch zu erfolgen, und die Worte: „ausserdem noch insbesondere“ gestatten keinen Zweifel, dass bei neu einzuführenden Tarifen und bei Tarifänderungen sowohl die unter A), als auch die unter B) bezeichneten Veröffentlichungsarten platzzugreifen haben. Für den vorliegenden Streitfall könne es unerörtert bleiben, ob und inwiefern die unterbliebene Anwendung des einen oder anderen der unter 1 und 2 und andererseits unter 3 bis 6 angeführten Veröffentlichungsmittel die Annahme einer „gehörigen“ Veröffentlichung zu hindern geeignet wäre.

Dieses Urtheil lässt die Frage offen, ob zur „gehörigen“ Veröffentlichung der Tarife die Einhaltung sämmtlicher in der angeführten Verordnung bezeichneten Veröffentlichungsarten erforderlich sei.

Da es nun nach Anschauung der österreichischen Bahnverwaltungen kaum der Absicht der Verordnung vom 1. November 1890 entsprechen dürfte, sämmtliche daselbst angeführten Verlautbarungsmittel als Erforderniss für die Gültigkeit der Tarife hinzustellen, so hat sich die gemeinschaftliche Konferenz der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahndirektoren dafür ausgesprochen, dass zum Zwecke der Vermeidung der Anfechtbarkeit von Tarifen aus dem Grunde mangelhafter Veröffentlichung in amtlicher Weise festgestellt werden möge, ob und welche von den Bestimmungen der gedachten Verordnung die Gültigkeit der Tarife betreffen und welche dagegen blosse Ordnungsvorschriften enthalten.

In der bezüglichen an das Eisenbahnministerium gerichteten Eingabe der vorsitzenden Verwaltung der Eisenbahndirektorenkonferenz wird eingehend ausgeführt, dass die Ankündigung der Tarife durch Aufliegen und Anschlag in den Stationen, durch Uebermittelung an die Handels- und Gewerbekammern, durch Ermöglichung der Abgabe an das Publikum, endlich durch Aufnahme in das offizielle Kursbuch unmöglich die Gültigkeit der Tarife berühren können, sondern blosse Ordnungsvorschriften bilden, dass die blosse Veröffentlichung und Ankündigung des Erscheinens von Tarifen und Nachträgen im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ als gehörige Veröffentlichung gemäss der Verordnung vom 1. November 1890 anzusehen sei und dass auch Tarifänderungen lediglich im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ zu veröffentlichen seien.

— **Entschädigung bei Versäumung der Lieferfrist.** Die Handels- und Gewerbekammer in Wien hat an das Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, in welcher um Abänderung der bisherigen Bestimmungen des Betriebsreglements über die bei Versäumung der Lieferfrist bahnseits zu leistenden Entschädigungen nachgesucht wird. In der Eingabe wird darauf verwiesen, dass die Deklaration des Interesses an der Lieferung heute nur eine aus dem Frachtbriefe ersichtliche Parteiangabe sei, womit das von der Eisenbahn durch besondere Prämie zu versichernde Interesse an der Lieferung in einem ziffermässigen Geldbetrage festgesetzt werde. Eine solche Versicherung könne nur dann ihren Zweck erfüllen, wenn als Gegenwerth für die bezahlte Prämie eine Erweiterung der Haftung über die der Eisenbahn auch ohne Deklaration obliegende Ersatzpflicht gewährt werde. Was hingegen die Bahn unter allen Umständen zu ersetzen habe, das könne nicht der Gegenstand eines besonderen Nebenvertrages und des Entgeltes durch eine besondere Prämie sein. Die deklarirte Summe könne also nicht den gesammten, sondern nur den Mehrbetrag des zu vergütenden Schadens, das ist also den Ueberschuss über den Betrag des Normalsatzes, darstellen.

Wenn es im Schlusssatze des § 87, II. Betr.-Regl. heisst: „In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag nicht übersteigen“, so könne dies nur besagen, dass die durch die Deklaration bedingte, den Normalsatz übersteigende Vergütung nicht höher sein dürfe, als der deklarirte Betrag. Die von den Bahnen geübte Praxis jedoch habe aus dem Schlusssatze des § 87 Betr.-Regl. den Grundsatz abgeleitet, dass der Gesammtbetrag der Vergütung den deklarirten Betrag nicht übersteigen dürfe. Aus dieser Auffassung ergebe sich in vielen Fällen die Folge, dass eine Partei, welche das Interesse deklarire und hierfür eine Prämie bezahle, weniger erhalte, als sie ohne Prämienzahlung bekommen hätte.

Um diese Anomalie zu beseitigen, würde es sich nach Anschauung der Handels- und Gewerbekammer in Wien empfehlen, mittelst einer Zusatzbestimmung zu § 87 Betr.-Regl. anzuerkennen, dass der deklarirte Betrag nicht den gesammten, sondern den den Normalsatz übersteigenden Betrag des Interesses an der Lieferung auch im Falle der Lieferfristversäumniss bilde. Zugleich wäre die Uebereinstimmung des Betriebsreglements mit dem Internationalen Uebereinkommen in der Beziehung anzustreben, dass die Vergütung für Versäumniss der Lieferfrist auch ohne Nachweis des Schadens bei jeder Ueberschreitung und nicht erst, wenn diese 12 Stunden übersteigt, zu leisten ist.

— **Die Betriebsergebnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Nach den vorliegenden Einnahmenausweisen zeigen die Transporteinnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Ende August d. J. gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres einen Ausfall von 1 468 000 Kr. In den bisher veröffentlichten Ausweisen sind für die Monate Juni, Juli und August die Ergebnisse der endgültigen Abrechnungen noch nicht berücksichtigt worden. Man kann, wie die „Neue Freie Presse“ ausführt, annehmen, dass die endgültige Feststellung der Einnahmen für diese drei Monate bei einer vorsichtigen Schätzung etwa 750 000 Kr. ergeben werde, um die sich der Ausfall von 1 468 000 Kr. verringert. Er würde danach nur 718 000 Kr. betragen, allein auch dieser Ausfall dürfte eine weitere Verringerung durch zwei Umstände erfahren. Am 1. d. Mts. trat die Erhöhung der Personentarife bei der Ferdinands-Nordbahn ein, deren finanzielle Wirkung für das letzte Vierteljahr auf etwa 350 000 Kr. veranschlagt werden kann. Infolge des schwächeren Verkehres hat ferner die Nordbahn in diesem Jahre eine geringere Summe an Refaktien geleistet. Die Abnahme der Refaktienzahlung darf mit etwa 100 000 Kr. veranschlagt werden. Zieht man von dem um die Abrechnungsziffer verringerten Ausfall von 718 000 Kr. einen Betrag von 450 000 Kr. ab, der sich aus der Erhöhung der Personentarife und aus den geringeren Refaktien ergibt, so würde in den Einnahmen mit einem Ausfall von 268 000 Kr. zu rechnen sein. Die Erhöhung der Betriebsausgaben in diesem Jahre kann mit etwa 240 000 Kr. geschätzt werden. Eine Erhöhung wird das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erfahren. Die Steigerung desselben kann mit etwa 410 000 Kr. beziffert werden. Die Ausgabensteigerung würde sich sonach auf etwa 650 000 Kr. stellen. Rechnet man dazu die früher mit 268 000 Kr. veranschlagte Verringerung der Einnahmen, so würde bei dem Hauptbahnnetze ein Rückgang des Erträgnisses um etwa 918 000 Kr. eintreten. Diese Schätzung hat zur Voraussetzung, dass in den Monaten September bis einschliesslich Dezember keine wesentliche Veränderung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre eintreten wird. Der Güterverkehr war in den letzten vier Monaten des Vorjahres ein sehr schwacher. Die Monate September, Oktober, November und Dezember haben im Jahre 1901 um 800 000 Kr. weniger Einnahme geliefert als im Jahre 1900, ein Rückgang, der hauptsächlich durch die starke Einschränkung des Kohlenverkehres hervorgerufen wurde. Bei einer Steigerung des Verkehres ist es nicht ausgeschlossen, dass nicht nur die bisherige Mindereinnahme, sondern auch die Steigerung der Ausgaben wettgemacht werden und das Hauptbahnnetz schliesslich den gleichen Ertrag wie im Vorjahre ergeben wird. Was die Nebenunternehmungen der Gesellschaft betrifft, so ist anzunehmen, dass diese kein ungünstigeres Ergebniss als im Vorjahre liefern werden.

— **Die Kündigung direkter Gütertarife im Verkehr mit Ungarn.** Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft hat mit Zuschrift vom 24. September die direkten Tarife im Verkehr mit Ungarn mit dreimonatiger Frist gekündigt. Diese Maassnahme hängt mit der am 1. Juli d. J. halbjährig erfolgten Kündigung des Uebereinkommens zusammen, welches zwischen den ungarischen Staatsbahnen und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft am 1. Juli 1891 hinsichtlich des Güterverkehrs zwischen Ungarn und Oesterreich, ferner zwischen Ungarn und dem Auslande abgeschlossen worden ist. Die Kündigung erstreckt sich auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband, den westungarisch-österreichischen Eisenbahnverband sowie den österreichisch-ungarisch-bosnischen Eisenbahnverband.

Die Direktion der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft richtete in der erwähnten Zuschrift an die ungarischen Staatsbahnen das Ersuchen, rücksichtlich des westungarisch-österreichischen und österreichisch-ungarisch-bosnischen Eisenbahnverbandes das Erforderliche wegen Einführung neuer Tarife zu veranlassen, und theilte weiter mit,

dass sie bezüglich des österreichisch-ungarischen Verbandes selbst die nöthige Veranlassung treffen werde.

— **Ein Kommunikationsministerium.** Entsprechend dem Antrage eines Kammermitgliedes hat die Wiener Handels- und Gewerbekammer eine Eingabe an die Regierung ausgearbeitet, in welcher die Schaffung eines Kommunikationsministeriums in Vorschlag gebracht wird. Begründet wurde der Antrag folgendermaassen: „Der Gedanke der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich schreitet immer mehr vorwärts; schon heute sind zwei Drittel der österreichischen Eisenbahnen im Staatsbetrieb, und die Verstaatlichung der restlichen bedeutenden Linien ist für absehbare Zeit in Aussicht genommen; ausserdem hat der Staat den Bau des Donau-Oderkanals bezw. eines ganzen Wasserstrassennetzes in Angriff genommen, so dass innerhalb eines Jahrzehnts das gesammte Verkehrsgebiet Oesterreichs in Staatshänden sein dürfte. Für diesen grossen Verkehr genügen jedoch die bestehenden Einrichtungen in unserem Ministerium nicht. Bisher ist die Erledigung sowohl finanzieller als auch volkswirthschaftlicher und tarifarischer Fragen dem Eisenbahnministerium allein zugewiesen worden. Hierbei ergeben sich einschneidende Gegensätze zwischen den finanziellen und den volkswirthschaftlichen Interessen, und müssen die wichtigeren volkswirthschaftlichen Interessen vielfach vor den finanziellen zurücktreten.“ Würde neben dem Eisenbahnministerium auch ein Kommunikationsministerium errichtet, so würde dem einen ausschliesslich die Wahrung der finanziellen Interessen der im Staatsbetriebe befindlichen Verkehrsanstalten, dem anderen Ministerium die Vertretung der volkswirthschaftlichen Interessen sowie die Einflussnahme auf die Tarifpolitik zuzuweisen sein.

— **Holleschowitzer Hafenbahn.** Das Eisenbahnministerium hat vor Ertheilung der Baubewilligung für die bereits der politischen Begehung unterzogene Anlage der von der Station Bubna der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft zum Holleschowitzer Moldauhafen bei Prag herzustellenden Schleppbahn, deren Konzession von der Moldau-Kanalisirungskommission übernommen werden wird, die Abhaltung einer Verhandlung angeregt, um über die zum Ausdrucke gelangten Wünsche der Prager Gemeindevertretung eine Einigung der Interessenten herbeizuführen. Insbesondere wird die Verlegung der in Bubna bestehenden Viehwagen-Desinfektionsanstalt der Staatseisenbahngesellschaft angestrebt. Die Besprechung hat dieser Tage unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers stattgefunden, und wurden dabei die Bedingungen festgestellt, unter welchen es möglich wäre, bei der Ausführung der Hafenbahn den Wünschen Prags Rechnung zu tragen. Das Ergebniss der Verhandlung wird nunmehr den betheiligten Körperschaften zur beschleunigten Beschlussfassung übermittelt werden.

— **Lieferungswesen bei den österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat die Neuausgabe der im Dienstbereiche der Staatseisenbahnverwaltung geltenden allgemeinen Bedingnisse für die Angebotstellung und Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen genehmigt, und diese Bedingnisse, deren Inhalt bei diesem Anlasse einer eingehenden Ueberprüfung unterzogen wurde, sind soeben im Drucke erschienen. In der neuen Fassung erscheinen die im Laufe der letzten Jahre aus industriellen Kreisen geltend gemachten Wünsche thunlichst berücksichtigt, und wurde bei der Neubearbeitung der einzelnen Bestimmungen dafür Sorge getragen, dass unter Vermeidung solcher Bestimmungen, welche die Gefahren des Erstehers in unbilliger Weise ausdehnen, die beiderseitigen Rechte und Verbindlichkeiten möglichst klar und genau zum Ausdrucke gelangen.

— **Neuer fahrbarer Wagenkrahn der österreichischen Staatsbahnen.** Am 24. Juni d. J. fand in der Maschinen- und Wagenbaufabrik-Aktiengesellschaft vormals H. D. Schmid in Simmering die Erprobung eines Wagenkrahnes mit 20 t Tragfähigkeit statt. Dieser Krahn, welcher zum Verladen von Stücken bis 20 t Gewicht bestimmt ist, verdient insofern besondere Beachtung, als einer Mittheilung der „Oesterr. Eisenb.-Ztg.“ zufolge ein Wagenkrahn mit normaler Spurweite und einer Tragfähigkeit wie die angegebene bisher in Oesterreich nicht gebaut worden ist und auch im Auslande kaum ein solcher mit einer gleichen oder höheren Tragfähigkeit bisher zur Ausführung gekommen sein dürfte. Die freie Tragfähigkeit, bei deren Inanspruchnahme keine besonderen Vorkehrungen an dem Wagen gegen das Umkippen vorgesehen werden, reicht bis 10000 kg. Sollen Lasten über 10000 kg bis 20000 kg gehoben werden, dann kommen zwei auf einem Beiwagen mitzuführende Roste zur Anwendung, indem auf jeder Seite des Wagenkrahnes neben den Schienen einer der Roste gut verlegt wird und die an jeder Längsseite des Wagenkrahnes befindlichen zwei kräftigen Stützschrauben in die Stahlpfannen der Roste niedergewunden werden.

Das Eigengewicht des gesammten Krahnes beträgt 42 t. Eigenthümlich an diesem Krahne ist, dass das Gegengewicht entsprechend der zunehmenden Belastung selbstthätig ausgeschoben wird. Zur Ausführung der Hub- und Drehbewegungen dient eine auf den Krahn montirte Dampfmaschine sammt zugehörigem Kessel, jedoch können die Bewegungen auch von Hand aus eingeleitet werden. Die Erprobung verlief in vollkommen anstandsloser Weise.

— **Konferenz des Verbandes der Lokalbahnen.** Dieser Tage fand in Innsbruck eine Konferenz von Vertretern der Verwaltungen österreichischer Lokalbahnen statt; hierbei wurde u. a. ein gemeinsames Vorgehen hinsichtlich der Fahrkartensteuer beschlossen, und wird die bezügliche Eingabe in nächster Zeit an das Ministerium geleitet werden.

— **Haftpflicht für Unfälle auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes.** Nach einer vor kurzem erlassenen Entscheidung des Obersten Gerichtshofes hat eine Eisenbahnunternehmung die Pflicht, sich von den Unfällen ihrer Arbeiter Kenntniss zu verschaffen und solche Unfälle bei der Unfallversicherungsanstalt rechtzeitig zur Anzeige zu bringen. Unterlässt sie dies und verliert der Verletzte deshalb den Anspruch auf die Unfallrente infolge Verjährung, so trifft die Bahn ein nach den Grundsätzen des Civilrechtes zum Schadenersatze verpflichtendes Verschulden. Dieses Verschulden konkurrirt jedoch mit dem eigenen Verschulden des Bediensteten, welcher seinen Anspruch auf die Rente bei der Anstalt rechtzeitig anzumelden hat. Die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes kann von der verklagten Bahn nicht erhoben werden, weil in diesem Gesetze das Schiedsgericht nur für die Ansprüche gegen die Unfallversicherungsanstalt vorgesehen ist. Die gerichtliche Schadenersatzklage ist nicht verfrüht, wenn der Beschädigte gegen die über die nachträgliche Anzeige erfolgte und auf die Verjährung nach dem Unfallversicherungsgesetze gegründete Ablehnung der Auszahlung der Rente durch die Unfallversicherungsanstalt das Schiedsgericht nicht angerufen hat.

— **Kaninchenzucht bei den Wächtern der österreichischen Staatsbahnen.** Auf Antrag der Staatsbahndirektion Innsbruck hat das Eisenbahnministerium im Jahre 1900 probeweise die Einführung der Kaninchenzucht bei einigen Wächtern dieser Staatsbahndirektion behufs Verbesserung der Lebensverhältnisse dieses Personals durch leichte Verschaffung eines billigen und gesunden Fleisches bewilligt und zwecks Förderung der genannten Zucht die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt. Da die bisherigen Erfolge der Kaninchenzucht als günstige bezeichnet werden können, beabsichtigt das Eisenbahnministerium, nunmehr die Wächter der übrigen Staatsbahndirektionsbezirke gleichfalls zu derlei Versuchen anzuregen. Infolge dessen wurden die Staatsbahndirektionen angewiesen, den Wächtern hinsichtlich der Kaninchenzucht die entsprechenden Belehrungen zu ertheilen.

Ungarn.

— **Landeskongress der ungarischen Techniker.** Auf der Tagesordnung des vor kurzem in Budapest abgehaltenen zweiten Landeskongresses der ungarischen Techniker stand u. a. ein Vortrag des Geheimeraths v. Hieronymi über die Entwickelung der ungarischen Eisenbahnen und Wasserstrassen. In nahezu dreistündigem Vortrage, auf welchen wir noch des näheren zurückkommen wollen, begründete der Vortragende folgenden Beschlussantrag:

Der zweite ungarische Landes-Technikerkongress hält im wirthschaftlichen Interesse unseres Vaterlandes die energische und harmonische Entwickelung der Verkehrsmittel für nothwendig und erachtet es für angezeigt, dass zur Beseitigung der jetzigen wirthschaftlichen Krise die hierauf abzielenden Verfügungen raschestens verwirklicht werden. Insbesondere hält er für nothwendig:

1. Ausser den im Zuge befindlichen planmässigen Flussregelungen für den Zweck des von Osten nach dem Westen sich bewegenden Handels den Ausbau der Donau-Theiss- und Vukovár-Samaczer Kanäle; die Schiffbarmachung der Körösflüsse, der Maros, des Begakanals und der Kulpa durch Staudämme und Schleusen.

2. Ausser der Abänderung der auf die Vizinalbahnen bezüglichen Gesetze sollen besondere gesetzliche Verfügungen in Kraft treten, welche den Bau billiger landwirthschaftlicher Bahnen ermöglichen, wobei die Mitwirkung der Interessenten zur Herstellung solcher Bahnen auf das nothwendigste Maass beschränkt werden soll.

3. Die öffentlichen Strassen, in erster Linie die Kommunalstrassen, sollen innerhalb fünf Jahren ausgebaut werden. Wo es nothwendig ist, soll für diese Zwecke der Höchstbetrag der Wegesteuer ausgeworfen werden. Für jene Munizipien, welche aus diesen Hilfsquellen ihre Strassen in fünf Jahren nicht ausbauen können, sollen staatliche Subventionen durch Darlehen oder durch Uebernahme von Vizinalbahnaktien gewährt werden.

— **Verhüteter Eisenbahnunfall.** Auf der Eisenbahnlinie Szentes-Vásárhely ist kürzlich ein unberechenbares Unglück verhütet worden. Ein Landwirth wollte über den Eisenbahndamm bei Szentes-Szegvár gehen, als er zu seinem Schrecken bemerkte, dass die Schienen in der beiläufigen Länge von 30 m von den Schwellen losgeschraubt und nur einfach niedergelegt waren. Schon näherte sich der Zug der gefährlichen Stelle, als der Landwirth durch Rufe, Geberden und Schwenken des Hutes den Lokomotivführer zum Bremsen veranlasste; so gelang es, das Unglück noch rechtzeitig zu verhüten. Die Gensdarmerie wurde benachrichtigt und dieser gelang es, den Verbrecher ausfindig zu machen. Derselbe gab an, dass er den Zug aus Rache gegen einen Schaffner zum Entgleisen bringen wollte.

— **Automatische Bremse für Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel.** Die Aktiengesellschaft Ganz & Comp. in Budapest hat, wie der „Pester Lloyd" meldet, ein neues Patent zur Erzeugung selbstthätig wirkender Bremsen für Lokomotiven und sonstige Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel erworben. Diese Bremsvorrichtung soll im Augenblick einer bevorstehenden Entgleisung, eines Zusammenstosses von Zügen usw. den sofortigen Stillstand des nach diesem System ausgerüsteten Zuges bewirken.

— **Eröffnung eines Central-Fahrkartenbüros in Budapest.** Unter gleichzeitiger Aufhebung der bisher im Betriebe der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Firma Thomas Cook & Son bestandenen zwei städtischen Fahrkartenbüros wurde in Budapest ein neues unter der Firma „Städtisches Central-Fahrkartenbüro der königlich ungarischen Staatseisenbahnen" eröffnet. Es befasst sich mit der Ausgabe von Fahrkarten, mit der Aufnahme von Reisegepäck sowie mit Auskunftertheilungen in Reiseangelegenheiten.

— **Erhöhung der Betriebssicherheit bei den elektrischen Bahnen in Ungarn.** Der ungarische Handelsminister hat, wie berichtet wird, eine Versammlung einberufen, welche unter seiner persönlichen Leitung zahlreiche sehr wichtige Fragen berathen wird, deren Lösung von Bedeutung für die Schaffung von Sicherheitsmaassregeln im Verkehr von elektrisch betriebenen Lokal- und Strasseneisenbahnen sein wird. An den Verhandlungen wird u. a. auch die Direktion der Budapester Lokal- und Strassenbahnen mit elektrischem Betrieb theilnehmen. Die Durchführung der bei diesem Anlass gefassten Beschlüsse soll nicht nur den Direktionen der Budapester, sondern auch jenen aller anderen elektrisch betriebenen Eisenbahnen gleicher Art in Ungarn auferlegt werden.

— **Arbeiterausstand in der Raaber Wagenfabrik.** 1 700 Arbeiter der Raaber Wagenfabrik traten neuerdings mit Forderungen an die Direktion heran und drohten, im Falle der Nichtbewilligung derselben in den Ausstand zu treten. Die Direktion hat den Forderungen nicht stattgegeben und stellte den Betrieb der Fabrik ein.

Uebrige europäische Länder.

— **Ueber die Ofotenbahn und ihren Endhafen Narvik** schreibt der „Export" folgendes: Mit schnellen Schritten geht der grosse Eisenbahnbau im nördlichen Theil der skandinavischen Halbinsel, die Linie Gellivara-Ofoten, der Vollendung entgegen. Auf der schwedischen Strecke, die von Gellivara bis zur norwegischen Grenze reicht, wurde kürzlich die letzte Schiene gelegt, und auf dem norwegischen Theil, der von der oben genannten Grenze bis Ofoten, an der Westküste Norwegens, geht, sind augenblicklich noch 4 km mit Schienen zu belegen, aber im September dürfte man damit fertig sein, so dass die Vollendung des ganzen Bahnbaues mit Ende dieses Jahres zu erwarten steht. Hauptzweck der Ofotenbahn ist bekanntlich die Ausnutzung der zwischen Gellivara und der norwegischen Grenze liegenden mächtigen Erzgebiete von Kirunavara und Luossavara, deren Erz von der norwegischen Küste aus verschifft werden soll, und dieser Verschiffsplatz, die neu entstandene Hafenstadt Narvik, ist denn auch in hohem Grade geeignet, das allgemeine Interesse in Anspruch zu nehmen. Hier sind umfangreiche Hafenbauten mit besonderen Einrichtungen für die Erzverladung im Entstehen begriffen. Ihre Fertigstellung ist im Herbst 1903 zu erwarten, da aber bereits zu Beginn des nächsten Jahres mit der Erzausfuhr begonnen werden soll, baut man inzwischen einen vorläufigen Pier, an dem zwei Schiffe von je 3 000 bis 5 000 t anlegen können. Der Hafen von Narvik ist von ausgezeichneter Beschaffenheit und hat an den Verfrachtungsstellen eine Tiefe von etwa 10 m. Bei seiner vortrefflichen Lage bietet er den Schiffen vollkommenen Schutz. Die im Bau begriffenen Quaianlagen werden äusserst solide aus Cement und Stein ausgeführt und praktisch eingerichtet, um eine zeitsparende Verladung zu ermöglichen. Ueber dem Steinquai kommt ein hölzerner Aufbau zu liegen, auf dem die beladenen Eisenbahnwagen anfahren; durch Oeffnung einer Luke im Boden lässt man die Erzladung, jedesmal 35 t, in die unteren Räume fallen, von wo das Erz nach Oeffnen einer Klappe direkt in die Frachtdampfer gleitet. Auf diese Art können in der Stunde etwa 1 000 t verladen werden. Die jährliche Verschiffung über Narvik ist zunächst auf 1 200 000 t Erz berechnet, und trotz dieser riesigen Menge sollen zur Ausführung der Verladungsarbeiten infolge der praktischen Einrichtung nur 50 bis 75 Mann erforderlich sein. Wie für das über Luleå zur Verschiffung kommende Eisenerz von Gellivara wird auch für das über Narvik auszuführende Erz Deutschland der bedeutendste Abnehmer sein. Deutschland bildet überhaupt einen der wichtigsten Märkte für Eisenerz. Im Jahre 1901 belief sich die Gesammteinfuhr an Erz in Deutschland auf etwa 4 370 000 t, die von folgenden Stellen kamen: Hamburger Freihafen 34 659 t, Belgien 169 770 t, Frankreich 45 638 t, Griechenland 12 289 t, Grossbritannien 30 500 t, Holland 31 945 t, Oesterreich-Ungarn 241 825 t, Russland 37 366 t, Schweden 1 447 124 t, Algerien 119 633 t, Spanien 2 136 557 t, Britisch-Indien 6 493 t und Nordamerika 21 049 t. Die Hamburg-Amerikalinie hat vertraglich die Verfrachtung von insgesammt 10 000 000 t Eisenerz von Narvik ab übernommen und beschafft für diese Linie zwei besondere Schiffe. Allmählich sollen dann noch sechs weitere grosse Fahrzeuge eingestellt werden. Die Verschiffung durch die Hamburg-Amerikalinie beginnt schon im Januar, umfasst im ersten Jahre 500 000 bis 600 000 t, im Jahre 1904: 800 000 t und soll jährlich steigen. Ausserdem findet von Narvik aus noch eine Verschiffung durch andere Firmen statt.

— ***Zur Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.*** In der langen Reihe eingehender Artikel, welche der eifrige Verfechter der Verstaatlichung, der radikale Abg. Bourrat, im „Matin" veröffentlicht, ist am 26. September d. J. schon das Dutzend voll geworden. Der letzte behandelte die Frage mehr von der politischen Seite. Bei der Erörterung der von Bourrat und Genossen gestellten Rückkaufsanträge in der Abgeordnetenkammer im Jahre 1901 machte der Berichterstatter der Budgetkommission, der Abg. Plichon, folgende Erwägungen geltend. Zur Zeit zwinge das Beispiel der Nachbarn und der Wettbewerb die französischen Eisenbahngesellschaften, sich auf dem Wege der Sparsamkeit zu halten. Der Wahleinfluss könne sich noch nicht bemerklich machen. Sei der Staat aber Verwalter der Eisenbahnen, dann würden bei der Besetzung und Ausnutzung der Beamtenstellen politische Wählereinflüsse maassgebend sein, ebenso betreffs der Schaffung neuer Bahnhöfe und Strecken, betreffs Ermässigung der Tarife, Vermehrung der Züge usw. „Kurz, es würde die Plünderung der öffentlichen Mittel bedeuten, ohne dass die Eisenbahnverwaltung den ‚Puffer: Staat' zu ihrem Schutz hätte, der ihr gestattet, seine Verantwortlichkeit zu entlasten, indem er die Eisenbahngesellschaften es ausfechten lässt, auf welche er doch ein Element des Druckes durch die Aufsicht und die Genehmigung der Tarife ausübt." Diese Einwände sucht Bourrat zu zerstreuen, wobei er indess in ebenso grosse oder noch grössere Uebertreibungen verfällt, wie die Gegenseite. Während die Verwaltungen der grossen Eisenbahngesellschaften in den letzten Jahren immer mehr klagten, dass durch die ihnen vom Verkehrsminister und der Gesetzgebung, namentlich zu sozialen Zwecken betreffs Arbeitszeitverkürzung usw., gemachten Auflagen der Betrieb und die Rentabilität sehr beeinträchtigt werde, behauptet Bourrat: „Vor der Allmacht der Gesellschaften könne das Ministerium der öffentlichen Arbeiten nur zittern und schweigen; die Gerechtigkeit bestehe für die Leiter der französischen Eisenbahnnetze nicht." Sie hätten eine sonderbare Theorie: wenn sie sich an die öffentlichen Gewalten wendeten, um Beihilfen und Zinsgewähr herauszuschlagen, dann schrieen sie laut: „Wir sind die Verbündeten des Staats." Wenn aber im allgemeinen Interesse des Landes die Gesetzgeber Reformen und Verbesserungen durchgeführt wissen wollten, riefen sie ebenso laut: „Wir sind Privatgesellschaften, ihr habt nicht das Recht, euch in unsere Angelegenheiten einzumischen." Die Gesellschaften erklären wohl nicht mit Unrecht, es liege im Interesse des Landes, ihren Betrieb vor der Einmischung des Parlamnets zu bewahren. Herr Bourrat aber sagt im Gegentheil, damit würde dem Parlament sein gutes Recht, den Eisenbahnminister zu kontroliren und zu leiten, genommen. Höchst bezeichnend für die politische Voreingenommenheit Bourrat's sind folgende von ihm vorgebrachte

Uebertreibungen: „Um eine Anstellung bei einer unserer Eisenbahnnetze zu erlangen, muss der Bewerber seiner Eingabe einen Empfehlungsbrief beifügen, der von einer einflussreichen bürgerlichen, richterlichen oder Verwaltungspersönlichkeit begleitet ist. Die Gesellschaften ihrerseits theilen diese Briefe in zwei Klassen: in die erste kommen die von Bischöfen, Marquis, Grafen, Herzögen oder der Republik feindlichen Parlamentariern unterzeichneten, und diese werden immer günstig aufgenommen: in der zweiten befinden sich die von republikanischen Abgeordneten oder Senatoren unterzeichneten: sie häufen sich ohne Berücksichtigung in den Bürofächern, und wenn der Volksvertreter, der ein Gesuch unterstützt, der äussersten Linken angehört, dann ist seine Empfehlung dem Kandidaten unheilvoll.“

Bourrat hat im Laufe seiner Darlegungen viele gute, auch zahlenmässig unwiderlegliche Gründe für die Verstaatlichung vorgebracht; dass es sich hier aber um einseitige Uebertreibungen handelt, bedarf an dieser Stelle kaum weiterer Beweise. Auch in Deutschland mit sehr bewährtem Staatsbahnsystem verwahren sich die Staatsbahnverwaltungen energisch dagegen, dass die unter wechselnden Partei-, Wahl- und Interessenströmungen stehenden Parlamente im Eisenbahnwesen regieren. Richtig ist, dass in Deutschland mit fester und starker Regierungsgewalt das Staatsbahnsystem besser durchführbar und segensreicher ist, als es in einem Lande mit „parlamentarischer“ Regierung wie Frankreich sein würde. Ein unerfreuliches Bild bietet augenblicklich sogar der durch die Launen des Parlamentarismus ins Kabinet gelangte französische Marineminister, früher mit Bourrat zusammen der leidenschaftlichste Verfechter der Eisenbahnverstaatlichung. Als Minister hat er durch grossartig naive Reden aufs gröblichste angestossen; ursprünglich war ihm der Posten des Eisenbahnministers zugedacht. Dort aber erschien er zu gefährlich, zumal die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich aller Voraussicht nach noch länger eine Parole und ein Agitationsmittel der radikal-sozialistischen Richtung bleiben, aber nicht zur Wirklichkeit werden wird. Der Beschluss, den voriges Jahr die Kammer fasste, zwei der grossen Gesellschaften zurückzukaufen, war nur ein Mittel, um sich für die kommenden Wahlen volksbeliebt zu machen. Die neugewählte Kammer lässt die Sache einfach begraben sein, und die Regierung denkt noch weniger daran, sie aufzurühren. Der „Matin“ aber, überhaupt gross im Reklamemachen, nutzt auch die Verstaatlichungsfrage möglichst zu diesem Zwecke aus.

— **Einnahmen der französischen Eisenbahnen.** Die kleine Besserung, welche die französischen Eisenbahnen im laufenden Jahre betreffs des Verkehres und der Einnahmen aufzuweisen haben, gestaltet sich im einzelnen für die ersten acht Monate, vom 1. Januar bis 2. September, wie folgt: Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (Betriebslänge 9 182 km) 296 200 000 Fr. (+ 1 510 000 Fr. oder für das Kilometer + 0,03 % gegen die gleiche Zeit im Vorjahre); Nordbahn (Betriebslänge 3 765 km) 149 800 000 Fr. (+ 1 284 000 Fr. bezw. + 0,54 %); Westbahn (Betriebslänge 5 713 km) 118 600 000 Fr. (+ 1 406 000 Fr. bezw. + 0.59 %); Orléansbahn (Betriebslänge 7 137 km) 146 400 000 Fr. (+ 1 667 000 Fr. bezw. + 0,16 %); Ostbahn (Betriebslänge 4 872 km) 119 100 000 Fr. (+ 2 210 000 Fr. bezw. 1,85 %); Südbahn (Betriebslänge 3 574 km) 72 700 000 Fr. (+ 2 293 000 Fr. bezw. + 2,46 %); Staatsbahn (Betriebslänge 2 916 km) 32 100 000 Fr. (+ 872 000 Fr. bezw. + 2,79 %).

— **Beleuchtung der Eisenbahnwagen in der Schweiz.** Die Jura-Simplonbahn und die rhätische Bahn haben auf Grund längerer Versuche bei der Maschinenfabrik Oerlikon die Ausrüstung einer Anzahl neuer Personenwagen mit elektrischer Beleuchtung nach dem System Stone bestellt. Dieses System, für welches die genannte Züricher Fabrik das Ausführungsrecht in der Schweiz und Italien erworben hat, beruht bekanntlich auf der Anwendung von Akkumulatorenbatterien in Verbindung mit einer Dynamomaschine, welche unter dem Wagen aufgehängt ist und durch Riemen von der Wagenachse aus angetrieben wird. Jeder Wagen besitzt demnach seine eigene, stets betriebsbereite Beleuchtungseinrichtung. (Vergl. Nr. 90, 91 und 96 Jahrg. 1901 d. Ztg.)

— **Neuer Juradurchstich.** Das Komitee der Bahn Münster-Grenchen-Biel veröffentlicht ein in seinem Auftrage von Ingeniör Greulich-Luzern verfasstes Gutachten mit Kostenberechnung und mit Vergleichen des Planes einer Weissensteinbahn. Das Gutachten kommt zu dem folgenden Ergebniss: „Aus den bisherigen Untersuchungen und angeführten Urtheilen hervorragender Techniker geht hervor, dass die Linie Münster-Grenchen mit Abzweigung nach Solothurn allen Interessen am besten entspricht.“ Immerhin bleibt der „centrale Juradurchstich“ so oder so vorerst Zukunftsmusik, da die schweizerische Bundesbahnverwaltung vorerst derartigen weitgehenden und kostspieligen Plänen durchaus abgeneigt ist.

— **Italien und die Simplonbahn.** Ende September hat in Mailand eine Konferenz von Vertretern der Beiträge zur Simplonbahn leistenden italienischen Provinzen und Gemeinden sowie der interessirten Gesellschaften wegen des Ankaufs der Bahn durch die Eidgenossenschaft stattgefunden. Auch Abgesandte der italienischen Ministerien der öffentlichen Arbeiten und des Krieges nahmen Theil. Ueber die Loslösung bezw. Verminderung der italienischen geldlichen Verpflichtungen wurden noch keine bestimmten Beschlüsse gefasst, doch sollen die Schlussfolgerungen des Berichterstatters Capitani unterstützt werden. Besonderen Werth legten die Vertreter der italienischen Regierung darauf, dass die Schweiz auf den der Jura-Simplonbahn zustehenden Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola verzichten müsse, weil von Italien hohe nationale und militärische Gründe dahin drängten. Die Versammlung sprach dies Verlangen aus, wobei aber immer Domodossola als internationale Station beibehalten werden solle.

Fremde Welttheile.

— **Direkter russisch-chinesischer Verkehr.** Es hat vor kurzem, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ in ihrer Nr. 202 berichtet, eine Versammlung von Vertretern russischer Eisenbahnen und einiger Dampfschifffahrtsgesellschaften in St. Petersburg stattgefunden. Gegenstand der Berathung bildete die Frage der Begründung eines direkten Personen- und Güterverkehres zwischen den Stationen der russischen Bahnen einerseits und denen der chinesischen Ostbahn andererseits. Hierbei wurden wichtige Beschlüsse gefasst.

Für den Personenverkehr wurden unserer Quelle zufolge dieselben Beförderungsbedingungen, welche auf den russischen Bahnen im direkten russisch-englischen Personenverkehr in Geltung sind, angenommen, unter Berücksichtigung derjenigen besonderen Verhältnisse, welche durch die Eigenart des neuen Verkehres und die örtlichen Verhältnisse der chinesischen Ostbahn bedingt sind. Dabei wurden in den direkten Personentarif nachstehende Stationen aufgenommen: 1. auf den russischen Bahnen: a) die Stationen, die von dem direkten sibirischen Zuge berührt werden, und zwar Moskau, Pensa, Ssamara, Jekaterinburg, Tscheljäbinsk, Omsk, Tomsk, Irkutsk, Tschita, Ob, Sretensk, Wladiwostok, Nikolsk und Chabarowsk, und b) die von dem besagten sibirischen Zuge nicht berührten Stationen: St. Petersburg, Kiew, Charkow, Odessa, Ssaratow, Warschau, Rostow am Don und Lodz; 2. auf der chinesischen Ostbahn: Mandshuria, Chailar, Zizikar, Charbin, Telin, Mukden, Inkou, Port Arthur und Dalni, sowie 3. die Stationen St. Petersburg, Moskau, Warschau für den Verkehr mit Schanghai und Nagasaki.

Es werden auf den Stationen, die an der direkten Linie des sibirischen Zuges gelegen sind, Fahrscheinhefte I. und II. Wagenklasse mit Gültigkeit für Schnellzüge ausgegeben werden. Für die nicht an der direkten Linie gelegenen Stationen werden Fahrkarten nach dem allgemein gültigen Tarif ohne Zuschlag für Benutzung der Schnellzüge verkauft werden, wobei den Reisenden gestattet sein wird, während der Fahrt, wenn in dem Schnellzuge freie Plätze vorhanden sind, auf diesen überzugehen und dann im Zuge selbst die erforderliche Zuschlagszahlung zu leisten.

In den Fahrscheinheften werden je besondere Fahrscheine für jede Bahnstrecke der Privatbahnen und für die Strecken der Staatsbahnen für die Theilstrecken Moskau-Tscheljäbinsk, Tscheljäbinsk-Irkutsk und Irkutsk-Mandshuria enthalten sein. Für die russischen Bahnstrecken wird der Fahrpreis auf Grundlage des zur Zeit gültigen Personentarifs berechnet (die Strecke der Ussuribahn ausgenommen, für die ein besonderer Tarifsatz besteht), während die Tarifsätze auf der chinesischen Bahn noch besonders festgesetzt werden sollen.

Die Gültigkeitsdauer der Fahrscheinhefte ist nach den Bestimmungen festgesetzt, die jetzt für die russischen Bahnen im innerrussischen direkten Verkehr maassgebend sind, jedoch wird die Zeit der Gültigkeit für die russischen Bahnen und sodann für die chinesische Ostbahn besonders berechnet. In den Fahrscheinheften wird die Gültigkeitsdauer, die sich aus der Summe der für beide Strecken berechneten Fahrzeit ergibt, angegeben werden.

Bei der Beförderung des Gepäcks wird ein Freigewicht von 60 Pfund (= 24,57 kg) zugestanden, für das Uebergewicht von je 10 Pfund (= 4,09 kg) aber ist für die russischen Bahnen auf allgemeiner Grundlage und für die chinesische Ostbahn nach einem noch besonders festzusetzenden Tarifsatz Zahlung zu leisten.

In Bezug auf die Frage des Güterverkehres erklärten sich die Vertreter der Staats- und der Privatbahnen bereit, im Ausfuhrverkehr über Station Mandshuria auf ihren Bahn-

strecken die jetzt für den zusammengesetzten Verkehr von Eisenbahn und Dampfschiff mit dem fernen Osten über Odessa geltenden Tarifsätze auch für die ausschliessliche Eisenbahnbeförderung über die sibirische Bahn anzuwenden. Der Vertreter der chinesischen Ostbahn fügte hinzu, dass auf dieser Bahn im besagten Verkehr jedenfalls ein niedrigerer Tarif, als im Lokalverkehr zur Geltung kommen werde.

Bei der Behandlung dieser Tariffrage auf der Konferenz wurde von dem Vertreter der Rjäsan-Uralsker Bahn hervorgehoben, dass die Seefrachten im Verkehr mit dem fernen Osten über Odessa ausserordentlich hoch seien und die Entwickelung des Handelsverkehres geradezu hemmen.

Unter der Herrschaft dieser Frachtsätze sei an einen wachsenden Absatz russischer Erzeugnisse in China überhaupt nicht zu denken. Von den anwesenden Vertretern der sogen. freiwilligen Flotte wurde demgegenüber hervorgehoben, dass bereits vor drei Jahren eine Ermässigung der Frachtsätze um 22 % stattgefunden habe und dass diesem Beispiele die Privatgesellschaften damals gefolgt seien. Auch gegenwärtig erklärten die Vertreter der letzteren sich bereit, noch weitere Ermässigungen zu bewilligen, falls die vom Staate unterstützten Dampferunternehmungen gleichzeitig und gleichmässig die Frachtsätze herabsetzen würden.

Da auch im Departement für Eisenbahnwesen Klagen über die Lage des Frachtenmarktes eingelaufen sind, beschloss man, zum 18. September (1. Oktober) eine Konferenz zu berufen, auf welcher die Vertreter der am überseeischen Verkehr über Odessa betheiligten Eisenbahnen, Dampfschifffahrtsgesellschaften und Börsenkomitees über die vorerwähnte Angelegenheit ihr Urtheil abzugeben hätten, sowie, falls eine Herabsetzung der Frachtsätze nicht erreicht werden kann, den Finanzminister zu bitten, seinerseits Maassregeln zu ergreifen, um das Hinderniss, das der Entwickelung des Ausfuhrhandels nach China im Wege steht, zu beseitigen.

— **Die deutsch-ostafrikanische Eisenbahn.** Der Präsident der deutschen Kolonialgesellschaft, Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg, hat unter dem 20. September d. J. die folgende Eingabe an den Reichskanzler gerichtet:

„Euere Excellenz sind über die vielfachen Schritte unterrichtet, welche die deutsche Kolonialgesellschaft seit dem Jahre 1896 im Interesse der Erschliessung unseres ostafrikanischen Schutzgebietes durch eine Eisenbahn unternommen hat. Die deutsche Kolonialgesellschaft theilt mit der Kolonialverwaltung die Ueberzeugung von der Dringlichkeit der alsbaldigen Inangriffnahme des Baues der Stichbahn von Dar=es=Salaam nach Mrogoro.

Noch in seiner Sitzung vom 30. November 1901 hat sich der Vorstand der Gesellschaft in einer Entschliessung, welche ich Euerer Excellenz unter dem 8. Dezember 1901 mitgetheilt habe, auf das entschiedenste in diesem Sinne ausgesprochen. Die damals für die unabweisbare Nothwendigkeit des Baues angeführten Momente bestehen heute in verstärktem Maasse. Der Schienenweg, welcher damals auf britischem Gebiete in raschem Fortschreiten von Mombassa dem Viktoriasee zustrebte, ist nunmehr in seiner ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben und hat bereits einen grossen Theil des Handels unserer Kolonie nach Britisch-Ostafrika abgelenkt. Der Bau der Bahn vom Shire zum Nyassa und die vom Kongo nach dem Tanganyika geplante Schienenverbindung stehen in naher Aussicht. Angesichts dieser Thatsache tritt die deutsche Kolonialgesellschaft erneut auf das nachdrücklichste dafür ein, dass in dieser Lebensfrage für unser grösstes Schutzgebiet endlich etwas geschieht. Sie setzt in Euere Excellenz das Vertrauen auf ein thatkräftiges Eintreten in der beginnenden Herbsttagung des Reichstages dahin, dass ein unter unserem Schutze stehendes Land von der doppelten Ausdehnung unseres Vaterlandes, ein theilweise stark bevölkertes und fruchtbares Gebiet, nicht länger brach liegen bleiben darf. Die verbündeten Regierungen können für alle Schritte, die sie in ihrer hohen Einsicht für die wirthschaftliche Entwickelung Deutsch-Ostafrikas für nothwendig halten, seitens der deutschen Kolonialgesellschaft auf begeisterte Zustimmung und thatkräftige Unterstützung der Oeffentlichkeit gegenüber zählen."

— **Die Erweiterung der Spur von 0,914 m auf das Vollspurmaass von 1,435 m** fand (laut „Eng. News" Nr. 28 [2] vom 10/7. 1902) auf der Burlington & North Western- und der Burlington & Westernbahn (Nordamerika) am Sonntag, den 29. Juni d. J. statt. Diese beiden, unter einer Verwaltung stehenden Bahnen haben zusammen eine Länge von rund 200 km. Zur Vorbereitung der Spuränderung waren schon in den letzten acht Jahren nach und nach die Brücken, die Stationen und die Bettung verbessert. Auch waren die Gleise durchweg mit normalem Material (Schienen von 27,8 und 32,7 kg/m) umgebaut. Etwa 14 Tage vor der — symmetrisch um je 0,26 m nach rechts und links vorzunehmenden — Verschiebung der Schienen wurden die neuen Lagerflächen auf den schon im Gleis befindlichen Schwellen hergestellt. Hierzu diente eine „aus mehreren Sägen bestehende Maschine", welche nebst der Kraftmaschine auf einem Plattformwagen aufgebaut war und von einer Lokomotive mit 19 bis 24 km/Tag Geschwindigkeit über das Gleis geschoben wurde. Hierauf wurden die äusseren Nägel für die Vollspur geschlagen und die inneren Nägel der Schmalspur bis auf fünf oder sechs für jede Schiene ausgezogen. Die nothwendigsten Nebengleise nebst Weichen mussten gleichzeitig mit erweitert werden. Zur Verschiebung der Schienen wurden etwa 400 Arbeiter von benachbarten Bahnen zur Hilfe herangezogen. Durch Schmalspurzüge wurden die Leute an dem erwähnten Sonntag Morgens zwischen $4\frac{1}{2}$ und 5 Uhr über die Strecke vertheilt, alle 6,4 km eine Rotte von ungefähr 16 Mann. Diese Züge wurden dann auf weniger nothwendige Nebengleise gebracht. Dort wurden ihre Lokomotiven zunächst unbrauchbar gemacht (eigentlich: getödtet, „killed"). Die Arbeit der Schienenverschiebung wurde in etwa neun Stunden vollendet.

Da am Sonntag wenig Verkehr ist, fielen nur zwei Güterzüge und ein Personenzug aus. Der letztere erlitt sogar nur zwei Stunden Verspätung und fuhr dann als erster Vollspurzug. Da die Arbeiter am Abend nach Hause befördert werden konnten, war nur für ihre Beköstigung zu sorgen. Dies geschah in ausgezeichneter Weise, indem nur beste Waare beschafft wurde: Schinken, frische Kuchensemmel, frische Eier (500 Dutzend) und 1 125 l Kaffee. Die Verwaltung besorgte das Kochen der Schinken und Eier sowie das Zurichten der (6 000) Buttersemmeln. Der Antheil für jede Rotte wurde auf einen schmalspurigen Handwagen gesetzt, der auch eine Tonne mit Eiswasser enthielt und der vor der vorrückenden Baustelle einher geschoben wurde.

— **Privateisenbahnwagen in Amerika.** Die „Köln. Ztg." schreibt hierüber folgendes: Die Amerikaner haben bekanntlich eine sehr hohe Auffassung von der Kulturbedeutung des Luxus, und Luxus zu üben ist ihnen geradezu eine patriotische Pflicht. Selbst die theuersten Freuden finden bei ihnen so zahlreiche Gefolgschaften, dass sie den Charakter des Aussergewöhnlichen schnell verlieren, der ihnen anderswo anhaften würde. Zu diesen Vergnügungen gehören die Reisen im Privateisenbahnwagen. Anfänglich gab es nur solche für Bahnpräsidenten und Direktoren, die jene Wagen zu Dienstreisen wie zu ihrem und ihrer Familien Vergnügen benutzten. Im letzten Jahrzehnt sind sie aber auch mehr und mehr für den Gebrauch von Privatleuten gebaut worden, die sie auf Geschäfts- und Vergnügungsreisen verwenden, wozu sie dann ein Dutzend Freunde einladen mögen wie auf ihren Jachten. Die Pullman Car Co. vermiethet diese Wagen für 50 D. den Tag, bei mehr als 30 Tagen für 45 D., und wenn sich die Fahrt auf über 90 Tage erstreckt, so werden 35 D. für den Tag berechnet. Dabei ist dann die Bedienung eingeschlossen, Nahrungsmittel aber werden, mit einem Aufschlag von 20 % für Kochen und Zubereitung, besonders bezahlt. Natürlich verlangen auch die Bahnen für die befahrenen Strecken ihren Tarif, und dieser beträgt im Mindestsatz 18 volle Fahrkarten, bei mehr als 18 Fahrgästen aber eine Karte für jeden Reisenden; da man je nach der Länge der Fahrt täglich etwa 10 bis 15 D. verfahren kann, so beträgt der Fahrkartenpreis für eine solche Privatgesellschaft täglich etwa 180 bis 270 D. Das Vergnügen kommt also Tag für Tag auf über 1 000 ℳ zu stehen, aber das ist einem mehrfachen Dollarmillionär ein geringes. Dafür kann er sich nach Belieben über die 350 000 km des zusammenhängenden nordamerikanischen Bahnnetzes fahren lassen.

— **Eine grosse Brücke für eine Strasse und eine elektrische Eisenbahn über den Missouri** soll bei St. Charles erbaut werden, um die Verbindung dieser Stadt mit dem nahe östlich gelegenen St. Louis zu verbessern. Die elektrische Bahn wird von der St. Louis, St. Charles & Western Railway Co. betrieben werden.

Die Brücke erhält vier Stromöffnungen, und zwar drei mit je 126,8 m, die vierte mit 91,4 m Lichtweite. Die Hauptträger mit tiefliegender Fahrbahn und oberer gekrümmter Gurtung lassen über dem gewöhnlichen Hochwasser mindestens 17,68 m Lichthöhe, während über der Fahrbahn 4,57 m freigehalten werden. Die Pfeiler, aus Stahlcylindern mit Betonfüllung bestehend, werden unter Luftdruck bis auf den Fels gesenkt, welcher 3 bis 21 m unter dem tiefsten Niedrigwasser liegt. Bedeutende Zufahrtrampen und Viadukte sind an beiden Ufern erforderlich.

Da sonach dies Bauwerk, welches „in allen Theilen entworfen und ausgeführt werden soll in Uebereinstimmung mit der besten neueren Praxis", einen erheblichen Umfang haben wird, so ist man wenigstens bemüht, zu sparen, soweit es mit der Solidität und den Forderungen des jetzigen Verkehres vereinbar ist. In diesem Sinne sind die Zufahrtrampen grösstentheils als Holzgerüst-Viadukte entworfen. Ferner hat man der Brückenbreite die grösste zulässige Beschränkung auferlegt. Die Fahrbahn zwischen den Geländern wird nur 6,1 m breit, während die hochaufragenden Hauptträger (der Strom-

brücke) einen gegenseitigen Abstand von 6,86 m von Mitte zu Mitte erhalten. Diese schmale Fahrbahn sollen Strassenfuhrwerke und elektrische Wagen einstweilen gemeinsam benutzen. Wenn später der Verkehr mehr Raum verlangt, kann an jedem Hauptträger nach aussen eine 3,05 m breite Strassenfahrbahn auf Konsolen angebaut werden, so dass die Fläche zwischen den Hauptträgern ausschliesslich der elektrischen Eisenbahn verbleibt.

Die Gesammtkosten der Brücke einschliesslich der Zufahrten werden über 1 260 000 *M.* betragen.

Bücherschau.

— **Otto Hübner's Geographisch-statistische Tabellen für 1902.** 51. Ausgabe. Herausgegeben vom Universitätsprofessor Dr. Fr. v. Juraschek in Wien. Buchausgabe in Taschenformat kartonnirt 1,50 *M.* Wandtafelausgabe 60 *ℌ.* Verlag von Heinrich Keller in Frankfurt a/M.

Der Inhalt der Tabellen ist in der bekannten handlichen und übersichtlichen Form nach den neuesten und zuverlässigsten Quellen zusammengestellt und umfasst für alle Staaten der Erde die wichtigsten Angaben über Regierungsform, Oberhäupter, Flächeninhalt, Bevölkerung, Volksdichtigkeit, Ein- und Auswanderung, Nationalitäten, Religionsbekenntnisse, Hauptstädte und wichtigste Orte, Einnahmen, Ausgaben und Schulden, Papiergeld- und Banknotenumlauf, stehende Heere, Kriegs- und Handelsflotten, Ein- und Ausfuhr, Haupterzeugnisse, Münzen und deren Werth in Reichsmark, Gewichts-, Längen-, Flächen- und Hohlmaasse, Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen, ferner für sämmtliche Staaten Europas Vergleiche über die Volksbewegung und Volksbildung, die Zahl der Elementarschulen, der versendeten Briefe, Zeitungen und Telegramme sowie der Hausthiere, dann über die Menge der wichtigsten Boden- und Industrieprodukte usw.

Insbesondere bringt diese Ausgabe die Ergebnisse der an der Jahrhundertwende durchgeführten Volkszählungen. Ferner enthält sie ein vollständiges Verzeichniss aller Orte des Deutschen Reiches mit wenigstens 10 000, Oesterreich-Ungarns mit wenigstens 20 000 Einwohnern mit Angabe ihrer Bevölkerungszahl nach der Zählung von 1900, desgleichen eine Uebersicht des Viehstandes in Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg usw. nach den Zählungen von 1900. Zur Beleuchtung des auswärtigen Handels des Deutschen Reiches ist eine Uebersicht der wichtigsten Bezugs- und Absatzländer sowie der Menge und des Werthes der wichtigsten Ausfuhrgegenstände des Deutschen Reiches im Jahre 1901 neu eingefügt.

Der Anhang bringt in Fortsetzung der seit 1890 gegebenen Tabellen eine vergleichende Uebersicht des Werthes der Ein- und Ausfuhr aller Staaten der Erde im Spezialhandel für die letzten Jahre, ausserdem eine Uebersicht der Gold- und Silberproduktion der Erde nach den wichtigsten Produktionsgebieten für 1887, 1899 und 1900 sowie eine Uebersicht dieser Produktion nach Menge und Werth von 1851 bis 1900. Eingestreut in den Text finden sich viele zum Theil neue, zum Theil die entsprechenden Tabellchen der früheren Jahrgänge bis auf die neueste Zeit ergänzende Tabellen, so insbesondere die Tabelle der Lebensmittelpreise in Deutschland, England und Amerika, die bis auf 1901 ergänzt wurde, dann die Tabelle für die Berufsgruppirung der Bevölkerung mehrerer Staaten, für die Geburten, Trauungen und Todesfälle in den einzelnen Staaten des Deutschen Reiches im Jahre 1900, für die Bevölkerungsbewegung und den älteren Bevölkerungsstand vieler Länder, für den Verbrauch der Brotfrüchte und anderer wichtiger Konsumartikel in Deutschland, Frankreich, in den Vereinigten Staaten Nordamerikas und einigen anderen Staaten die Ergebnisse des Buchhandels, die Einzelheiten zahlreicher Staatsbudgets, den Goldgehalt der gangbarsten Münzen usw.

Die Einleitung gibt wiederum, wie in den früheren Jahrgängen, eine knappe Uebersicht der wichtigsten Ergebnisse auf dem Gebiete des Bevölkerungswesens sowie des Wirthschafts- und Verkehrslebens der Völker in den letzten Jahren. Durch diese Wirthschaftsschilderung und die stete Berücksichtigung der neuesten Daten übertreffen die Tabellen alle ähnlichen Tafeln und selbst Handbücher von viel grösserem Umfange und sind für jeden, der sich mit irgend welchen Fragen aus dem ungeheuren Gebiete der Weltwirthschaft befasst, ein unentbehrliches Hilfsmittel.

— **Die Schienenschweissung nach praktischen Ausführungen.** Von Oberingeniör K. Beyer in Essen. Mit 23 Abbildungen im Text. Sonderabdruck aus der „Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnwesen 1902". Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. 1902. Preis 3 *M.*

In der neuesten Zeit ist in der Anwendung auf die Stösse im Bahngestänge zu dem elektrischen Schweissverfahren noch das Falk'sche Umgiessungsverfahren und ganz zuletzt das geniale Goldschmidt'sche „aluminothermische" Verfahren getreten, dessen Vorführung auf der Düsseldorfer Ausstellung tagtäglich unzählige Zuschauer herbeilockt. Die Frage der Verschweissung der Schienenstösse ist ungemein wichtig. Eine vollkommene Kontinuität des Gestänges herzustellen, ist von Anbeginn der Eisenbahnen an eine der Hauptsorgen der Eisenbahnerbauer gewesen. Als die Strassenbahnen elektrisch betrieben wurden, trat als neues Moment noch die Frage der Herstellung einer möglichst vollkommenen Leitungsfähigkeit an den Stössen hinzu, so dass namentlich die Strassenbahnen die verschiedenen Schweissverfahren eingehender Prüfung unterzogen haben, und es ist sehr dankenswerth, dass der Verfasser diese Erfahrungen weiteren Kreisen hiermit zugänglich gemacht hat, indem er die Frage gleichzeitig im Zusammenhange behandelt hat mit den für die Schweissung in Betracht kommenden Eigenschaften der Schiene, ihren physikalischen und chemischen Eigenschaften und der Profilform. Der Verfasser kommt zu dem Schluss, dass sich das Schweissen z. Zt. noch nicht empfiehlt für den gewöhnlichen Oberbau unserer Hauptbahnen, wohl aber für Strassenbahnen mit eingebetteten genügend starken Schienen zugelassen werden kann und den Verschleiss gegenüber dem Laschenstoss auf die Dauer verringern muss.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 18,842 km lange Strecke Reinfeld-Neubraa der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 1. Oktober d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. ist die im Betriebe der k. k. priv. Südbahngesellschaft stehende 17,5 km lange schmalspurige Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Oktober d. J. ist die an der Strecke Bromberg-Schneidemühl zwischen Strelau und Nakel gelegene Haltestelle Slesin für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stück- und Wagenladungsgüter- sowie Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Der an der Nebenbahnstrecke Zinten-Rothfliess zwischen den Stationen Seeburg und Rothfliess gelegene Haltepunkt Sauerbaum ist am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Oktober d. J. ist die im Kilometer 20,4 zwischen den Stationen Steinkirchen und Weleschin der Strecke Budweis-Kleinreifling gelegene — vorläufig nicht dem öffentlichen Verkehr dienende —

Betriebsausweiche Holkau-Rimau und zwischen der Station Absdorf-Hippersdorf und der Haltestelle Tiefenthal im Kilometer 46,263 der Linie Wien K. F. J. B.-Eger die Personenhaltestelle Absberg für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Strecke Posen-Thorn zwischen Pudewitz und Weissenburg i/P. gelegene Haltestelle Bettberg, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, ist am 1. Oktober d. J. für den Leichen-, Stück- und Wagenladungsgüter- sowie Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Oktober d. J. ist die an der Strecke Berlin-Stendal zwischen den Stationen Gross-Wudicke und Schönhausen belegene Haltestelle Schönhauser Damm, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch für die Folge ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Der an der Strecke Breslau Oderthorbahnhof-Kreuzburg O/S. zwischen Bernstadt und Namslau gelegene bisherige Haltepunkt Wilkau ist am 1. Oktober d. J. unter gleichzeitiger Umwandlung in eine Haltestelle für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von lebenden Thieren ist auf Kleinvieh in Kätigen beschränkt, während die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen bleibt. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 77 — Inser.-Nr. 2504 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 1. Oktober d. J. ist der an der Strecke Coblenz-Trier zwischen den Stationen Carden und Cochem gelegene Haltepunkt Clotten, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 150 kg sowie von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäck- und Stückgutverkehr eingerichtet gewesene Betriebsausweiche Kraubath der Linie Amstetten-Pontafel ist am 1. Oktober d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 16. Juli d. J. ist die an der Linie Dálja-Brod zwischen den Stationen Brsadin und Vinkovci gelegene Halte- und Verladestelle Nustár, welche bisher in der Eigenschaft einer Haltestelle nur für den Personen- und Gepäckverkehr diente, für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsfrachtgütern eröffnet worden. Lebende Thiere sowie Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, werden in dieser Halte- und Verladestelle nicht behandelt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 475 vom 25. September d. J. und Nr. I 508 vom 29. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 30. September d. J. bezw. 1. Oktober d. J.).

Nr. I 482 vom 24. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 26. September d. J.).

Nr. I 487 vom 26. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, betreffend Antrag auf Ergänzung der zusätzlichen Bestimmung unter B 3 zu § 10 des Vereins-Betriebsreglements (abgesandt am 30. September d. J.).

Nr. I 487 vom 26. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf Uebernahme der zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von den Eisenbahnverwaltungen der Vertragsstaaten vereinbarten zusätzlichen Bestimmungen in das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 30. September d. J.).

Nr. I 495 und Nr. I 496 vom 26. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 30. September d. J.).

Nr. II 326 vom 23. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das vom Verein deutscher Ingenieure herauszugebende Wörterbuch „Technolexikon" (abgesandt am 30. September d. J.).

Nr. III 1005 vom 22. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nummerirung der Privat-Kesselwagen (abgesandt am 26. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Die Neubaustrecke Herresbach-Rostingen mit den Zwischenstationen Nonnenberg und Quirrenbach wird am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Näheres über Tarife und Fahrpläne ist auf den Stationen zu ersehen.

Brölthaler Eisenbahn - Aktiengesellschaft.
Die Direktion. (2552)

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Paderborn - Brilon (Wald) zwischen den Stationen Büren und Siddinghausen neu errichtete Haltepunkt Weine dem Personenverkehr übergeben.

Der Fahrkartenverkauf findet bis auf weiteres durch die Zugführer statt.

Eine Gepäckabfertigung von Weine findet nicht statt. Nach Weine darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt.

In Weine werden folgende Personenzüge halten:

a) Richtung Paderborn-Brilon (Wald):
Zug 662 um 6.27 Vorm.
„ 666 „ 10.01 „
„ 668 „ 1.03 Nachm.
„ 670 „ 6.31 „
b) Richtung Brilon (Wald)-Paderborn:
Zug 675 um 9.00 Nachm.

Cassel, den 29. September 1902. (2553)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober 1902 wird auf dem Haltepunkt Oelschütz (Linie Glauchau-Wurzen, zwischen Nerchau-Trebsen und Wurzen), der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, öffentlicher beschränkter Eil- und Stückgutverkehr eingeführt. Ueber die Frachtberechnung ertheilen alle Güterverkehrsstellen Auskunft. (2554)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Verband.

Im Verkehr von Stationen der Nebenbahn Rosheim-St. Nabor nach Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen findet mit Geltung vom 1. Oktober 1902 für Steinsendungen der Spezialtarife direkte Abfertigung und Frachtberechnung statt.

Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 26. Septbr. 1902. (2555)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr.
(Gruppen VI/VII.)

Am 1. Oktober d. J. tritt ein Ergänzungsblatt zum Gütertarif in Kraft, welches die Entfernungen für die Stationen der Strecken Gronau i. Hannover-Salzdetfurth und Bodenburg-Gandersheim des Direktionsbezirks Cassel enthält.

Essen, den 27. September 1902. (2556)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Verband.

Im Nebengebührentarif zum Theil II erfährt vom 15. Oktober neuen Stils ab

die Ueberführungsgebühr auf der Wolga einige Aenderungen, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 26. Septbr. 1902. (2557)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird die Neubaustrecke Gandersheim-Bodenburg mit den Stationen Alt=Gandersheim, Gehrenrode, Lamspringe und Harbarnsen dem öffentlichen Verkehr übergeben. Vom gleichen Tage ab gehen die Stationen Gronau in Hannover, Barfelde, Eitzum, Hönze, Sibesse, Almstedt = Segeste, Bodenburg und Salzdetfurth der Strecke Elze-Bodenburg-Grossdüngen aus dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Cassel über und werden mit denjenigen der Neubaustrecke Gandersheim-Bodenburg in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen. (2558)

Frankfurt a/M., den 27. September 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober cr. wird für den Gutertarif (Heft 1 und 2) je ein Ergänzungsblatt herausgegeben. Sie enthalten geänderte Entfernungen für die Stationen der Strecke Wiedenbrück-Sennelager der westfälischen Landeseisenbahn im Verkehre mit den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster und der oldenburgischen Staatsbahn sowie für eine Reihe Stationen der oldenburgischen Staatsbahn im Verkehre mit der Teutoburger Waldeisenbahn und sonstige Entfernungsänderungen. Ferner wird die Station Hövelhof des Direktionsbezirks Münster neu aufgenommen.

Gleichzeitig treten die in den Nachträgen 7, 16 und 2 zu den Heften 1, 2 und 3 für die Stationen der Strecke Borken i/W.-Burgsteinfurt vorgesehenen Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2559)

Münster, den 30. September 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. treten in dem Verbandsgütertarif für den französisch-deutschen Guterverkehr (über Belgien), Theil I, Abtheilung B, vom 1. Juli 1901 folgende Aenderungen in Kraft.

1. Auf Seite 104 wird in der Anmerkung †) am Fusse der Seite der Artikel Chlorkalium (Chlorure de potassium) gestrichen.

2. Es werden auf Seite 107 bei dem Artikel Kali, salpetersaures (Salpeter) — Nitrate de potasse, auf Seite 225 bei dem Artikel Kali, schwefelsaures — Sulfate de potasse und auf Seite 245 bei dem Artikel Magnesia, schwefelsaure (Bittersalz) aller Art — Sulfate de magnésie in Spalte 15 (Ausnahmetarife) die Ziffern 9 gestrichen.

Die genannten Artikel unterliegen von dem bezeichneten Zeitpunkte an der Frachtberechnung nach der für sie geltenden regelrechten Tarifklasse, wodurch Frachterhöhungen im Betrage des Unterschieds zwischen dem Frachtsatze der betreffenden regelrechten Tarifklasse und dem Frachtsatze des Ausnahmetarifs 9 herbeigeführt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 27. September 1902. (2560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Berlin - Stettin - sächsischen Verbandsverkehre treten am 5. Oktober 1902 direkte Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere zwischen den Stationen Schleiz und Vietnitz in Kraft. Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Dresden, am 2. Oktober 1902. (2561)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 12. Oktober d. J. tritt für Getreide etc. unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 1 zwischen Znaim St. E. G. und Cosel Oderhafen ein direkter Frachtsatz von 151 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 1. Oktober 1902. (2562)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch - österreichisch - ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II.

Vom 25. November d. J. ab werden die am 1. Juli d. J. eingeführten direkten Frachtsätze nach Station Varês der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen um 14 Heller für 100 kg erhöht.

Kattowitz, den 29. Sept. 1902. (2563)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ung.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober l. J. gelangen Frachtsätze für Kleesamen von Nimburg Oest. N. W. B. / St. E. G. nach Aschaffenburg zur Einführung.

München, den 1. Oktober 1902. (2564)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Tarif vom 1. November 1901 der Nachtrag III, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Ermelinghof, Hövelhof, Neuhaus i. Westf., Paderborn Nord und Sennelager des Direktionsbezirks Münster, Rhede und Rhedebrügge des Direktionsbezirks Essen, sowie anderweite abgekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster enthält.

Die Entfernungen der Station Ermelinghof gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 20 ₰ zu haben.

Essen, den 28. September 1902. (2565)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr.

Am 1. Oktober 1902 werden unter Aufrechterhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vom 1. April 1895 ab gültigen Tarifes für den ungarisch-deutschen Viehverkehr im Verkehr mit Bischofswerda die nachstehenden direkten Frachtsätze für lebendes Geflügel eingeführt:

Von oder nach	Kilometer	Frachtsatz für 10 Kilogramm	Frachtsatz für 15 Kilogramm	Frachtsatz für 100 Kilogramm	Fahrgeld für 1 Thierbegleiter für die Hinfahrt
		Markpfennig			
Kis=Kim Félegyháza . .	933	110	147	889	1 367
Kis-Kim Halas	936	110	147	907	1 447
Nagy=Kikinda	1 049	120	162	997	1 505
Nyiregyháza .	883	121	164	1 019	1 401
Orosháza . .	979	118	159	990	1 489
Szabadka . .	976	114	153	943	1 408
Szeged und Szeged Rókus	993	116	156	952	1 439

Berlin, den 29. September 1902. (2566)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. wird die Station Skalmierzyce der königlichen Eisenbahndirektion Posen in den Ausnahmetarif C (a und b) für Rinde mit den für Kreuzburg O/S. der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz im gleichen Ausnahmetarife bestehenden Frachtsätzen unter Austoss von 23 ₰ für 100 kg aufgenommen.

Mit gleichem Zeitpunkte gelangen die durch Nachtrag I (Seite 20) zum Tarif vom 1. März 1899 eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs C für die Station Ostrowo, gültig nur für Rindesendungen, die nach den Stationen der Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce bestimmt sind, zur Aufhebung.

Breslau, den 1. Oktober 1902. (2567)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Pilé- und Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berucksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Sedletz=Kuttenberg	77 ₰
„ Kuttenberg Stadt .	78 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Sedletz=Kuttenberg	85 „
„ Kuttenberg Stadt .	86 „
Nach Dresden=Elbkai	
von Sedletz=Kuttenberg	105 „
„ Kuttenberg Stadt .	106 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 30. September 1902. (2568)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr.

Für Holz des Ausn.-Tar. Nr. 5 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Dittersdorf . . .	109 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Dittersdorf . . .	104 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Dittersdorf . . .	134 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich für Langholz exkl. 6 ₰, sonst exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz durchweg exkl. 9,5 ₰ für 100 kg.

Wien, am 30. September 1902. (2569)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlprodukte etc. (des Ausn.-Tar. Nr. 1 im Rückvergütungswege des Elbeumschlagsverkehrs mit Oesterr.) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bubenc St. E. G., Bubna St. E. G., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B., Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Prag St. B. trans., Prag-Anglobank Oe. N. W. B., Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B.	50 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Bubenc St. E. G., Bubna St. E. G., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B., Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Prag St. B. trans., Prag-Anglobank Oe. N. W. B., Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B.	45 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Bubenc St. E. G., Bubna St. E. G., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B., Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Prag St. B. trans., Prag-Anglobank Oe. N. W. B., Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B.	86 ₰

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich der Frachtsatz für Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl etc. um 14 ₰ pro 100 kg.

Die vorstehenden Frachtsätze finden auch auf Transporte Anwendung, welche für Relationen zwischen Wallwitzhafen (inklus.) und Hamburg bestimmt sind.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 30. September 1902. (2570)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Schlusstermine für die Güteraufnahme (ausgenommen Schleppladungen).

Wie alljährlich, wurde auch heuer ein Verzeichniss der Schlusstermine für die Güteraufnahme aufgelegt, welches den Interessenten auf Verlangen kostenfrei zugesendet wird.

Wien, 30. September 1902. (2571)

Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 27. September alten/10. Oktober neuen Stils d. J. ab werden im Verkehr von den Stationen Danzig und Zoppot nach Warschau und umgekehrt über Mlawa Rückfahrkarten mit 45 tägiger Gültigkeit eingeführt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 30. Sept. 1902. (2572)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erdarbeiten zur Herstellung des aufzuhöhenden Planums auf der Südseite des umzubauenden O/S. Bahnhofes in Breslau — insgesammt rd. 120 000 cbm Bodenbewegung — soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 11. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 25. Sept. 1902. (2573)
(Brüderstrasse 32.)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung der Lieferung von 239 300 m Sideröhren und Siederohr, Abschnitten für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung Domhof 28 hierselbst (Zimmer 27, Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Siederöhren und Siederohr-Abschnitten“ versehen bis 23. Oktober 1902, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 13. November 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 26. September 1902. (2574)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes von 1 000 qm Rusten-Rundklötzen für Werkstättenzwecke der österr. Linien pro 1903, lieferbar franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege sicherzustellen.

Von diesem Quantum sind zu liefern, u. zw.:

630 qm in Längen von 2,8 bis 5 m mit 45 cm mittlerem Durchmesser aufwärts,
300 „ in Längen von 5 bis 8 m mit 45 cm mittlerem Durchmesser aufwärts und
70 „ in Längen von 5 bis 8 m mit 80 cm mittlerem Durchmesser aufwärts;

$^2/_3$ des Gesammtquantums sind in Partien bis Mitte 1903, der Rest ist bis Ende 1903 zu liefern.

Die Rustenklötze müssen aus Stämmen erzeugt sein, die in den Monaten November, Dezember 1902 oder Januar und Februar 1903 gefällt wurden.

Die Offerte sind mit einer Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offert auf Lieferung von Rustenklötzen“ versehen, versiegelt spätestens bis 15. Oktober l. J., 12 Uhr Mittags, an die Materialverwaltung, Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude, parterre, Thür Nr. 27, einzusenden, wo auch vorher die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Der Offerent hat im Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen hat und dieselben vollinhaltlich anerkennt.

Offerte, welche diese Erklärung nicht enthalten, die nicht entsprechend adjustirt sind oder verspätet einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im September 1902. (2575)

Die Materialverwaltung.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn.

Etwa 470 t alte Eisen- und Stahlschienen, eiserne Weichenschwellen, Laschen, Weichentheile, Gusseisen, Schrott usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ an unsere Hauptkasse hier zu beziehen, auch können sie im Büreau der Bauverwaltung eingesehen werden. Die Angebote müssen bis spätestens 15. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, hier eingehen.

Oldenburg, den 27. Sept. 1902. (2576)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 28. Berlin, am 4. Oktober 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	2	1	Handkoffer	gef. —	27	1	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
2	A B	3374	1	Kiste	gef. —	30	2	Coblenz H.	K. E.-D. Cöln	
3	A G C	24917	1	„	Waschblau —	47	3	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
4	A H N	5762	1	„	leer —	50	4	Elbing	K. E.-D. Danzig	
5	A K	—	1	Bund	Beilstiele —	20	5	LangendreerNord	K. E.-D. Essen	
6	A M	—	1	Kiste	Packstroh —	50	6	Soest	K. E.-D. Cassel	
7	A M	2998	1	Bund	4 Stühle —	17	7	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
8	A N	13369/12	1	Kiste	6 Fleischhackmaschinen	32	8	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
9	A P	—	1	Reisekorb*)	— —	28	9	Basel	Reichsbahn	*) Gepäck: schwarzer Lederüberzug.
10	A P	100	1	Pack	Latten —	29	10	Urbach	K. E.-D. Cöln	
11	A V	3049	1	Kiste	Wäsche, Kleider, Bücher	30	11	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
12	B	—	1	Stück	gusseis. Kegel —	23	12	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
13	B	166	1	—	eis. Drahtseilwelle —	10,5	13	Neersen-Neuwerk	K. E.-D. Cöln	
14	B	437	1	Kiste	Käse —	20	14	Bretten	Badische Stsb.	
15	B	677	1	L'verschlag	leer —	23	15	Neuhaus a/Oste	K. E.-D. Altona	
16	B	1085/7	3	Packete	Papierservietten —	37,5	16	Speldorf	K. E.-D. Essen	
17	B	4103	4	Stück	Ofenbleche —	74,5	17	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
18	B	6390	1	Fass	gefüllt —	87	18	Warendorf	K. E.-D. Münster	
19	B C	8661	1	Kiste*)	vermuthlich Cigarren	51	19	Herrenberg	Württemberg. Stsb.	*) verschnürt und gesiegelt.
20	B H	770	1	Bürde	Leder —	67,5	20	Stolp	K. E.-D. Danzig	
21	B J & Co.	106	1	Kiste	Glasbilder —	59	21	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
22	B S	—	1	—	Leine, 19 m —	—	22	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
23	B V	7	1	Pack	Schrankverzierungen	5	23	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
23	—	—	1	—	schwarzer Handkoffer		23			
24	B W	4930	1	Packet	2 Damenmäntel —	5	24	Emmerich	K. E.-D. Essen	
25	C A F R	1570	1	Kiste	leer —	10	25	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
26	C D S	—	1	Korb	leb. Pflanzen —	50	26	„	„	
27	C F	755	1	Kiste	Holzstifte für Schuhmacher	63	27	Magdeburg Hb.	K. E.-D. Magdeburg	
28	C G	7	1	Stück	eis. Schieber —	4	28	Oels	K. E.-D. Breslau	m. Zacken.
29	Ch C Co.	—	1	Bund	Bandeisen —	23,5	29	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
30	C R	899	1	Ballen	Packleinen —	44	30	Düren	K. E.-D. Cöln	
31	C S	412/13	2	Kisten	ansch. Maschinentheile	1 078	31	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
32	D	—	1	Bund	Bandeisen —	48	32	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
33	D	833	1	Kiste	Drahtnägel —	18	33	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
34	D A C F	6011	1	„	Nudeln —	7,5	34	Hof	Bayerische Stsb.	
35	D H	89012	1	Fass	gefüllt —	302	35	Ahaus	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	
36	D V	2124	4	—	Bettpfosten —	10	36	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
37	E	roth	1	Stück	Ventil —	51	37	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	eingest. 100 B. R.
38	E D	—	1	—	hölz. Viehgitter —	—	38	Flensburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut 2 m lang, 1,5 m breit.
38	—	—	1	—	hölz. Viehgitter —	—	38	„		2,25 m lang, 1,5 m breit.
39	E D S	4043	1	Stange	Eisen —	16	39	Thorn	K. E.-D. Bromberg	2,95 m lg.
40	Els.-L.	2754 2765	2	—	Bindeketten —	—	40	Soest	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
41	E M	55596	1	Kiste	Paraffin-Zündhölzer —	23	41	Gera	K. E.-D. Erfurt	
42	E P A	—	22 8	Pack	alte leere Körbe —	191 73	42	Tetschen	Sächsische Stsb.	
43	F	—	1	Stück	Ofentheil —	6	43	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
44	F	1366	1	Rolle	Speilen —	9	44	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
45	F A	909	1	Ballen	Stoffpantoffeln —	72	45	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
46	F B	2668	1	Kiste	Wollwaaren —	93	46	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
47	E E	2	1	Pack	Drahtstifte —	7	47	Celle	K. E.-D. Hannover	
48	F H	20	1	Sack	25 Säcke —	26	48	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
49	F J	—	1	„	Holzstifte —	5	49	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
50	F K	101	2	Bund	Stahldraht —	58	50	Altenvoerde	K. E.-D. Elberfeld	3,10 m lg.
51	F S	2275	1	„	6 gusseis. Ringe —	3	51	Barmen	„	
52	F V	6	1	Sack	Decken, Kleider etc.	19	52	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
53	F W	241	1	Kübel	Gelee —	25	53	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
54	G	9604	1	Stange	□ Eisen —	18	54	Demmin	K. E.-D. Stettin	2,65 m lg.
55	G A	10	1	Pack	Papier —	25	55	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
56	G F	412	1	Bund	Kohlenlöffel —	10	56	Styrum	K. E.-D. Essen	
57	G H	123 u. 126	2	„	Eisenblech —	99,5	57	Niederschöneweide=Joh.	K. E.-D. Berlin	
58	G H	127/8	2	Kisten	Messinghülsen —	185	58	Berlin H. u. L.	„	
59	G H	4445	1	Kiste	Schuhe —	39	59	Villingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
60	G L (L D S D Lalou [?]) Rumänien	—	1	—	Lederkoffer (schwarzer Ledertuchüberzug, gew. Deckel)	64	60	Tetschen	Sächsische Stsb.	Gepäck.
61	G L	16	1	Kiste	Drogen —	24	61	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
62	G M	—	1	Sack	Seegrasmatratze —	13	62	Essen	K. E.-D. Essen	
63	G R	9321	1	Kiste	Nähmaschinenobertheil	13	63	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
64	G S	678	1	Tonne	Butter —	54	64	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
65	G S & C	—	3	—	Ketten —	—	65	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
66	G T	5147	1	—	Holzkoffer, roth gestrichen	50	66	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
67	G T O	3922	1	Kiste	Lampentheile —	29	67	Breddin	K. E.-D. Altona	
68	G V D	46602	1	„	gefüllt —	ca. 100	68	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
69	G W	—	4	Körbe	leer, gebraucht —	20	69	Schweinfurt=Stadt	Bayerische Stsb.	
70	H 1—2 / B 1—2	1795 / 1774	4	Stück	Kupferfaçonstücke —	4,5	70	Duisburg	K. E.-D. Essen	
71	H	25	1	Ballen	Hopfen —	60	71	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
72	H	497	1	„	Blau-Leinen —	58	72	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
73	H B	17	1	Holzkoffer	verm. Kleider —	26	73	Duisburg	K. E.-D. Essen	
74	X D M	324	1	Kiste	Spitzen —	65	74	Gemünden	Bayerische Stsb.	
75	H F F	1881	1	Stück	Eisentheil —	10	75	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
76	H G L K H L	—	3	Obstkörbe	leer —	9	76	Schneidlingen	K. E.-D. Magdeburg	
77	H L	—	1 / 1	— / —	Kette, 7,20 m — / Kette, 4,80 m —	17 / 19	77	Raumland B.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
78	H O H	903	1	Bund	5 Stck. Stahlblech —	50	78	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	5 m lang.
79	H R	—	1	Ballen	Frauenkleidung —	11	79	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
80	H R Co.	2560	1	Packet	Satin —	22,5	80	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
81	H V H	175910	7	Stangen	gleichsch. Winkeleisen	331	81	Harburg	K. E.-D. Altona	4,96 u. 5,21 m lg.
82	H W	72	1	Sack	anscheinend Rüben —	50	82	Lübeck	Lübeck-Büchener	
83	H W Co.	6319	1	Ballen	Leder —	15	83	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
84	J F	2989	1	„	Strickwolle —	103	84	Mainz	Direktion Mainz	
85	J L G	8689	1	Fass	ansch. Wein —	55	85	Neusalz a/O.	K. E.-D. Posen	
86	J P	1202	1	„	eis. Nägel —	175	86	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
87	J O	1203	1	„	Eisenwaaren —	288	87	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
88	J W K	18865	1	Ballen	Aufnehmer —	17,5	88	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
89	K	1/2	2	Bund	alte Bretter (Lademittel)	66	89	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	bez.: Berlin Schg. 8/9.
90	K	4	1	Stück	Glanzbügeleisen —	2	90	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	ohne Griff.
91	K	1719	3	Pack	Strohpapier —	44	91	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
92	K B	13459	1	Fass	Oel —	210	92	Essen H.	„	
93	K C	2754	1	Korb	gusseis. Achsbuchsdeckel	45	93	Lübeck	Lübeck-Büchener	
94	K F	11	1	eis. Benzinfass	leer —	105	94	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
95	K H K	883	1	Ballen	Plüschteppich —	33,5	95	Basel	Badische Stsb.	
96	K K	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	31	96	Neunkirchen	St. Johann=Saarbr.	
97	K K St B	—	4	—	Eisenbahndecken —	—	97	Tetschen	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
98	K M H	50	40	Stück	Roststäbe —	580	98	Esslingen	Württemberg. Stsb.	eingegoss.: E.B.Dresden.
99	L 38	44036	1	„	kompl. Achsschenkel	12	99	Chemnitz Eilg.	Sächsische Stsb.	
100	L B	1	1	Korb	gefüllt —	27	100	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
101	L B C	4001	1	Kiste	leer —	52	101	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
102	L F	77	1	Sack	35 Cementsäcke —	21	102	Aachen	K. E.-D. Cöln	
103	L R	3	1	Fass	Petroleum —	162	103	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
104	L S	—	1	Stück	Füllofen —	64	104	Aachen	K. E.-D. Cöln	
105	M B	1027	1	Kiste	leer —	—	105	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
106	M J C	7816	1	„	Zink- u. Gussw. —	63	106	Potschappel	Sächsische Stsb.	
107	N	49 u. 51	9	Stück	Blechdeckel —	16	107	Welscheunennest	K. E.-D. Elberfeld	Hutform.
108	N	140	1	Kiste	2 lackirte Kohlenkastendeckel	3	108	Aachen	K. E.-D. Cöln	
109	N K	2945	1	„	Gummistreifen —	17	109	Cöln=Gereon	„	
110	O B	7462	1	„	leer —	8	110	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
111	O H	½ / —	1 / 1	— / —	Kette, 4,80 m — / Kette, 4,15 m —	10 / 5	111	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
112	O K	204	1	Kiste	gefüllt —	17	112	Niederschöneweide=Joh.	K. E.-D. Berlin	
113	O S	11606	1	„	leer —	41	113	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
114	P	20	1	Sack	Lindenblüthe u. Aepfel	18	114	Beuthen Ob.	K. E.-D. Kattowitz	
115	P B	—	1	Bund	9 Gusstöpfe —	17	115	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
116	P e C N	64908	1	Sack	Mehl —	50	116	Güls	St. Johann=Saarbr.	
117	P F	15755	1	Kiste	leer —	10	117	Dresden=Friedr.	Sächsische Stsb.	
118	P K	4341	1	„	Hufsalbe —	14	118	Mannheim	Direktion Mainz	
119	P R	3435	1	Kistchen	leer —	—	119	Darmstadt H.	„	
120	R	603	1	Stück	Schraubstock —	70	120	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
121	R u. H H	3980 u. 2603	1	Fass	leer —	35	121	Düsseldorf=Reisholz	K. E.-D. Elberfeld	
122	R B	I	1	Holzkiste	Hüte, Schuhe, Kleider, Briefe an R. Bachmann	20	122	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Gepäck.
123	R E	—	1	—	Eisenstück —	18	123	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
124	R G C F	5464	1	Kiste	leer —	22	124	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
125	R H	1	1	Stück	gusseis. Ofentheil —	2	125	Pr.=Bornecke	K. E.-D. Magdeburg	
126	R M	745	1	Fass	Butter —	60	126	Duisburg	K. E.-D. Essen	
127	R W	85	1	Schliesskorb	gefüllt —	49,75	127	Leer	K. E.-D. Münster	
128	S F	31	1	Ballen	alte, zum Theil unbrauchbare Säcke	16	128	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
129	S H	3853	1	„	ansch Manufakturw.	20	129	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
130	S H C	3218	1	Pack	Eisenwaaren u. Draht	14	130	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
131	S K	25	1	Kiste	gefüllt —	24	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bekl. Paris.
132	S P	—	2	—	U-Eisen —	43	132	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
133	St	15	1	Fass	ansch. Heringe —	32	133	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
134	St K	1	1	Packet	Kettenrad —	5,5	134	Barmen	„	
135	St W	—	1	Pack	3 l. Körbe —	4	135	Basel Els.	Reichsbahn	
136	T B	2606	1	Kiste	leer —	2	136	Freising	Bayerische Stsb.	
137	T H	517	1	Reisekorb	Obst, Geflügel, Wäsche, Mehl, Kuchen	41	137	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
138	U	2613	1	Bund	Blecheimer —	10	138	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
139	U S A	—	1	—	Fahrrad —	15	139	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
140	V A F	473	1	Verschlag	Fahrradtheile —	24	140	Heidelberg	Badische Stsb.	
141	V K	100	2	Demyohns	leer —	14	141	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
142	V W	5471 5361	2	Fässer	Farbe —	59	142	„	„	
143	W	1/2	20	Stück	Chamottesteine —	76	143	Bevensen	K. E.-D. Hannover	
144	W E	336	1	Kiste	Eisenwaaren —	42	144	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
145	W F O	482	1	Ballen	Zollgut —	153	145	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
146	W G	1	1	Pack	3 l. Körbe —	9	146	Kierspe	K. E.-D. Elberfeld	
147	W L	7	1	—	Wagenausrüstungslaterne	—	147	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
148	W P	895	1	Kiste	Eisentheile —	34	148	Halden	K. E.-D. Elberfeld	
149	W R	100	1	Holzkoffer	Kleider —	36	149	Altena	„	gelb gestrichen.
150	W S	—	3	—	Ofenroste —	33	150	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
151	Altona	10443	1	Wagen	Cement —	—	151	Asch	Bayerische Stsb.	
152	Baumgarten & Sohn D K P Berlin O. 17	97006 7738	1	Weidenkorb	Glaslaterne —	23	152	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
153	Martha Birke	—	1	Korb	Wäsche u. Kleider —	42	153	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
154	S G (Adam Brann, Winterberg)	43	1	Petroleumfass	leer —	34	154	Annaberg i. S.	Sächsische Stsb.	
155	Büchner (Erfurt)	14597	1	Bierfass	leer —	16	155	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
156	A. Caspary	8521	1	„	leer —	25	156	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
157	Coe	39 176	2	—	Ketten —	—	157	Castrop	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
158	F L (Deutsche Cognak-Br.)	3 u. 4	2	Fässer	leer —	15	158	Duisburg	„	
159	Kons.-Fabrik Heilbronn	7	1		Wagendecke —	—	159	Biblis	Direktion Mainz	Dienstgut.
160	John Daniels (Daniels & Volguarosohn)	—	1	Ledertasche	Blechkasten, Pantoffel, Wäsche u. Kleidung	17,5	160	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
161	Deutz & Geldermann Cabinet	94558	1	Korb	Gardinen, Wäsche etc.	17	161	Ferdinandshof	K. E.-D. Stettin	
162	K. Diederich	—	1	Bund	eis. Schienen —	4,5	162	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
163	Mrs. Donaloson, Newyork, Paddington	—	1	Reisekorb	— —	55	163	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
164	K. E. Erfurt St.	—	1	—	Viehgitter —	—	164	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	Dienstgut.
165	Ess.	81698	1	Wagen	Steinkohlen —	—	165	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
166	Essen-Frintrop	470, 471, 477, 478	1	Bund	Ketten —	100	166	Pforzheim	Badische Stsb.	Dienstgut.
167	Excelsior	12642	1	—	Fahrrad —	—	167	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
168	Adr.: J. Faulborn	—	1	Bund	2 Ketten —	6, 7	168	Hüttensteinach	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut. 5,25 m und 5,50 m lg.
169	Güterstelle	—	1	Pack	Leisten —	12,5	169	Eilgut Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
170	Holsatra (Nortorf)	—	1	Bierfass	leer —	43	170	Neumünster	K. E.-D. Altona	
171	Lyck	7	1	—	Baum —	—	171	Loetzen	Ostpreuss. Südbahn	Dienstgut.
172	Magdeburg	—	1	—	altes eis. Ladezeug —	20	172	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
173	Münchener Bürgerbräu	59659	1	Fass	Bier —	62	173	Ascherleben	„	
174	Walter Patzwaldt	—	1	grauer Holzkoffer	1 Sommerpaletot, 1 Hemd, Pomade	34	174	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
175	Rubin	3207	1	—	Fahrrad (aus P.-Z. 416)	—	175	Rheydt	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
176	Schaefer	—	1	schwarzer Koffer	gefüllt —	30	176	Wengerohr	St. Johann-Saarbr.	
177	Schw. Import-Gesellschaft	116	1	—	Decke —	—	177	Liblar	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
178	D. R. P. 90490 Siemens & Halske	—	1	—	elektrische Glühlampe mit Leitungsdraht	1	178	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
179	Fritz Turlach	—	1	Pappkasten	alte Kleider etc. —	9	179	Süderlügum	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
180	—	15	19	Stück	eis. Halbkugeln —	15	180	Leer	Oldenburgische Stsb.	durchlocht.
181	—	82	1	Cylinder	ansch. Kohlensäure —	80	181	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
182	—	84	1	—	gesalz. Rindshaut —	16	182	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
183	—	408	2	Körbe	Weintrauben —	24	183	Freihung	Bayerische Stsb.	
183	—	—	1	Korb	Birnen —	11	183	Freihung	Bayerische Stsb.	
184	—	503	3	Bund	Eisenstangen —	148	184	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
185	—	7710	1	—	Gussrad —	11	185	Düren	K. E.-D. Cöln	
186	—	8503	1	Lattenkiste	Töpferw. —	167	186	Geierswalde	K. E.-D. Königsberg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
187	— blau	—	9	Stück	Zinkbleche —	81	187	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	2 m lang.
188	// gelb	—	1	Stange	Winkeleisen —	8	188	Osnabrück Hbf.	K. E.-D. Münster	
189	// weiss	—	1	Stück	eis. Maschinenth. —	33	189	Witzenhausen	K. E.-D. Cassel	
190	O schwarz	—	1	—	kupferne Röhre —	7,5	190	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	5 m lang.
191	NF JC (im Dreieck)	3421	1	Kiste	? —	28	191	Passau	Bayerische Stsb.	
192	W R M N W (im Viereck)	41	1	„	Lampenschirme —	107	192	Plessa	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
193	—	—	1	Bund	2 Bandeisenstücke —	10	193	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	durchlocht.
194	—	—	1	„	Besenstiele —	9	194	Wanne	K. E.-D. Essen	
195	—	—	1	Ballen	rother Bettdrell und 1 Bund Bindfaden	30	195	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	„	Bettzeug —	33	196	Kiel	K. E.-D. Altona	
197	—	—	1	Blechbüchse	ansch. Palmin —	54	197	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
198	—	—	1	Blechflasche	Benzin —	25	198	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
199	—	—	1	Blechkanister	leer —	1	199	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
200	—	—	1	Blutblechkanne	leer —	7	200	Reichenbach i. V.	„	
201	—	—	1	runder Blechkübel m. Deckel	leer —	3	201	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
202	—	—	1	—	Brett, dunkelroth gestr.	40	202	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	anschd. Maschinentheil.
203	—	—	5	Stück	Fichtenbretter, 5 m lang	—	203	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	Streckenfund.
204	—	—	10	„	Bügeleisenbolzen —	17	204	OsnabrückBr.Gbf.	K. E.-B. Münster	
205	—	—	1	Ballen	wollene Decken —	34	205	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	1	Kollo	Drahtgeflechte —	40	206	Bingerbrück	Direktion Mainz	
207	—	—	1	Kiste	Eier u. 2 Flaschen Saft	8	207	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
208	—	—	1	—	Eisen mit Kette —	5	208	Würzburg	Bayerische Stsb.	
209	—	—	1	Stange	⊐-Eisen —	36	209	Ottersberg	K. E.-D. Münster	
210	—	—	71	Tafeln	Eisenblech —	52	210	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
211	—	—	1	Pack	25 Eisenblechschaufeln	14	211	Worms	Direktion Mainz	schwarz lackirt.
212	—	—	1	Bund	verz. Eisendraht —	18	212	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
213	—	—	1	Pack*)	4 verzinnte Eisengusstheile	20	213	Coburg	K. E.-D. Erfurt	*) bogenförmig.
214	—	—	1	Stück	Eisenrohr —	4,5	214	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
215	—	—	1	„	vern. Eisenrohr —	6	215	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
216	—	—	4	Bund	Eisenrohre —	132	216	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
217	—	—	1	„	4 Eisenstangen —	113	217	Neuss	K. E.-D. Cöln	rund.
218	—	—	1	Pack	5 Stück vernickelte Eisenstangen	9	218	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
219	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	85	219	Marburg	K. E.-D. Cassel	
220	—	—	1	„	Eisenwaaren —	59	220	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
221	—	—	1	Fass	leer —	37	221	Cues=Berncastel	St. Johann=Saarbr.	
222	—	—	1	„	leer (ohne Deckel) —	12	222	Furth i. Wald	Bayerische Stsb.	
223	—	—	2	—	Feldstühle —	—	223	Aachen Rh.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
224	—	—	1	Bund	Fenstereisen —	50	224	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
225	—	—	1	Blechbüchse	Fettwaaren —	2,5	225	Teinach	Württemberg. Stsb.	
226	—	—	1	Bund	geschälte Fichtenstangen	25	226	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	2,7 m lang.
227	—	—	1	Gestell	mar. Fische —	37	227	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
228	—	—	2	Bund	Flacheisen —	103	228	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	4 m lang.
229	—	—	1	„	Flach- u. Winkeleisen	105	229	Ennigerloh	Westf. Landes-E.	
230	—	—	1	„	6 Stg. Flachstahl —	53	230	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	4 m lang.
231	—	—	1	—	Flaschenzug —	39	231	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
232	—	—	1	Bund	3. eis. Gasrohre —	11	232	Aachen	„	
233	—	—	3	Stück	eis. Gasrohre —	12	233	Pegau a/Elst.	K. E.-D. Halle a/S.	1,5 m lang.
234	—	—	1	Bund	5 Gasrohre —	48	234	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	„	4 verz. Gasrohre —	24	235	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	5 m lang.
236	—	—	1	„	8 eis. Gasrohre —	60	236	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	5 m lang.
237	—	—	2	„	10 eis. Gasrohre —	86	237	Soest	K. E.-D. Cassel	m. Muffen.
238	—	—	1	—	eis. Gewichtsstück —	4,5	238	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
239	—	—	1	Stück	altes Gleis —	93	239	Traysa	K. E.-D. Cassel	
240	—	—	1	„	eis. Grapen —	13	240	Dönhofstädt	K. E.-D. Königsberg	m. 3 Füssen.
241	—	—	1	Bund	20 Hacken —	—	241	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	[1])
242	—	—	2	—	lebende Hähnchen —	—	242	Steele	K. E.-D. Essen	
243	—	—	1	Seifen-od. Heringsfass	leer —	10	243	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	[2])
244	—	—	1	—	eis. Holzkette, 8 m —	18	244	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
245	—	—	5	Sack	Holzkohlen —	100	245	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
246	—	—	1	Bund	Holzleisten —	30	246	Wasserbillig	Reichsbahn	4,6 m lang.
247	—	—	1	„	2 Holzschieber —	2	247	Mügeln b/Oschatz	Sächsische Stsb.	mit durchlöcherten Sitzen.
248	—	—	1	„	2 Holzstühle —	5	248	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
249	—	—	2	—	lebende Hühner —	—	249	Luxemburg	Reichsbahn	
250	—	—	1	Stück	eis. Jaucheschöpfer —	2	250	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
251	—	—	1	—	Jaucheschöpfer ohne Stiel	1	251	Krozingen	Badische Stsb.	aus Holz.
252	—	—	1	Ballen	Juteleinen —	50	252	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
253	—	—	1	Käfig	leer —	42	253	Metz	Reichsbahn	
254	—	—	2	Körbe	holl. Käse —	123	254	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1	Stück	Kaminthürdeckel —	1	255	Riedlingen	Württemberg. Stbs.	v. Eisenblech.
256	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	76	256	Gr.=Lichterfelde Ost	K. E.-D. Berlin	
257	—	—	1	„	Kartoffeln —	61	257	Regenstauf	Bayerische Stsb.	
258	—	—	1	—	Kette, 10 m —	—	258	Waldau Rgbz. Merseburg	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
259	—	—	1	—	eis. Kette, 15 m —	20	259	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
260	—	—	1	—	Kette —	23	260	Sohland	Sächsische Stsb.	Dienstgut. Blechtäfelchen I.
261	—	—	1	Sack	Kienruss —	50	261	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
262	—	—	2	—	Kinderholzschuhe —	0,5	262	Stolp	K. E.-D. Danzig	
263	—	—	1	—	Kinderklappstuhl —	7	263	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	braun lackirt.

[1]) Firmenstempel: Hüppel & Cie., Remscheid.
[2]) Auf der Strecke gleich nach Zug 9158 gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
264	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	17	264	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
265	—	—	1	Schliesskorb	Kleidungsstücke —	39	265	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
266	—	—	1	Bund	30 eis. Klemmklötze —	16	266	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
267	—	—	1	„	2 Kniemuffen —	5	267	Posen Eilg.	K. E.-D. Posen	
268	—	—	1	Korb	leer —	5	268	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
269	—	—	2	Pack	8 l. Obstkörbe —	21	269	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
270	—	—	2	Korbballons	leer —	23,5	270	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
271	—	—	1	Korbfl.	leer —	5	271	„	„	
272	—	—	1	„	leer —	13	272	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
273	—	—	1	„	leer —	3	273	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
274	—	—	1	Sack	getrocknete Krabben	20	274	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
275	—	—	2	Bunde	je 4 kieferne Latten	2	275	Brohl	K. E.-D. Cöln	95 cm lang.
276	—	—	1	Ballen	Leder	32	276	Bischofsheim	Direktion Mainz	
277	—	—	4	Pack	gebr. Leinmehlsäcke	89	277	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
278	—	—	1	Stück	$\frac{1}{8}$ Liter-Gefäss —	$^1/_8$	278	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
279	—	—	1	—	hölz. Maschinentheil —	2	279	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
280	—	—	2	Stück	Maschinentheile —	4	280	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	Eilgut.
281	—	—	4	„	Messinggussspitzen —	1,5	281	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
282	—	—	1	„	Messinghahn —	0,5	282	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	mit Ventil.
283	—	—	1	„	Messingrohr —	0,5	283	Bingerbrück	Direktion Mainz	ansch. Herdgall.
284	—	—	1	—	Messlatte —	1,5	284	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	3 m lang.
285	—	—	1	Bund	2 Messstangen —	—	285	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
286	—	—	1	Milchkanne	leer —	5	286	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
287	—	—	16	—	Normalkeile —	—	287	Mülhausen Nord	Reichsbahn	Dienstgut.
288	—	—	1	—	Obstschüttler (blau gestrichen, mit Bambusstange)	—	288	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	
288	—	—	1	—	Anhängeschloss mit Kette	—	288	„	„	
289	—	—	1	Korbkanne	Oel —	16	289	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
290	—	—	1	Stück	Ofenaufsatz —	2,5	290	Neumünster	K. E.-D. Altona	
291	—	—	1	Bund	Ofenknierohre —	5	291	Hörde	K. E.-D. Essen	
292	—	—	2	Stück	Ofenuntergestelle —	44	292	Cleve	K. E.-D. Cöln	mit Zubehör.
293	—	—	1	—	Pflasterstein —	9	293	Zoppot	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
294	—	—	2	Stück	Pflugschaare —	3,5	294	Wetter a/Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
295	—	—	1	—	eis. Privatkette —	—	295	Geldern K. M.	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
296	—	—	1	—	Privatwagendecke —	18	296	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
297	—	—	1	—	eis. Rad, alt —	9	297	Engers	K. E.-D. Cöln	ansch. Karrenrad.
298	—	—	1	—	Radsatz —	31	298	Niewerle	Lausitzer E.	bez.: von Seegefeld.
299	—	—	1	Reisekorb	1 grauer Koffer, leer	7	299	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
300	—	—	1	„	gefüllt —	43	300	Grunewald	„	
301	—	—	1	—	Riemen, 1,5 m lg. —	—	301	Berlin Fr.	„	Gepäck.
302	—	—	1	Bund	3 eis. Rohre —	10	302	Basel	Badische Stsb.	
303	—	—	2	Stück	Roststäbe —	9	303	Gassen	K. E.-D. Breslau	
304	—	—	8	—	eis. Rungenaufsätze —	20	304	Magdeburg=Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
305	—	—	1	Sack	Saatroggen —	50	305	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
306	—	—	1	„	20 leere Säcke —	21	306	Schwedt a/O.	K. E.-D. Stettin	
307	—	—	1	Korb	3 Säcke —	7	307	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
308	—	—	1	Kiste	Schachteln zum Verpacken von Wichse	7	308	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
309	—	—	1	Stück	Schild —	—	309	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	Kursschild.
310	—	—	2	„	Schnürschuhe —	—	310	Eilgut Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	kein Paar.
311	—	—	1	Blechbüchse	Schnittbohnen —	1	311	Lippehne	Stargard-Cüstrin. E.	
312	—	—	1	—	Schwebe vom Ladeprofil	—	312	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	Dienstgut.
313	—	—	2	Stück	eis. Schwellen —	244	313	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
314	—	—	1	—	Schwungrad —	8	314	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Bahnhofsfund.
315	—	—	1	Stab	Stahl —	3	315	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
316	—	—	1	Stange	Stahl —	14	316	Pegau a/Elst.	K. E.-D. Halle a/S.	
317	—	—	15	Stück	Stahlblöcke —	832	317	Diedenhofen	Reichsbahn	
318	—	—	1	Bund	Stahlschienen —	17	318	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
319	—	—	1	in Leinen	Stahlwelle —	18	319	Cöln=Deutz	„	
320	—	—	1	Korb	Strohhülsen —	9,5	320	Empel	K. E.-D. Essen	
321	—	—	6	—	eis. Stützen —	9,5	321	Bennigsen	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
322	—	—	1	—	Telegraphenstange —	130	322	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
323	—	—	1	Pack	2 fournirte nussbaumne Thürfüllung.	1,75	323	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
324	—	—	1	Ballen	Treibriemen —	30	324	Cöln=Ehr.	K. E.-D. Cöln	
325	—	—	4	—	Unterlaghölzer —	—	325	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
826	—	—	1	Fass	—	—	13	326	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
827	—	—	1	Blechbüchse	Vaseline	—	6	327	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
328	—	—	1	—	Vorsatzbrett mit 2 Charnirbändern		29	328	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
329	—	—	1	—	Vorsetzhammer	—	2	329	Lindau=Stadt	Bayerische Stsb.	
330	—	—	1	Sack	eis. Wandkloben	—	50	330	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
331	—	—	1	Verschlag	Wandspiegel	—	30	331	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
332	—	—	1	Musterkoffer	Wäsche	—	4	332	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
333	—	—	1	Reisekorb	ansch. Wäsche	—	11,5	333	Saarburg i/E.	Reichsbahn	
334	—	—	2	Körbe	Wasser	—	90	334	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
335	—	—	1	Kiste	Wurst	—	20	335	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
336	—	—	1	Stück	Zahnstange	—	43	336	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	z. Drehrolle.
337	—	—	2	Bund	hölz. Zierleisten	—	35	337	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
338	—	—	1	Stück	Zinkdeckel	—	9	338	Hörde	K. E.-D. Essen	
339	—	—	1	Sack	Zwiebeln	—	50	339	Wanne	"	
340	—	—	1	Ballot	Zwilchfäustlinge	—	16	340	Biberach=Zell	Badische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 79. 8. Oktober 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Luftdruck-Erkrankungen.

(Schluss aus Nr. 78.)

Den fachwissenschaftlichen Erörterungen über den Einfluss der verdichteten Luft, wie sie bei Brücken- und Tunnelbauten zur Anwendung gelangt, stellen die Verfasser des betrachteten Werkes eine Geschichte der Luftdruckgründung unter ausführlicher Beschreibung der einzelnen Methoden voraus. Die heutige Anwendungsweise der „Caissons“ bei der Gründung der Pfeiler im Brückenbau hat ihr leitendes Vorbild in dem Vorschlage Pfannmüller's, eines deutschen Ingeniörs: die Pfeiler der Brücke bei Mainz, die 1850 erbaut wurde, durch Versenken eines eisernen, oben geschlossenen Luftkastens, aus dem das Wasser durch verdichtete Luft verdrängt werden sollte, und durch weitere Aufmauerung auf diesen Kasten herzustellen. John Hughes benutzte im Jahre 1851 bei der Brücke über den Medway gusseiserne Röhren, aus denen das Wasser durch Luftdruck verdrängt wurde, als Brückenpfeiler. Der französische Ingeniör Cézanne brachte 1857 die Luftdruckgründung bei der Theissbrücke in Szegedin nach Hughes' Vorschlag in Anwendung. Ihr eigenartiges und maassgebendes Bild erlangte die Luftdruckgründung durch den Ingeniör Fleur St. Denis beim Bau der Rheinbrücke bei Kehl in den Jahren 1858 und 1859. Seit jener Zeit hat das Verfahren mannigfache Verbesserungen in verschiedenen Einzelheiten erfahren. Die Verfasser geben eine Uebersicht über die bedeutendsten Bauwerke, wobei sie besonders jene Bauten berücksichtigen, welche durch die Tiefe der Gründung und die Höhe des angewandten Druckes beachtenswerth sind.

Der Vollständigkeit halber möge hier kurz das Wesen des in Rede stehenden Verfahrens geschildert werden.

Die Grundlage des Pfeilers bildet der oben geschlossene, unten offene eiserne „Luftkasten“ oder „Caisson“, der an der bestimmten Stelle zur Versenkung gelangt. Zu diesem Zwecke wird durch Verdichtung der Luft der Gegendruck des Wassers aufgehoben, so dass die Aushebung des Bodens durch die Arbeiter im Trockenen erfolgen kann. Das Eindringen des Kastens in den Baugrund erfolgt nicht stetig, sondern absatzweise; zur Senkung dienen Schraubenvorrichtungen; gleichzeitig erfolgt die Aufmauerung auf die Decke. Mit dem Fortschreiten der Arbeit, das ist mit dem Tiefersinken des Kastens muss der Luftdruck nothwendigerweise gesteigert werden. Da eine Atmosphäre dem Druck einer Wassersäule von rund 10 m entspricht, so muss bei einer Arbeit in 10 m Tiefe der Ueberdruck eine Atmosphäre betragen und mit jedem weiteren Meter Eindringens um eine zehntel Atmosphäre gesteigert werden. Während der Aushebung des Bodens wird der Luftkasten durch den Druck der verdichteten Luft einerseits und durch sein in gewissen Grenzen veränderbares Gewicht andererseits im Gleichgewicht gehalten; nach Untergrabung seiner Schneide wird der Kasten „abgeblasen“, der Druck der verdichteten Luft, der gleichsam als Auftrieb gewirkt hat, entfällt und der Kasten sinkt infolge seines Eigengewichtes.

Steht der Kasten endlich auf sicherem und tragfähigem Baugrunde, so erfolgt dessen Ausfüllung mit Beton — einer Mischung aus Cement, Sand und Schotter. Diese Arbeit muss unter dem Drucke verdichteter Luft mit grosser Schnelligkeit ausgeführt werden; an die Arbeiter sind daher grosse Forderungen gestellt, und die Zeit der Betonirung gibt sonach die meisten Veranlassungen zu schweren Erkrankungen.

Der Uebergang vom gewöhnlichen Luftdruck zum erhöhten oder umgekehrt verlangt besondere Einrichtungen. Sie bilden in ihrer Gesammtheit die Luftschleuse, die über dem Wasser angebracht und mit der Luftkammer bezw. dem Arbeitsraume durch ein eisernes Schachtrohr verbunden ist. Sie besteht aus zwei Theilen: der Vorkammer und der Einsteigkammer. Der Arbeiter, der in die Tiefe will, betritt zunächst die Vorkammer, die mit gewöhnlicher Luft gefüllt und gegen die mit Pressluft gefüllte Einsteigkammer luftdicht abgeschlossen ist. Ein Ventil, das Vor- und Einsteigkammer verbindet, wird geöffnet — der Luftdruck in beiden Kammern gleicht sich aus

und der Arbeiter kann nun durch eine Thür in die Einsteigkammer und in den Arbeitsraum gelangen. Dies ist das Einschleusen. Beim Ausschleusen kann der Arbeiter aus der Einsteigkammer sofort in die mit Pressluft gefüllte Vorkammer treten, worauf durch ein Ventil das Ausströmen der Pressluft bewirkt und der Uebergang in den gewöhnlichen Luftdruck ermöglicht wird.

Schon die ersten Anwendungen der Luftdruckgründungen zeigten die grossen Gefahren, denen die unter erhöhtem Luftdruck arbeitenden Menschen ausgesetzt sind. Jedes neue Bauwerk, nach diesem Vorgange ausgeführt, forderte neue Opfer. Die Schilderungen, die unsere Gewährsmänner in ihrer geschichtlichen Darstellung von den Krankheitsfällen entwerfen, geben ein erschütterndes Bild von dem Märtyrerthum, das hier der Fortschritt der Technik geschaffen hat. Mit um so grösserer Genugthuung begrüsst man die Thatsache, dass die medizinische Wissenschaft nunmehr mit allem Eifer und — wie es scheint — mit Erfolg an der Arbeit ist, diesem Fortschritte seinen todbringenden Stachel zu nehmen.

Die Krankheitserscheinungen sind überaus verschieden. Darin liegt die Schwierigkeit der wissenschaftlichen Erklärung. Die Verfasser besprechen — wie schon angedeutet — zahlreiche Krankheitsfälle, deren Verständniss dem Laien auf medizinischem Gebiete wegen der vielen Fachausdrücke und der — mitunter vollständig überflüssigen — Häufung sehr seltener Fremdwörter wesentlich erschwert wird. Fast regelmässig stellen sich bei den Erkrankten Lähmungen verschiedener Stärke ein, weiter heftige reissende und stechende Schmerzen namentlich in den Beinen, Schwellungen an den Gliedmaassen, Störungen des Gehörs, Schwindel, Erbrechen, Herabsetzung des Empfindungsvermögens. In leichteren Fällen konnte die Arbeit und zwar mitunter ohne neuerliche Erkrankung aufgenommen werden; in schwereren Fällen war eine Heilung nicht zu erzielen. Besonders zeigte sich die Lähmung der Beine wiederholt als unheilbar. Nicht selten tritt auch nach kürzerer oder längerer Krankheitsdauer der Tod ein — mitunter geradezu als Erlöser von schweren Leiden und Schmerzen.

Als ein sehr kennzeichnendes Beispiel sei nach unserer Quelle der Unfall geschildert, der im Jahre 1864 bei dem Bau der Eisenbahnbrücke über den Adour bei Bayonne den damals 20jährigen Ingeniör Counord traf. Der Ueberdruck, unter dem gearbeitet wurde, betrug 3,5 Atmosphären, die Zeit für die Ausschleusung 12 Minuten. Counord war bereits durch zwei Monate eingestiegen, ohne dass ihn ein Unfall betroffen hätte. Am kritischen Tage aber stürzte er nach Verlassen der Schleuse bewusstlos zusammen. Nach 4 Stunden erlangte er vorübergehend das Bewusstsein, nach 10 Stunden kam er vollständig zu sich. Die Aerzte stellten fest: motorische und sensorische Paraplegie*) der Beine, Lähmung von Blase und Mastdarm, leichtere Störungen in den Armen, fürchterliche Schmerzen im Abdomen**), Puls 48, schwach; nach 14 Tagen Decubitus in der Sacralgegend***), der jedoch heilt, während Paraplegie unter langsamer Besserung einzelner Symptome fortbesteht. Nach zehn Jahren vermag Counord mit Krücken oder von einem Diener gestützt zu gehen. Dieser Zustand hält dauernd an. Noch im Jahre 1896 geht Counord nur auf Krücken; es zeigt sich beim Sitzen fast vollständige Unbeweglichkeit der gebeugten Gliedmaassen, die Reflexe sind hochgradig gesteigert, die Blasen- und Mastdarmstörungen haben aufgehört, doch ist hochgradiges Schwindelgefühl eingetreten.

Indem wir dem Gedankengange des Werkes folgen, das in seinem ersten Theile die bisherigen Erfahrungen und die darauf fussenden wissenschaftlichen Anschauungen darstellt, wollen wir zunächst in Kürze auf die Theorien über die Ursachen der bei Anwendung verdichteter Luft vorkommenden Krankheiten hinweisen.

---

*) Halbseitige Lähmung.
**) Unterleib.
***) Aufgelegene Stelle in der Kreuzbeingegend.

Drei Hauptgruppen von Anschauungen erfreuen sich der meisten Anhänger: die mechanischen Theorien, die Erkältungstheorie, die Gastheorie. Gemeinsam allen ist der schon von Pol und Watelle im Jahre 1854 aufgestellte Grundsatz, dass nicht der Aufenthalt in verdichteter Luft für die Betheiligten gefährlich ist und pathologische Erscheinungen hervorruft, sondern dass vielmehr der Uebergang von dem erhöhten zum normalen Luftdrucke, also die Druckverminderung als die Ursache der Krankheitserscheinungen zu betrachten ist. Von Pol und Watelle stammen die in der historischen Entwickelung der ganzen Frage geflügelten Worte: „on ne paye qu'en sortant". („Es wird nur beim Austritte gezahlt.") Die mechanischen Theorien nehmen an, dass der erhöhte Luftdruck mechanisch die oberflächlichen Gefässe zusammendrückt und das Blut gegen die Eingeweide zurückdrängt, wodurch es zu Störungen in den Eingeweiden kommt, die während des Aufenthaltes in der Arbeitskammer gleichsam verborgen bleiben, um dann nach dem Ausschleusen ihre frühere Anwesenheit durch die nun auftretenden krankhaften Erscheinungen darzuthun.

Die Erkältungstheorie fasst die fraglichen Erscheinungen als solche rheumatischer Natur auf, hervorgerufen durch den oft bedeutenden Temperaturabfall während des Ausschleusens sowie durch den hohen Feuchtigkeitsgehalt der Luft im Caisson. Diese Theorie ist überaus mangelhaft und für die Erklärung der pathologischen Erscheinungen ungenügend; man muss nicht gerade Fachmann sein, um zu erkennen, dass sie auf überaus schwachen Füssen steht.

Auf weit sicherer Grundlage und auf einem viel höheren wissenschaftlichen Standpunkte steht die Gastheorie. Boucquoy und Rameaux (1861) waren die ersten, die sich nicht mehr mit der rein mechanischen Erklärung zufrieden gaben, sondern auf die Möglichkeit des Freiwerdens von Gasen während einer raschen Druckverminderung hinwiesen. In neue Bahnen hat P. Bert durch seine zahlreichen Untersuchungen, durch sein grosses Versuchsmaterial die ganze Frage gelenkt. In Bezug auf das Freiwerden von Gas in der Blutflüssigkeit und in den Geweben beim Ausschleusen ist er mit Rameaux und Boucquoy einerlei Anschauung; nach ihm besteht aber dieses Gas nicht aus Kohlensäure, auch spielt der Sauerstoff hierbei keine Rolle, es ist vielmehr der Stickstoff, der — dem Henry-Dalton'schen Gesetze folgend — im Organismus unter erhöhtem barometrischen Drucke sich gleichsam aufspeichert, um während und nach dem Druckabfall in den Blutgefässen, den Körpersäften, ja sogar im Zellgewebe frei zu werden. „Der Stickstoff vermag dadurch, verschieden in den einzelnen Fällen, entweder die Lungencirkulation zu behindern oder bestimmte Gegenden der nervösen Centralorgane, namentlich die Lendenanschwellung des Rückenmarkes blutleer zu machen und so Erweichungen daselbst zu bewirken; endlich kann dieses Gas Zerreissungen im Gewebe und die Bildung von Tumoren und Emphysemen herbeiführen. Die Schwere der Erscheinungen hängt vom Sitze und von der Ausbreitung dieser Störungen ab."

Mit diesen Betrachtungen schliesst der erste Theil des Werkes. Der zweite Theil ist, wie erwähnt, den Forschungen der Gelehrten beim Bau der Nussdorfer Schleusenanlage gewidmet. Diese Anlage bildet einen Theil der Donauregulirungsarbeiten bei Wien, die bestimmt sind, die Wasserverhältnisse im Donaukanale zu verbessern und diesen selbst zu einer zweckmässigen Wasserstrasse mit Hafen auszugestalten. Sie besteht aus einer neuen, das nach Engerth's Entwurf gebaute Sperrschiff ergänzenden Absperrvorrichtung, einer in einem besonderen Verbindungskanal zwischen Donau und Donaukanal eingelegten Schleuse und aus drei Speisekanälen, die tief unter der Gefrierzone aus der Donau abzweigen und sonach auch während des Eisrinnens, Eisstandes und Eisabganges dem Donaukanal Wasser zuführen. Die neue Absperrvorrichtung hat eine Wasserschicht von 7,14 m und falls die Sohle unterhalb trocken fällt, sogar 9,34 m Höhe bei

40 m Breite zu tragen. Sie tritt im Gegensatz zu anderen Vorrichtungen ähnlicher Art nur bei Hochwasser und Eisgang in Thätigkeit und weist mithin bedeutende Abweichungen von den vorhandenen Bauten auf.

Die Anlage besteht aus einer Fachwerkbrücke mit drei Tragwänden, die die Brückenbahn in eine Fahrstrasse und einen für Arbeitszwecke bestimmten Raum scheiden*). Eine unter diesem Brückenstreifen liegende 12 cm starke Stahlachse einerseits und Vorsprünge, die aus der Kanalsohle unter der Brückenachse heraufreichen, andererseits bilden die Stützpunkte für nahezu lothrechte, von der Brücke bis zur Sohle hinabreichende eiserne Ständer, die sich um die Stahlachse bis unter die Brückenbahn aufwinden lassen. Je drei Ständer sind durch Querverbindungen zu einem Absperrungselement vereinigt, die zwischen je zwei benachbarten Ständern verbleibenden, 1,03 m breiten Streifen werden auf die Höhe von 9,80 m von der Sohle herauf durch eiserne Schützen geschlossen. Der unterste, 3 m hohe Schütz ist als Rollbalkenschutz ausgebildet und kann für sich allein bethätigt werden. Die Anordnung gestattet, jederzeit und an jeder Stelle der ganzen Abschlusswand eine beliebig grosse Oeffnung oder auch mit einem Ruck eine grosse Zahl kleiner Oeffnungen frei zu machen, ohne den Eisstand vor der Abschlusswand zu beeinflussen.

Nach Taussig's Vorschlag wurden sowohl die beiden Widerlager der Brücke, als auch die Sohle des Wehrkörpers mit Luftdruck gegründet. Nach den Ergebnissen der vorgenommenen Bohrungen musste man sich entschliessen, mit dem rechtsseitigen Widerlager auf die Tiefe von 25,5 m, mit dem linken Wehrsohlencaisson auf die Tiefe von 24 m, mit dem rechten Wehrsohlencaisson auf 20,5 m und mit dem rechten Wehrwiderlager auf die Tiefe von 20 m unter Null hinabzugehen.

Von den Speisekanälen wurde vorläufig nur einer ausgeführt, um vorerst den Erfolg der Anlage abzuwarten. Der 1,75 m breite und 1,95 m hohe Kanal wurde auf den Vorschlag der Bauunternehmung Redlich & Berger, Karl und Emil Hollitzer in Stücken von 16 m Länge über Wasser auf dem gewachsenen Boden hergestellt und dann bis zur erforderlichen Tiefe von 4,3 m unter Nullwasser versenkt. Die Kanalsohle wurde in dem versenkten Kanal unter 0,4 bis 0,5 Atm. Ueberdruck ausgeführt, die vom Luftschleusenrohr gebildete Oeffnung in der Kanalwölbung wurde bei einigen Kanalstücken zugemauert, bei anderen wurde das Mantelmauerwerk des Rohres nach dessen Entfernung bis auf Geländehöhe hinaufgeführt und auf solche Weise ein Einsteigschacht geschaffen.

Die Schleuse hat eine nutzbare Länge von 85 m und eine lichte Breite von 15 m. Ober- und Unterhaupt sind in je einem einzigen grossen Caisson mit Luftdruck in der Tiefe von 11 m unter Null gegründet, während die 4 m starke Kammersohle aus versenktem Beton gebildet wurde.

Die zur Verwendung gelangten Caissons waren je nach Erforderniss mit einem, drei oder auch fünf Steigschächten und Luftschleusen versehen. Die Luft wurde in einer besonderen Anlage, die fünf Maschinen mit einer Ansaugefähigkeit von 2 440 cbm Luft in der Stunde umfasste, verdichtet und den Schleusen in eisernen Röhren zugeleitet. Schleusen und Arbeitskammern wurden elektrisch beleuchtet. Im ganzen gelangten 24 Gründungen mit Luftdruckkästen zur Ausführung. Zum Versetzen von Quadern an der Wehrsohle bediente man sich einer grossen Taucherglocke, die sich schon seit 25 Jahren im Besitze der k. k. Donauregulirungskommission befand und seinerzeit von E. Gärtner entworfen worden war.

Auf vier Baustellen kam ein Ueberdruck von mehr als 2 Atm. zur Anwendung. Hier zeigten sich auch die meisten „Pressionserkrankungen", die einem gründlichen Studium unterzogen wurden.

*) Vergl. den Vortrag des k. k. Oberbauraths Sigmund Taussig, abgedruckt in der „Zeitschr. d. österr. Ingen.- u. Archit.-Ver." XLIX. Jahrg. Nr. 14.

Den Grundstock der Arbeiter bildeten die „alten Caissoner", die bereits bei anderen Pressluftarbeiten beschäftigt waren und dabei so zu sagen berufsmässig vorgebildet sind. Sie kennen die Beschwerden und Gefahren, denen sie ausgesetzt sind, und halten sie für unzertrennlich von ihrer Arbeit. Sie haben ihre eigene Auffassung über die krankhaften Erscheinungen und schwören auf die heilsame Wirkung des Pain-Expeller, der innerlich und äusserlich gebraucht wird. Die grössere Zahl der Arbeiter setzte sich aus den verschiedensten Berufszweigen zusammen; die gute Entlohnung — eine Arbeitsstunde wurde mit 70 h bezahlt, und überdies erhielten die einzelnen Arbeiter nach Fertigstellung der grösseren Gründungen Anerkennungen bis zu 2 000 Kr. je nach den geleisteten Arbeitsstunden — lockt Taglöhner, Handwerker, Montöre, Kommis usw. an. Es sind vielfach unverlässliche Leute, die oft schon nach der ersten Schicht oder auch beim Auftreten geringer Beschwerden den Bauplatz wieder verlassen. Der Nationalität nach waren die Caissonarbeiter vorwiegend Südslaven und Italiener, zumeist besonders kräftige, vorzüglich gebaute, in sehr gutem Ernährungszustande befindliche Leute. Die Zulassung zur Arbeit war von einer genauen ärztlichen Untersuchung abhängig, bei der das besondere Augenmerk auf die Athmungs- und Blutumlauforgane, auf die Beschaffenheit des Harnes und des Blutes, auf Nasenrachenraum und Gehör gerichtet war.

Die Gesammtzahl aller unter Luftdruck beschäftigten Arbeiter betrug 675 mit 373 420 Arbeitsstunden, was einer durchschnittlichen Ziffer von 553 Stunden für einen Mann entspricht. Für jeden Arbeiter wechselten vierstündige Arbeit mit achtstündiger Ruhe zweimal im Tage, wobei die Zeit des Ein- und Ausschleusens in die vier Stunden eingerechnet war. Vorschriftsgemäss waren für das Einschleusen bis zu 1,0 Atmosphäre Ueberdruck und weiterhin für je 1,0 Atmosphäre Ueberdruck 8 Minuten, für das Ausschleusen bei einem Ueberdruck bis zu 1,0 Atmosphäre 5 Minuten, bei 1,5 Atmosphären 10 Minuten, bei mehr als 1,5 Atmosphären 20 Minuten, bei mehr als 2 Atmosphären 30 Minuten, bei mehr als 2,5 Atmosphären 35 Minuten zu verwenden. Die Regelung lag in den Händen der Schleusenmänner und Vorarbeiter.

Der ärztliche Dienst war vom 19. Juni 1895 an, dem Tage nach dem ersten Todesfalle,*) ein ununterbrochener. Die „Sanitätsstation" war in vollkommener Weise ausgestattet. Sie war u. a. mit einer Wandelbahn versehen, die den ausgestiegenen Arbeitern unter Umständen auch als Schlafraum zu dienen hatte. Eine andere wichtige Anlage war die „Rekompressionsschleuse", ein 3,65 m langer liegender Cylinder mit 2,5 m Durchmesser; er bestand aus einem Vorraum von 0,95 m Länge und dem eigentlichen Krankenraum mit zwei Betten. In diese Schleuse wurden die erkrankten Leute mit grösster Beschleunigung in Begleitung eines Sanitätsdieners oder Arztes gebracht, worauf der Druck so lange gesteigert wurde, bis sich der Zustand des Kranken besserte, was meist unter jenem Drucke erfolgte, unter dem der Mann im Caisson gearbeitet hatte. Nach entsprechendem Aufenthalt in der Kammer erfolgte langsam und vorsichtig die Verminderung des Luftdruckes. Eine Druckkammer, die von der Bauunternehmung in zuvorkommendster Weise hergestellt worden war, diente ausschliesslich Versuchszwecken.

Für die Beurtheilung der gesammten Krankheitserscheinungen und die Erforschung ihrer Ursachen erschien es nothwendig, die Zusammensetzung der Caissonluft, die Druckschwankungen im Caisson, die Temperatur- und Feuchtigkeitsverhältnisse beim Betriebe festzustellen. Die gewissenhaft durchgeführten Erhebungen zeigten, dass der Kohlensäuregehalt in der Schleusenluft ein hoher war und bei Anwesenheit einer grösseren Zahl von Menschen wesentlich stieg, dass aber diese Steigerung durch das Nachströmenlassen von frischer gedich-

*) Die Arbeiten mit Luftdruck begannen am 10. Januar 1895 und waren im Dezember 1897 vollendet.

teter Luft stark herabgedrückt werden konnte. Die Statthalterei verfügte daher schon im Juli 1895, dass gleichzeitig höchstens fünf Mann geschleust werden dürfen und beim Ausschleusen der Ausströmungs- wie der Einströmungshahn für die verdichtete Luft stets gleichzeitig geöffnet werden müssen, und zwar derart, dass stets mehr Luft ab- als einströmt, daher der Druck allmählich sinkt. Vortheilhaft für die möglichste Lufterneuerung in der Arbeitskammer war auch die Einrichtung sogenannter Syphons, die dazu dienten, das Material unter Anwendung des Luftdruckes vom Grund des Caissons über die Oberfläche zu fördern. Hierdurch sowie auch durch andere zeitweilig auftretende Verhältnisse entstehen Druckschwankungen der verdichteten Luft, denen aber nach den gemachten Erfahrungen ein schädlicher Einfluss nicht zukommt. Ueber Temperatur und Feuchtigkeit der Luft in Caisson und Schleuse enthält das Werk zahlreiche Angaben; doch ist eine Verallgemeinerung dieser Werthe natürlich nicht zulässig, da die maassgebenden Faktoren, wie Fundirungstiefe, Arbeiterzahl usw., überall verschieden sein werden. Feststehend ist jedenfalls, dass sich der Arbeiter durch seine Beschäftigung in verdichteter Luft einer durchschnittlich bedeutend höheren Temperatur aussetzt, als wenn er unter normalem Barometerdruck gearbeitet hätte, und dass für den Grad der Wärmeentziehung, die er während der Druckverminderung erfährt, vorwiegend die Höhe des angewendeten Ueberdruckes in Betracht kommt.

In den nun folgenden Abschnitten des Buches, die nahezu die Hälfte des ganzen Werkes ausfüllen, werden Fragen behandelt, die wohl vorwiegend, wenn nicht ausschliesslich den Arzt interessiren. Die einzelnen Erscheinungen der „Dekompressionskrankheit“, wie die Reiz- und Lähmungserscheinungen, die Todesfälle, die gemachten physiologischen Beobachtungen, die zahlreichen medizinischen Untersuchungen und Erhebungen finden eine eingehende Erörterung, die in dem Abschnitte: „Prophylaxe und Therapie“ — Verhütung und Heilung der Erkrankungen — ihren Abschluss findet. Es ist eine ungemein gewissenhafte, geradezu aufopfernde Thätigkeit, die von den drei gelehrten Aerzten, den Verfassern des Werkes, nicht allein im Interesse der Wissenschaft, sondern auch zum Wohle der Menschheit entfaltet wurde. Wir sind Laien auf dem Gebiete der Medizin, aber wir haben das Gefühl, als ob die vielen Erfahrungen und Forschungsergebnisse, die in diesem Werke niedergelegt erscheinen, für die medizinische Wissenschaft einen Werth erlangen müssten, der durch das Gebiet der Taucher- und Caissonarbeiten nicht begrenzt erscheint, sondern weit grössere Gebiete betrifft.

Wir können an dieser Stelle auf den rein medizinischen Theil des Werkes nicht näher eingehen; wir wollen nur einige statistische Daten hervorheben. Hiernach erkrankten von den in Druckluft thätigen 675 Personen 198 = 29,3 %, von denen 48 bereits bei früheren Luftdruckgründungen beschäftigt gewesen waren. Da 81 Arbeiter mehrmals von verschiedenen Krankheitserscheinungen befallen wurden, betrug die Gesammtzahl der Erkrankungen 320 = 48,9 %. Ungeheilt blieben 6 Mann; 2 Krankheitsfälle verliefen tödtlich. In 68 Fällen waren es Ohrenerkrankungen, die durch den Druckunterschied zwischen Mittelohr und äusserem Luftdruck verursacht wurden und in höchstens 10 Tagen behoben waren. Alle übrigen Erkrankungen waren Folgen der Luftverminderung beim Ausschleusen. Als „kritischer“ Luftdruck in dieser Hinsicht erscheint der Ueberdruck von 1,4 Atmosphären. Die Nothwendigkeit einer Erkrankung besteht durchaus nicht, wie hoch auch der Luftdruck sei, aber Thatsache ist es, dass mit der Arbeit in Pressluft vertraute Personen ebenso und unter gleich schweren Erscheinungen, wie Neulinge und beide wiederholt erkranken können.

Was die Entstehung, die Ursache (Aetiologie) der „Caissonerkrankungen“ anbelangt, so liefern die Verfasser des Werkes den wohl endgültigen Beweis, dass die durch Freiwerden von Stickstoffgasen im Blute bewirkten Umlaufstörungen zu Veränderungen oder auch zum vollen Untergange nicht nur von Nervenelementen, sondern auch der Stützsubstanz des Rückenmarkes führen. „Das Wesen der Luftdrucklähmungen besteht also, von den selteneren Hirnerscheinungen abgesehen, in ischämisch entstandenen begrenzteren oder disseminirten Nekrosen, namentlich der weissen, in der geringeren Anzahl von Fällen aber auch der grauen Substanz des Rückenmarkes.“

Die nach der Luftdruckverminderung aufgetretenen Erscheinungen können durch neuerliche Erhöhung des Luftdruckes zum Schwinden gebracht werden. Die Störungen der Herz- und Lungenthätigkeit werden unter allen Umständen günstig beeinflusst, Lähmungserscheinungen nur dann, wenn die neuerliche Luftdruckerhöhung rechtzeitig vorgenommen wird. Die Einathmung von Sauerstoff besitzt als Heilmittel hohe Bedeutung, weil sie unmittelbar die Störungen der Lungencirkulation und der Athmung beseitigt und dadurch mittelbar die Ausscheidung des freien Stickstoffes aus den übrigen Geweben fördert. Die günstigste Wirkung wird durch gleichzeitige Anwendung beider Verfahren erreicht, indem man Sauerstoff während der Drucklufterhöhung zur Einathmung bringen lässt.

Im Anschlusse an die wissenschaftlich-praktischen Untersuchungen stellen die Verfasser eine Reihe von Vorschriften auf, die vor allem dazu bestimmt sind, Erkrankungen infolge der Arbeit und des Aufenthaltes unter erhöhtem Luftdrucke zu verhüten. Wir geben nachstehend die wichtigsten dieser Bestimmungen wieder, insoweit sie nicht rein medizinischer Natur sind.

Die Arbeit in Pressluft kann bis zu einem Gesammtdrucke von 5 Atmosphären gestattet werden. Die Zulassung zu solcher Arbeit darf nur auf Grund einer genauen ärztlichen Untersuchung und eines ärztlichen Zeugnisses erfolgen. Die Arbeiter haben während der ganzen Dauer der Beschäftigung in Druckluft unter ständiger ärztlicher Ueberwachung zu stehen, weshalb ihre Wohnungen thunlich nahe beim Bauplatze anzulegen und von einem Ueberdrucke von 1,5 Atmosphären an die Arbeiter überhaupt zu kaserniren sind.

Gegen Beschwerden und Schmerzen in den Ohren beim Ein- und Ausschleusen sollen die Arbeiter rechtzeitig Schlingbewegungen, Schlucken von Speichel, zu dessen vermehrter Absonderung zweckmässig ein Stück Zucker gebraucht werden kann, sowie namentlich kräftiges Ausathmen, Pressen der Luft gegen das Trommelfell bei festgeschlossenem Mund und zugehaltener Nase — Valsalva — anwenden. Arbeiter, die an Nasenkatarrh, Affektionen der Ohren oder Erkrankungen der Verdauungsorgane leiden oder trunken zur Schicht kommen, sind zeitweilig auszuschliessen. Gegen das Wiedereinsteigen von Arbeitern, die an „Pressionserscheinungen“ leichteren oder auch schwereren Grades erkrankt gewesen waren, ist nichts einzuwenden, doch müssen sie ein neuerliches ärztliches Zeugniss vorlegen. Die Zeit des Einschleusens soll im allgemeinen für 0,5 Atm. Ueberdruck mindestens 5 Minuten, für 1,5 mindestens 10, für 2,5 mindestens 15, 3,5 — 20 usw. und für 5 Atm. Ueberdruck mindestens 30 Minuten betragen. Die Dauer des Aufenthaltes in Pressluft braucht bis zu einem Ueberdrucke von 3,5 Atm. gegenüber der gebräuchlichen Arbeitszeit nicht verkürzt zu werden, doch empfiehlt sich innerhalb 24 Stunden eine Ruhezeit von wenigstens acht Stunden. Im Senkkasten und im Tunnel sind wollene Kleider und wasserdichte Beschuhung von Vortheil; Mahlzeiten sollen nicht eingenommen werden; Rauchen ist zu verbieten.

Das Ausschleusen ist ausnahmslos so vorzunehmen, dass für je 0,1 Atm. Druckabfall zwei Minuten Zeit verwendet werden, so dass dessen Dauer z. B. bei 3 Atm. 60, bei 5 Atm. 100 Minuten zu betragen hat, wobei der Druckabfall möglichst gleichmässig — unter Kontrole einer Uhr und des Manometers — von zuverlässigen Arbeitern zu bewerkstelligen ist. Während der Ausschleusung ist durch Nachströmen von gepresster Luft für stetigen Luftwechsel in der Schleuse zu sorgen. Unter dieser Bedingung soll für jeden Mann mindestens 0,7 cbm Luftraum in der Personenschleuse vorhanden sein.

Bei jedem Bau, bei dem ein Ueberdruck von 1,5 Atm. überschritten wird, soll eine „Rekompressionsschleuse“, eine

Baracke, als eine Art Wandelbahn oder Ruheplatz angelegt, und eine entsprechend grosse Menge verdichteten Sauerstoffes stets vorräthig sein.

Die verdichtete Luft darf eine Temperatur von höchstens 18° C. besitzen; bei der Kühlung ist die Mehraufnahme von Wasserdampf zu verhüten. Auf jeden Kopf muss mindestens 30 cbm atmosphärischer Luft in der Stunde entfallen; hiernach ist die Zuführung der verdichteten Luft zu regeln, wobei auch auf kräftige Lufterneuerung zu achten ist, namentlich bei Arbeiten in undurchlässigem Grunde, im Schlamme mit phosphorreichem Cement, beim Betoniren, bei einem Boden mit verwesenden Stoffen usw.

Zur Beleuchtung der Schleusen und des Arbeitsraumes darf nur elektrisches Licht verwendet werden. Jedes Luftzuführungsrohr muss an seiner Eintrittsstelle in den von verdichteter Luft erfüllten Raum mit einem selbstthätigen Ventile versehen sein, das sich sofort schliesst, wenn der Luftdruck in der Leitung aus irgend welchen Gründen absinkt. Eine Reserveluftpumpe wird zweckmässig in Bereitschaft stehen.

Die Verfasser des in Besprechung stehenden wissenschaftlichen Werkes sind der sicheren Ueberzeugung, dass man bei der genauen und strengen Einhaltung der von ihnen aufgestellten Vorschriften, die wir oben nur auszugsweise mittheilten, in der Zukunft keine Krankheitsfälle mehr zu beklagen haben wird, dass sonach die grosse und bedeutsame Aufgabe der Gründung unter Wasser mit Hilfe des Luftdruckes thatsächlich ohne Gefahr für die Betheiligten verwirklicht werden kann. Unter solchen Umständen erscheinen Vorschläge, wie die Ueberbrückung des Bosporus oder des Aermelkanales, die Unterführung der Meeresstrasse zwischen Sizilien und Italien, die Ueberbrückung des North River bei Newyork, aus nebelhafter Ferne in scharfumgrenzte Nähe, aus dem Reiche kühner Gedanken auf das Gebiet der Wirklichkeit gerückt. Denn wenn die oben dargelegten Ergebnisse der ärztlichen Forschungen den Thatsachen entsprechen — und daran ist bei der Gründlichkeit der grundlegenden Studien nicht zu zweifeln —, dann hat die Technik, indem sie an die Verwirklichung der grossartigen Entwürfe schreitet, nicht mehr den Einspruch der Medizin zu fürchten, die berufen ist, auf das Wohl der Arbeiter zu achten; dann kann sich der Techniker immer wieder neue und gewaltigere Aufgaben stellen, ohne besorgen zu müssen, dass der Sieg der technischen Wissenschaft und des technischen Könnens mit schweren Opfern an Gesundheit und Leben derer erkauft ist, die mit ihrer Hände Arbeit seinen Gedanken zur That machen.

Die Otavibahn,

über deren Aussichten wir in Nr. 63 S. 960 d. Ztg. ausführliche Mittheilungen gebracht haben, ist neuerdings der Gegenstand lebhafter Erörterungen in der Presse gewesen. Der von uns näher mitgetheilte Plan, die Bahn nicht nach einem Hafen der deutschen Küste in Südwestafrika, auch nicht im Anschluss an die neu eröffnete Bahn Windhuk-Swakopmund etwa nach Karibib, sondern nach dem portugiesischen Alexanderhafen etwa 100 km nördlich von der Tigerbai in Angola zu führen, wird von einem Theil der deutschen Kolonialfreunde lebhaft gemissbilligt: man suchte nachzuweisen, dass die South West Africa Company, da sie die Konzession zu einem solchen Bahnbau gar nicht erhalten habe, das Recht aus ihr auch nicht auf die Otavigesellschaft habe übertragen können. Die „Nat.-Ztg." unterzog sich darauf in zwei ausführlichen Leitaufsätzen der Mühe, näher darzulegen, weshalb das Direktorium der South West Africa Company, in dem das deutsche Element in stets steigendem Maasse vertreten sei, zu dem Entschluss gelangte, den genannten portugiesischen Hafen als den allein geeigneten zum Endpunkt der Bahn zu wählen. Sie wies ferner nach, dass neben der oben genannten englischen Gesellschaft die deutsche Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft durchaus rechtlich selbständig bestehe und jene durch Uebertragung eines Theiles ihrer werthvollen Konzessionen auf das deutsche Unternehmen dieses gestärkt habe und damit auch der deutsche Einfluss auf jene gewachsen sei. Die Eisenbahnkonzession sei der Otavigesellschaft von der deutschen Regierung selbständig gegeben, und zwar zum Bau einer Bahn vom Otavigebiete bis zum Kunene an die Grenze der portugiesischen Provinz Angola im Anschluss an eine von da weiter nach dem Hafen der Tigerbai zu erbauende Bahn. Es könne daher von einem Zwange, nach Karibib oder einem Hafen der deutschen Küste zu bauen, nicht die Rede sein. Kolonialdirektor Dr. Stuebel selbst habe zwar den Anschluss an die Swakopmunder Bahn als das natürlichste erklärt, zugleich aber ausgesprochen, dass das Ziel unserer südwestafrikanischen Kolonie, die Nachbarländer wirthschaftlich zu erobern, durch den Bau einer unter deutschem Einflusse stehenden Bahn durch einen Theil des portugiesischen Angolas sehr wohl erreicht werden könne. Für einen portugiesischen Hafen hat sich, wie die „Nat.-Ztg." weiter ausführte, denn auch eine völlig deutsche Expedition ausgesprochen, die unter Zustimmung des sie begleitenden Kapitäns der Woermann-Linie ihr Urtheil dahin abgab, dass an dem in Betracht kommenden Theile der deutschen Küste ein geeigneter Ort zur Errichtung von Hafenanlagen nicht vorhanden sei. Auch in einem von Herrn Aengeneyndt in der Abtheilung Berlin der deutschen Kolonialgesellschaft gehaltenen Vortrage habe dieser die Alexanderbai und die Tigerbai als die grössten und schönsten Häfen der portugiesischen Küste erklärt. Port Alexander sei 788 ha gross bei einer Tiefe von 9—36 m. Die Schiffe könnten, völlig geschützt gegen den Ozean durch Sanddünen, ganz dicht am Lande ankern.

Die „Deutsche Kol.-Ztg." hat diesen Darlegungen gegenüber wiederholt darauf hingewiesen, dass die South West Africa Company nicht berechtigt sei, nach der Tigerbai zu bauen, muss sich aber bescheiden, dass es darauf ja auch gar nicht ankommt, sondern dass der Otavigesellschaft unzweifelhaft das Recht gegeben ist, bis zur Grenze der deutschen Kolonie am Kunene zu bauen im Anschluss an eine von dort zur Tigerbai weiter zu führende Bahn. Dass diese Bahn nun nicht nach der Tigerbai, sondern nach dem günstiger befundenen Alexanderhafen, nur rund 100 km nördlich von jener, gebaut werden soll, daraus will die „Kol.-Ztg." die Hinfälligkeit der Konzession herleiten. Die Regierung habe gegen das Fallenlassen der Tigerbai Einspruch nicht erhoben, damit sei dieser Theil der Konzession ein- für allemal erledigt, und die Otavigesellschaft besitze aus ihrer Konzession, streng genommen, überhaupt keine Rechte mehr. Höchstens könnten für die Konzessionirung einer anderen Linie Billigkeitsrücksichten geltend gemacht werden, die Regierung sei aber wegen der Wahl des neuen Küstenendpunktes durch die bisherigen Abmachungen keineswegs gebunden!

Wir können diese Anschauung weder in rechtlicher, noch in praktischer Hinsicht theilen. Wollte die Regierung sich weigern, eine Aenderung der Konzession in dem Sinne zuzulassen, dass die Anschlussbahn jenseits der Grenze nach dem Alexanderhafen statt nach der Tigerbai gebaut werde, so könnte dies doch nur geschehen, wenn durch diese verhältnissmässig sehr geringfügige Aenderung der Linie ein deutsches Interesse irgendwie berührt oder verletzt würde, was jedenfalls bisher nicht erkennbar ist. Möglicherweise bleibt bei dem neuen Endpunkt der Uebergangspunkt über den Grenzfluss Kunene sogar völlig unverändert. Dass aus praktischen, wirthschaftlichen Gründen ein deutscher Endhafen dem portugiesischen vorzuziehen sei, können wir so lange nicht zugeben, als nicht der Gegenbeweis gegen die Urtheile der oben erwähnten Expedition durch Auffindung eines geeigneten Hafens an der dortigen deutschen Küste geführt ist. Hauptsache bleibt doch, dass deutsches Land und deutsche Bergwerke aufgeschlossen werden! Das kann eben nur durch Erbauung einer Bahn nach einem guten Hafen erfolgen; dass dieser nicht auf deutschem, sondern auf portugiesischem Gebiet liegt, müssen wir ebenso in Kauf nehmen, wie die Thatsache, dass Antwerpen und Rotterdam keine deutschen Häfen sind. Die Entwickelung unserer auf diese Häfen angewiesenen Landestheile ist dadurch nicht aufgehalten worden. Uebrigens erscheint es doch gewiss nicht unwahrscheinlich, dass, wenn die Otaviminen erst in Angriff genommen sind und das Unternehmen zur Blüthe gebracht ist, dann auch später einmal die „naturgemäss" erscheinende Verbindung von Otavi zur Windhuk-Swakopmunder Linie erbaut werden wird. Unbequem wird hier nur die verschiedene Spur werden, da die letztere Bahn bekanntlich in der 60 cm-Spur

erbaut ist, während die Otavibahn die Kapspur von 1,06 m erhalten wird.

Wir unsererseits können jedenfalls nur wünschen, dass die Otavibahn endlich gebaut wird und sich die an sie geknüpften Hoffnungen erfüllen. Wir sind durch glänzende Erfolge unserer kolonialen Unternehmungen bis jetzt wahrlich nicht verwöhnt, nur sehr zaghaft hat sich deutsches Kapital an solchen betheiligt. Bei der Otavigesellschaft, der ja der Bergwerksbetrieb Hauptsache, die Eisenbahn nur Mittel zu diesem Zweck ist, liegt eine Verbindung deutschen und englischen Kapitals unter deutscher Leitung vor. Lassen wir uns nicht durch übertriebene nationale Empfindlichkeiten abhalten, das Unternehmen zu fördern. Die Hauptsache ist, dass unseren Kolonien Kapital zugeführt wird, das dort unter tüchtiger Leitung in gesunden, Gewinn versprechenden Unternehmungen angelegt wird. Von diesem Standpunkt aus muss die Otavibahn betrachtet und das Näherrücken ihrer Verwirklichung freudig begrüsst werden. Vielleicht wirkt dies gute Beispiel auch auf den deutschen Reichstag belebend, dass er sich endlich entschliesst, die ostafrikanische Mittellandbahn unter Dach und Fach zu bringen! Fürwahr ein Ziel, aufs innigste zu wünschen! v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ueber die Beschaffung von Betriebsmitteln** sind durch den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten im „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ Nr. 42 unter dem 26. August d. J. Vorschriften erlassen, aus deren Inhalt wir folgendes hervorheben. Die Entwürfe für Musterzeichnungen sind für die gewöhnlichen Betriebsmittel der gesammten preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung durch die Eisenbahndirektion zu Berlin zu bearbeiten, für Betriebsmittel von besonderer Bauart dagegen durch die in Betracht kommende Eisenbahndirektion. Die von der Eisenbahndirektion Berlin bearbeiteten Entwürfe für Musterzeichnungen sowie die in Vorschlag gebrachten Aenderungen der festgesetzten Musterzeichnungen gelangen zunächst an die hierfür eingesetzten Ausschüsse zur Prüfung, bevor sie durch die Eisenbahndirektion Berlin dem Minister zur Genehmigung vorgelegt werden. Die Entwürfe für Betriebsmittel von besonderer Bauart werden dem Minister unmittelbar vorgelegt. Die für die einzelnen Arten der Betriebsmittel einzusetzenden Ausschüsse erhalten bis auf weiteres folgende Zusammensetzung: a) den Ausschuss für Lokomotiven und Tender bilden die Eisenbahndirektionen Berlin, Cassel, Erfurt, Hannover und St. Johann=Saarbrücken; b) den Ausschuss für Personen- und Gepäckwagen Berlin, Bromberg, Magdeburg, Frankfurt a/M. und Münster; c) den Ausschuss für Güterwagen Berlin, Breslau, Cöln, Essen und Königsberg; d) der für die Vorberathung der Bremsangelegenheiten eingesetzte besondere Ausschuss wird gebildet aus einem höheren maschinentechnischen Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und den Direktionen Berlin, Erfurt, Stettin, Altona und Breslau. Die Einberufung der Ausschüsse erfolgt je nach Bedarf durch die Eisenbahndirektion Berlin. Nach erfolgter Genehmigung der Musterzeichnungen wird deren Vervielfältigung durch die Eisenbahndirektion Berlin veranlasst, und zwar in einer solchen Anzahl, dass ausser dem Bedarf für die Dezernenten der Eisenbahndirektionen jede Maschineninspektion und jede Werkstätteninspektion mit einer und je nach Umständen zwei vollständigen Sammlungen ausgerüstet werden kann. Dem Abnahmeamt in Essen sind fünf vollständige Sammlungen zu überweisen. Wegen der Art der Vergebung, des Verfahrens bei der Ausschreibung und der allgemeinen Vertragsbedingungen bewendet es bei den bisherigen Bestimmungen. Die besonderen Bedingungen sollen die Vorschriften über die Lieferung, die Abnahme, die Zahlungsraten, die Dauer der Gewährleistung, die Höhe der Vertragsstrafen usw. enthalten. Sie unterliegen der Genehmigung durch den Minister. Anträge auf ihre Abänderung und Ergänzung sind an die Eisenbahndirektion Berlin zu richten, damit sie zunächst einer Berathung durch die in Betracht kommenden Ausschüsse unterworfen werden können. Zu einer Zuschlagsertheilung ist die ministerielle Genehmigung einzuholen. Die in Deutschland bestehenden grösseren Lokomotiv- und Wagenbauanstalten sind behufs Ueberwachung des Baues der von ihnen zu liefernden Betriebsmittel je einer königlichen Eisenbahndirektion zugewiesen, welche die ihr für Abnahmezwecke überwiesenen Eisenbahnbauinspektoren und Regierungsbaumeister und geeignetenfalls eine Werkstätteninspektion mit dieser Thätigkeit zu betrauen hat.

— **Unterhaltung der Personenwagen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen in einem ausführlichen Erlass beauftragt, mit dem grössten Nachdruck darauf zu halten, dass die Unterhaltung der Personenwagen durch die Werkstätten und ihre Beaufsichtigung im Betriebe stets mit der grössten Sorgfalt bewirkt wird. Unbeschadet der beschleunigten Instandsetzung der Personenwagen zu Zeiten des starken Verkehrs ist den Werkstätten die nöthige Zeit zu belassen, um die Fahrzeuge stets in ordnungsmässigem Zustand zu erhalten. Unter Hinweisung auf frühere Erlasse behält sich der Minister vor, auf Grund der bei der Handhabung dieser Vorschriften von den Eisenbahndirektionen einberichteten Erfahrungen in kurzem zusätzliche Bestimmungen zu erlassen. — Der Minister erklärt weiter, dass er den allergrössten Werth darauf lege, dass die Personenwagen sich jederzeit in einem guten, der Verwendungsart der Wagen entsprechenden Zustand befinden und damit berechtigte Klagen über mangelhafte Beschaffenheit der Wagen verhütet werden. Dies beziehe sich namentlich auf das Laufwerk der Wagen, dessen Unterhaltung zum Zweck des ruhigen Laufes mit besonderer Aufmerksamkeit erfolgen müsse und vorzugsweise bei den für schnellfahrende Züge bestimmten Fahrzeugen der grössten Sorgfalt bedürfe.

Indem der Minister vertraut, dass die königlichen Eisenbahndirektionen diesem wichtigen Zweige des Eisenbahndienstes ihre unausgesetzte Aufmerksamkeit widmen werden, beauftragt er diese, die erforderlichen Maassnahmen alsbald zu treffen und bei etwa vorkommenden Unregelmässigkeiten gegen die schuldigen Beamten mit Strenge vorzugehen. Nach den letzten Finanzausweisen nehme er an, dass die durch den Wirthschaftsetat überwiesenen Mittel ausreichen werden, um die Personenwagen den vorstehenden Gesichtspunkten gemäss zu unterhalten; soweit Ueberschreitungen nicht zu vermeiden sind, sind sie bei Vorlage der nächsten Finanzperiode anzumelden und zu begründen.

Behufs Verbesserung der Gangart der vierachsigen Personenwagen bestimmt der Erlass ferner, dass die Drehgestelle nach und nach mit der dritten Federung, entsprechend der neuesten Bauart, versehen werden. Zur Auswechselung ist eine Anzahl derartiger Drehgestelle bereits in Bestellung gegeben, die vorhandenen Drehgestelle sind in den eigenen Werkstätten nach den von der Eisenbahndirektion Berlin zu überweisenden Zeichnungen umzubauen. Es ist hierbei so vorzugehen, dass zunächst die Schlafwagen, dann die D-Zugwagen und demnächst die übrigen vierachsigen Fahrzeuge die geänderten Drehgestelle erhalten und diese Arbeit spätestens in drei Jahren beendet ist. Die hierfür entstehenden Kosten sind zu ermitteln und zum 1. November d. J. einzuberichten. Für den Neubau der D-Zugwagen, die bei dieser Gelegenheit stets die neuen Drehgestelle erhalten sollen, sind der Eisenbahndirektion Berlin die Mittel überwiesen. Es ist zur Sprache gebracht, dass die ungleiche Gewichtsvertheilung bei einigen Schlafwagen und D-Zugwagen, hauptsächlich denen mit Seitengang, zum unruhigen Lauf der Wagen beitrage, und es erscheint nothwendig, hierin für Abhilfe zu sorgen. Die Wagen sind daher abzuwiegen und durch Anbringung von Eisenplatten so auszugleichen, dass nicht nur die beiden Drehgestelle annähernd gleiche Belastung erhalten, sondern auch die Gewichte der Wagenkasten in Bezug auf ihre Längsachse gleichmässig vertheilt sind. Dieser Gewichtsausgleich ist jedenfalls bei Gelegenheit des Umbaues der Schlafwagen und D-Zugwagen zu bewirken und auch bei den schon umgebauten Wagen dieser Art bei nächster Gelegenheit zu bewirken; über die Art des Vorgehens soll die Eisenbahndirektion Berlin den in Betracht kommenden Direktionen gleichfalls Mittheilung machen. Wegen einer gleichartigen Behandlung der im Privatbesitz befindlichen Schlaf- und Speisewagen ergeht besondere Bestimmung.

— **Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.** In dieser sind nach einem vor einigen Monaten ergangenen Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zur besseren Veranschaulichung des Verkehrs mit den Balkanstaaten vom 1. Januar 1903 ab an Stelle der Verkehrsbezirke 52 und 53 folgende neue Bezirke zu bilden: Verkehrsbezirk 52: Galizien, Bukowina; Verkehrsbezirk 52a: Rumänien; Verkehrsbezirk 53: Ungarn, Slavonien, Kroatien, Siebenbürgen, Bosnien, Hercegovina; Verkehrsbezirk 53a: Serbien, Bulgarien, Türkei, Griechenland.

— **Ueber die Herstellung der Arztwagen für die Hilfszüge der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** sprach in

der Sitzung des Vereins Deutscher Maschineningeniöre Eisenbahndirektor Schlesinger in Tempelhof. Er führte aus, dass diese überaus segensreiche Einrichtung auf die Anregung des Kaisers zurückzuführen sei und binnen kurzem auf 77 Stationen der preussischen Staatsbahnen Hilfszüge aufgestellt werden, deren jeder aus einem Geräthschaftswagen und einem Arztwagen besteht. Ersterer entspricht den bisher mit derartigen Wagen gemachten Erfahrungen; dagegen mussten die Arztwagen unter Hinzuziehung erfahrener Aerzte von der Eisenbahndirektion Berlin nach einem von ihr in Gemeinschaft mit den Eisenbahndirektionen Cassel und Hannover ausgearbeiteten Entwurfe eingerichtet werden.

Der Arztwagen ist aus einem zweiachsigen breiten Durchgangswagen IV. Klasse mit Lüftungsaufbau hergerichtet worden. Das Innere ist durch eine Wand in zwei Abtheilungen getheilt; das kleinere Abtheil dient als Arztraum, das grössere als Krankenraum. Ersterer enthält einen Operationstisch, einen Schrank für Verbandmittel und Instrumente, einen Waschschrank und einen Schnell-Wassererhitzer sowie das erforderliche Mobiliar. Der Krankenraum enthält acht Lagerstätten, und zwar je zwei über einander; um die Verletzten nach dem Geschlechte trennen zu können, ist der Raum durch eine Friesdecke abzutheilen. Schliesslich enthält der Wagen ein Kloset. Besonderer Werth ist auf das Mitführen einer thunlichst grossen Wassermenge gelegt. Die Heizung kann von der Lokomotive aus erfolgen; um aber den Wagen thunlichst unabhängig auszugestalten, ist er noch mit einem Gasofen versehen.

Die praktische Ausführung der Wagen war der Hauptwerkstatt Tempelhof übertragen, da diese infolge ihrer langjährigen Mitwirkung bei Kriegslazarethzug-Angelegenheiten mit den einschlägigen Verhältnissen vertraut war. Bislang konnten bereits 30 Arztwagen den betreffenden Stationen überwiesen werden, und bis Ende dieses Jahres werden sämmtliche 77 Arztwagen fertiggestellt sein.

— **Ueber Feuerschutzmittel für Eisenbahnfahrzeuge** hielt Eisenbahndirektor Schumacher in Potsdam in der Sitzung des Vereins Deutscher Maschineningeniöre am 23 September d. J. einen Vortrag.

Die in den letzten Jahren wiederholt vorgekommenen Eisenbahnunfälle mit nachfolgenden, Menschenleben vernichtenten Brandschäden haben die preussische Staatseisenbahnverwaltung veranlasst, eine eingehende Prüfung der bei dem Bau der Personenwagen zur Verwendung kommenden Materialien vorzunehmen. Mit der praktischen Durchführung der erforderlichen Versuche wurde die Werkstätteninspektion Potsdam beauftragt. Der Vortragende erläuterte unter Vorlage von Photographien und Probestücken eingehend die mit grosser Gründlichkeit angestellten Brandproben. Auf Grund der hierbei gewonnenen Ergebnisse ist zur Sammlung weiterer Erfahrungen zunächst beschlossen, bei neu zu beschaffenden Personenwagen 1. bei einem Theil derselben die Fussbodenschalbretter möglichst ohne Naht mit Asbestpappe und Blech zu belegen und die Löcher des Fussbodens auszubuchsen; 2. das Füllmaterial der Fussböden und Wände nach dem Gautsch'schen Verfahren zu imprägniren; 3. die Füllung der Polster unter den Sitzen durch Asbestpappe mit Blech oder Asbestschiefer zu schützen und die brennbaren Gurte durch Anwendung der Knippenberg'schen Drahtpolster zu vermeiden; 4. die Gardinen aus Wolle herzustellen und Leinengardinen ganz auszuschliessen; 5. an Stelle der bisherigen Kokosvelourmatten imprägnirte Stuhlrohrmatten und für die Abtheile I. Klasse Wollteppiche zu verwenden; 6. ausserdem soll von der Werkstätteninspektion Potsdam ein vierachsiger Versuchswagen (D-Zugwagen I., II., III. Klasse) gebaut werden, bei welchem das Kastengerippe unverändert beizubehalten ist, welcher jedoch imprägnirte Schalbretter für Fussboden, Seitenwände und Zwischenwände enthält.

Die Wände in der III. Klasse dieses Wagens sollen sowohl in Betreff der Haltbarkeit der Farbe auf dem imprägnirten Holz, als auch auf die Bearbeitungsfähigkeit dieses Holzes für Wände mit Füllung geprüft werden. Eine Wand der III. Klasse soll nicht auf Füllung gearbeitet, sondern roh mit aufgelegter und gestrichener Asbestpappe belegt werden.

Aehnliche Bestimmungen sind für die im Betriebe vorhandenen älteren Personenwagen erlassen. Ferner sollen in den Packwagen besondere Werkzeugkasten (ausser dem Rettungskasten) aufgestellt werden, um die bei Unfällen erforderlichen Werkzeuge sofort zur Hand zu haben. Von besonderem Interesse waren auch die mit verschiedenen Extinktören angestellten Versuche.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** Die Direktion hat jetzt betreffs des auf 2 500 000 ℳ. veranschlagten Bahnbaues Blankenburg-Quedlinburg bezw. Thale ihre Forderung an die Interessenten dahin ermässigt, dass nicht 600 000 ℳ., sondern die Hälfte als verlorener Zuschuss gezahlt und die andere Hälfte in Aktien gezeichnet wird. Die Direktion verlangt aber, dass die Interessenten auf zehn Jahre für die übernommenen Aktien auf Dividende verzichten und dass dann diese Aktien nur Dividende bekommen, wenn die übrigen Aktionäre vorweg 5 % erhalten haben. Die Stadt Quedlinburg, die 100 000 Mark als verlorenen Zuschuss geben und 200 000 ℳ. Aktiennehmen soll, ist grundsätzlich mit dieser Bedingung einverstanden. Die Stadt Blankenburg aber, von der 50 000 ℳ. als Zuschuss und 100 000 ℳ. Aktienzeichnung verlangt werden, hat beschlossen, zu verlangen, dass die Aktien nach zehn Jahren den übrigen Aktien gleichgestellt werden. Hierdurch sind den „Berl. N. Nachr.“ zufolge wieder neue Schwierigkeiten für das Bahnprojekt entstanden.

— **Nordhausen - Wernigeroder Eisenbahn.** In der am 30. September d. J. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht zur Kenntniss genommen, die Bilanz und das Gewinn- und Verlustkonto genehmigt und die Vertheilung einer Dividende von $4\frac{1}{2}$ % für die A-Aktien und $3\frac{1}{2}$ % für die B-Aktien beschlossen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. September d. J. in 13 Arbeitstagen 210 239 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 172 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 204 627 und auf den Arbeitstag 15 740 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 30. September d. J. auf den Arbeitstag 432 und im ganzen 5 612 Doppelwagen oder 2,7 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. September d. J. 30 522 Doppelwagen gegen 29 541, in Oberschlesien 77 142 Doppelwagen gegen 76 901 und in den drei Bezirken zusammen 317 903 Doppelwagen gegen 311 069 und war demnach im Saarbezirk 981 Doppelwagen oder 3,3 %, in Oberschlesien 241 Doppelwagen oder 0,3 % und in den drei Bezirken zusammen 6 834 Doppelwagen oder 2,2 % höher, als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat September d. J. stellt sich der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 415 923 Doppelwagen gegen 398 688, im Saarbezirk auf 60 842 Doppelwagen gegen 57 416, in Oberschlesien auf 155 497 Doppelwagen gegen 151 424 und in den drei Bezirken zusammen auf 632 262 Doppelwagen gegen 607 528 und betrug demnach im Ruhrbezirk 17 235 Doppelwagen oder 4,3 %, im Saarbezirk 3 426 Doppelwagen oder 6 %, in Oberschlesien 4 073 Doppelwagen oder 2,7 % und in den drei Bezirken zusammen 24 734 Doppelwagen oder 4,1 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen 9 Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 3 517 984 Doppelwagen gegen 3 621 303, im Saarbezirk 533 576 Doppelwagen gegen 531 354, in Oberschlesien 1 257 248 Doppelwagen gegen 1 340 157 und in den drei Bezirken zusammen 5 308 808 Doppelwagen gegen 5 492 814 und ist demnach im Ruhrbezirk 103 319 Doppelwagen oder 2,8 % niedriger, im Saarbezirk 2 222 Doppelwagen oder 0,4 % höher, in Oberschlesien 82 909 Doppelwagen oder 6,2 % und in den drei Bezirken zusammen 184 006 Doppelwagen oder 3,3 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 30. September d. J. 82 836 offene Wagen gegen 78 231 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 4 605 oder 5,9 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Betrieb der Bahnhofswirthschaften.** Aus einigen von der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen in dieser Hinsicht soeben erlassenen Bestimmungen ist zu entnehmen, dass die Wahrnehmung gemacht worden ist, dass in manchen, namentlich grösseren Bahnhofswirthschaften die in den Pachtverträgen vorgeschriebenen Speiseständer nicht alle Speisen enthalten, welche an die Reisenden abgegeben werden, wodurch der hauptsächliche Zweck, der bei Einführung dieser Ständer beabsichtigt war, nämlich dem Publikum sicheren Aufschluss über die Preise der dargebotenen Speisen und Getränke zu ertheilen, nicht erfüllt wird. Es ist daher angeordnet worden, dass in allen Bahnhofswirthschaften, in welchen nicht die sämmtlichen vorräthigen Speisen und Getränke in die Karten der Ständer aufgenommen werden können, gesonderte Speisekarten aufzulegen sind, die dem vorerwähnten Mangel abhelfen. Hinsichtlich Form und Ausstattung dieser Karten wird als zweckmässig erachtet, wenn sie in ähnlicher Weise, wie solche in feineren Speise- und Weinhäusern üblich sind, hergestellt

werden, nämlich in einer buchförmig aufzuklappenden Mappe mit entsprechender Aufschrift am Deckel, in welcher im Bedarfsfalle auch die Weinkarte eingelegt sein kann. — Weiter ist darauf hingewiesen, wie sich auch die Bedienung der Reisenden an den Büffets dadurch wesentlich erleichtern und beschleunigen liesse, wenn die Preise der hauptsächlichen zur Abgabe bereitgestellten Esswaaren mittelst Karton- oder Blechtäfelchen ersichtlich gemacht sind, wodurch dann gleichzeitig auch die Reisenden in die Lage versetzt werden, das Geld für die gewünschte Waare im voraus abzuzählen. — Unter Bezug auf die einschlägigen Bestimmungen in den Pachtverträgen ist deshalb angeordnet, dass künftighin auf sämmtlichen Büffets oder fahrbaren Speisetischen — bei letzteren insoweit möglich — von den angebotenen kalten Speisen, wie Braten jeder Art, Schinkenbrödchen, Würste, Eier und Obstportionen, die betreffenden Preise durch aufgesteckte kleine Tafeln in genügend auffallender Weise angegeben werden. — Die Eisenbahnbetriebsdirektionen sind veranlasst worden, bei Ueberwachung des Betriebes der Bahnhofswirthschaften besondere Aufmerksamkeit dem Einschänken zuzuwenden und gegen die Sitte gewohnheitsmässig schlechten Einschänkens stets sofort mit empfindlichen Geldstrafen einzuschreiten.

— **Ueber den in voriger Nummer kurz gemeldeten Eisenbahnunfall in der Nähe Berlins** erfahren wir vorläufig folgendes:

Geheimer Baurath Garbe, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Regierungs- und Baurath Cordes, Vorstand der Werkstätteninspektion Grunewald, Werkmeister Bayer und Eisenbahnsekretär Platz unternahmen am 1. d. Mts. mit einer der neuen Lokomotiven mit überhitztem Dampf eine Versuchsfahrt vom Bahnhof Grunewald in der Richtung auf Wannsee und Drewitz. Auf der Lokomotive befanden sich ausserdem Führer und Heizer, zusammen sechs Personen. Bei der Rückfahrt von Drewitz musste die Maschine wegen Haltesignals auf der Strecke vor Bahnhof Wannsee bremsen und die Fahrt verlangsamen. Während dieses Vorgangs ist nun aus noch nicht feststehender Ursache die Feuerthür plötzlich aufgesprungen; aus ihr schoss eine gewaltige Stichflamme hervor, welche den ganzen Führerstand in Feuer hüllte. Die Stichflamme traf zunächst den Heizer Jaschke, dessen Anzug sofort Feuer fing. Regierungsrath Cordes gerieth beim Absprung unter einen vorüberfahrenden Güterzug, so dass ihm die rechte Hand überfahren wurde. Geheimerath Garbe wurde an der rechten Kopfseite verbrannt, er ist indessen ziemlich wiederhergestellt. Herrn Cordes ist im Charlottenburger Krankenhaus der Unterarm abgenommen worden, er befindet sich den Umständen nach befriedigend. Der Heizer musste ebenfalls in das genannte Krankenhaus gebracht werden und ist dort verstorben. Ueber die näheren Umstände und die vermuthliche Ursache des bedauerlichen Unfalls, über den die Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist, werden wir demnächst eingehender berichten.

— **Fahrzeiten der Vorortzüge in Bayern.** Vielfachen Wünschen entgegenkommend, wurden bei den bayerischen Staatsbahnen zur Erhöhung der Geschwindigkeit der Vorortzüge deren Fahrzeiten nunmehr nach einer Grundgeschwindigkeit von 65 km und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km berechnet. Das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal der Vorortzüge wird nun besonders darauf hingewiesen, dass trotz der Grundgeschwindigkeit von 65 km an keiner Stelle der Bahn die wirkliche Fahrgeschwindigkeit von 45 km in der Stunde überschritten werden darf, weil bei den Vorortzügen keine Schutzwagen geführt werden; die Eisenbahnbetriebsdirektionen haben aber wegen Freihaltens einer Schutzabtheilung in dem der Maschine folgenden Wagen das nöthige anzuordnen.

— **Fahrkartenkontrole durch das Schaffnerpersonal in Bayern.** Nachdem trotz vielfacher Warnungen infolge unnöthigen Herumkletterns eines Schaffners an dem Zuge während der Fahrt auf der bayerischen Staatseisenbahn neuerdings ein Unfall sich ereignet hat, nimmt deren Verwaltung hieraus Veranlassung, dem betreffenden Personale die Beobachtung der einschlägigen Bestimmungen, bei deren richtiger und genauer Befolgung das Klettern an den Zügen während der Fahrt zum Zwecke der Vornahme der Fahrkartenkontrole durchaus unnöthig ist, wiederholt in Erinnerung zu bringen. Die Aufsichtsorgane wurden gleichzeitig angewiesen, Zuwiderhandlungen festzustellen und gegebenenfalls deren Bestrafung zu veranlassen.

— **Konzessionsertheilung zum Bau von Nebeneisenbahnen in Württemberg.** Der württembergischen Eisenbahngesellschaft ist die Konzession zum Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen von Jagstfeld nach Neuenstadt, von Vaihingen an der Enz (Bahnhof) nach Enzweihingen und von Amstetten nach Gerstetten ertheilt worden. Nach der im Regierungsblatt veröffentlichten Konzessionsurkunde gewährt der Staat dem Unternehmer einen einmaligen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Beitrag für Jagstfeld-Neuenstadt von 28 000 ℳ, für Vaihingen-Enzweihingen von 24 000 ℳ, für Amstetten-Gerstetten von 32 000 ℳ je für das Kilometer Bahnlänge. Der Staatsbeitrag darf aber keinenfalls überschreiten bei der ersten Linie 338 000 ℳ, bei der zweiten 140 000 ℳ, bei der dritten 640 000 ℳ. Die Spurweite der Bahnen Jagstfeld-Neuenstadt und Vaihingen-Enzweihingen soll 1,435 m betragen, die Feststellung der Spurweite der Bahn Amstetten-Gerstetten bleibt der Entschliessung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, vorbehalten. Die Konzession wird auf die Dauer von 90 Jahren verliehen. Nach Ablauf dieser Frist gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigenthum des Staates über. Wenn die Reineinnahme aus dem Betrieb der drei Strecken in drei Betriebsjahren 6 % der von dem Unternehmer aus eigenen Mitteln aufgewendeten Anlagekosten überstiegen hat, so nimmt für die folgenden Jahre mit einem 6 % übersteigenden Erträgniss die Staatskasse an dem Mehrerträgniss nach Verhältniss des geleisteten Staatsbeitrags Theil. Bei der Berechnung des Gewinnes wird der Gesammtertrag der drei Strecken und im Falle der Abtretung einer solchen der Ertrag der beiden übrigen Strecken zu Grunde gelegt.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat August d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 849,48) km 3 126 978 (2 978 548) Personen und 738 551 (738 633) t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen 2 254 000 (2 092 659) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 700 000 (2 735 774) ℳ, aus sonstigen Quellen 317 000 (327 000) ℳ, im ganzen 5 271 000 (5 155 433) ℳ, somit gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres um 115 567 ℳ mehr. Vom 1. April bis letzten August d. J. betrugen die Einnahmen 25 196 000 ℳ und waren gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres um 466 315 ℳ höher.

— **Beförderung von Strassenkehricht und Hausabfällen von Stuttgart nach Neustadt.** Von der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen sind dem Stadtschultheissenamt Stuttgart die Vertragsentwürfe über 1. die Beförderung von Strassenkehricht und Hausabfällen von Stuttgart nach Neustadt O.-A. Waiblingen und die Errichtung einer Kehrichtverladeanlage auf dem Nordbahnhof Stuttgart, 2. die Herstellung und Benutzung eines Gleisanschlusses auf der Station Neustadt zur Kehrichtentladung zugegangen. Nach den Vertragsentwürfen geschieht die Beförderung des Kehrichts und der Abfälle in Wagenladungen von 10 000 kg ab Stuttgart Nordbahnhof unter Berechnung der Fracht nach dem von dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, durch Entschliessung vom 19. Juli d. J. genehmigten ermässigten Frachtsatz von 0,09 ℳ für 100 kg. Zur Beförderung werden von der Eisenbahnverwaltung offene Wagen mit 10 bis 15 t Ladegewicht ohne besondere Anrechnung gestellt. Zur Beladung der Eisenbahnwagen wird auf dem Nordbahnhof Stuttgart ein besonderes Verladegleis mit einer Verladerampe nach den von der Generaldirektion und der Stadt gemeinschaftlich aufgestellten Plänen gebaut. Das Gleis wird von der Eisenbahnverwaltung hergestellt, und zwar übernimmt sie den Bau der Anschlussweiche und den Gleisoberbau auf ihre Rechnung, während die Stadtgemeinde die Erdarbeiten, die Herstellung sämmtlicher Mauern und die Ueberdeckung des Bahngrabens auf ihre Kosten auszuführen hat. Ferner übernimmt die Eisenbahnverwaltung die Unterhaltung der Anschlussweiche, des Verladegleises und der bahnseitigen Grabenmauern, während die Unterhaltung der übrigen Theile der Verladerampe sowie die Reinigung des Grabens von der Stadtgemeinde zu besorgen ist.

Beide Verträge sind vom Gemeinderath genehmigt worden.

— **Filderbahn.** Die staatliche Aufsichtsbehörde hat in den letzten Tagen eine ausserordentliche Prüfung des Personenbeförderungsdienstes auf der Filderbahn vornehmen lassen, wobei sich zahlreiche Anstände ergeben haben. Die Aufsichtsbehörde hat die verantwortlichen Leiter des Dienstes der Bahn an ihre Pflichten erinnert und die sofortige Beseitigung der Anstände angeordnet.

— **Die Wiesbadener Bahnhofsfrage** scheint nun endgültig geregelt. In der Stadtverordneten-Sitzung vom 29. September d. J. machte Oberbürgermeister Dr. v. Ibell die Mittheilung, dass die dieser Tage abgehaltene Konferenz zwischen Vertretern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministeriums sowie der Eisenbahndirektion Frankfurt und der Stadt Wiesbaden wegen der noch schwebenden Differenzen bezüglich des Bahnhofsneubaues ein befriedigendes Ergebniss gehabt habe.

— **Besuch der Düsseldorfer Ausstellung.** Unsere Mittheilungen hierüber in Nr. 72 d. Ztg. ergänzen wir wie folgt:

1. August	34 197 Besucher und	19 572 ℳ Einnahme		
10. „	54 542 „	„ 32 809 „	„	(Sonntag)
16. „	33 920 „	„ 22 690 „	„	
22. „	47 420 „	„ 26 922 „	„	(Feuerwerk)
12. Septbr.	29 454 „	„ 21 380 „	„	
14. „	62 732 „	„ 41 562 „	„	(Sonntag)
17. „	29 107 „	„ 10 226 „	„	

Am 12. September war das Wetter so schlecht, dass das Feuerwerk ausfallen musste.

Den Verkehr auf dem Ausstellungsbahnhofe veranschaulichen nachstehende Zahlen:

	es kamen an		es fuhren ab		
1. August	6 476	Personen	7 270	Personen	
10. „	9 959	„	12 476	„	(Sonntag)
16. „	6 564	„	7 859	„	
22. „	9 671	„	10 846	„	(Feuerwerk)
12. Septbr.	5 958	„	6 830	„	
14. „	12 551	„	13 360	„	(Sonntag)
17. „	4 227	„	4 551	„	

Scheidet man alle Sonntage und Feuerwerksabende, auch den als solchen in Aussicht genommenen 12. September, aus, so ergeben 12 gewöhnliche Wochentage in der Zeit vom 1. August bis 17. September 323 977 Besucher und 204 459 ℳ Einnahmen, ferner auf dem Ausstellungsbahnhof 44 266 ankommende und 52 674 abfahrende Personen. Hieraus erhält man als täglichen Durchschnitt 26 998 Besucher, 16 019 ℳ Einnahme, 3 689 ankommende und 4 206 abfahrende Reisende. Die Ausstellungsbahn brachte also täglich etwa $1/7$ der Besucher und beförderte rund $1/6$ zurück.

Dass die Zahl der vom Ausstellungsbahnhof abfahrenden Reisenden grösser ist als die der ankommenden, erklärt sich wohl aus dem natürlichen Wunsch vieler Besucher, bis zum späten Abend in der Ausstellung zu verweilen und dann lieber mit den letzten Ausstellungszügen, als mit den vom Hauptbahnhof abgehenden gewöhnlichen Zügen heimzukehren.

— **Hauptwerkstätte der Grossen Berliner Strassenbahn.** Eine Einladung der Direktion der Grossen Berliner Strassenbahn führte vor einiger Zeit, wie die „D. Verk.-Ztg." meldet, eine grössere Zahl von Vertretern der Presse nach dem Norden Berlins, wo sich in der Uferstrasse und der Badstrasse die Hauptwerkstätte der genannten Strassenbahn befindet. Unter sachkundiger Führung wurden alle Abtheilungen der Werkstätte besichtigt, und die Erschienenen nahmen mit Interesse von den Einzelheiten des trefflich eingerichteten Betriebes Kenntniss. Die Werkstätte ist anlässlich der Umwandlung des Pferdebahnbetriebes der Strassenbahn in elektrischen Betrieb vollständig umgestaltet und erheblich erweitert worden. Während sie ursprünglich nur 8 093 qm einnahm, bedeckt sie jetzt nach Hinzutritt des Grundstücks in der Uferstrasse eine Fläche von 25 287 qm, und das Personal der Hauptwerkstätte beläuft sich jetzt auf 630 Personen, zu denen noch das Personal der auf demselben Grundstück untergebrachten Weichenbauwerkstatt (45 Personen) und der Materialienverwaltung (16 Personen) kommt. Die Hauptwerkstätte hat im allgemeinen nicht die Aufgabe, neue Wagen zu bauen; sie erledigt nur die laufenden Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten, die bei der Ausdehnung des Strassenbahnbetriebes — der Wagenpark der Gesellschaft umfasst zur Zeit 1 380 Motorwagen und 1 386 Anhängewagen — erklärlicherweise nicht gering sind; daneben werden in der Werkstätte die hauptsächlichsten Ersatztheile angefertigt. Die am meisten vorkommenden Arbeiten sind: Nachdrehen von Achsen und Radreifen, Tischler-, Stellmacher- und Lackirerarbeiten an den Wagen, endlich Instandsetzungen der Motoranker und anderer Theile der elektrischen Ausrüstung der Wagen. Dabei kommt in Betracht, dass geringfügigere Instandsetzungsarbeiten in den kleineren Werkstätten der Strassenbahnhöfe ausgeführt werden. Auch diese Werkstätten sind nicht unbedeutend, denn ausser den bei der Hauptwerkstätte thätigen 630 Beamten und Arbeitern werden im ganzen noch 430 andere Personen mit der Unterhaltung der Wagen der Grossen Berliner Strassenbahn beschäftigt.

Anlässlich der Besichtigung der Hauptwerkstätte hatte die Direktion eine Ausstellung der verschiedenen Wagengattungen — von dem ersten, im Jahre 1865 eingestellten, noch recht primitiven Wagen bis zu den eleganten und bequemen Motorwagen neuester Bauart — veranstaltet, die ebenfalls mit Interesse in Augenschein genommen wurde. An den Wagen war auch die Entwickelung der Schutz- und Fangvorrichtungen, der Linienbezeichnungen, Laternen usw. zu ersehen; auch wurden Untergestelle und andere Ausrüstungstheile für sich vorgeführt.

Oesterreich.

— **Das Investitionsprogramm der österreichischen Staatsbahnen** für das Jahr 1901 konnte nicht vollständig eingehalten werden, da das Gesetz bekanntlich erst im Juni verabschiedet wurde. Dessen ungeachtet wurde fast der dritte Theil des Programms zur Ausführung gebracht. Im ganzen erforderten die Investitionen des Jahres 1901 die Summe von 24 347 000 Kr., von denen 13 864 000 Kr. auf die Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes 3 210 000 Kr. auf den Bau zweiter, dritter und vierter Gleise, 1 660 000 Kr. auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und auf Anlagen zur Sicherung des Zugverkehres, 4 735 000 Kr. auf die Erweiterung von Stationen, 543 000 Kr. auf Ergänzungsanlagen am Hochbau und 331 000 Kr. auf die Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werkstätten und Heizhäusern entfallen.

— **Baubewilligung für die Pyhrnbahn.** Die Stationskommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung sowie die Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der Theilstrecke der Pyhrnbahn von Klaus bis zum Bosrucktunnel — in diesen fällt die Landesgrenze zwischen Oberösterreich und Steiermark — wurde von der Statthalterei in Linz in der Zeit vom 15. bis 23. September d. J. und in Betreff der Fortsetzungsstrecke vom südlichen Tunnelausgange bis zur Station Selzthal der österreichischen Staatsbahnen von der Statthalterei in Graz in der Zeit vom 24. bis 26. September d. J. durchgeführt. Die Verhandlungen haben zu einem anstandslosen Ergebnisse geführt, und es konnte demgemäss für die Gesammtstrecke der Pyhrnbahn die Baubewilligung ohne weiteres ertheilt werden.

— **Zur Bauvergebung der Linie Schwarzach-Gastein.** Die wegen der Grundeinlösungen für die Linie Schwarzach-Gastein der Tauernbahn eingeleiteten Verhandlungen scheiterten, weil die Grundeigenthümer unverhältnissmässig hohe Preise verlangten. Es wird nun zur Zwangsenteignung geschritten werden, deren Durchführung einen erheblichen Zeitaufwand erfordert.

— **Die Kuratel für die Südbahnprioritäten.** Das Oberlandesgericht in Wien hat die Rekurse des Prioritätenbesitzers, welcher um die Bestellung eines besonderen Kurators für die 4 prozentigen Prioritäten angesucht hatte, sowie der Südbahn (vergl. Nr. 77 S. 1163 d. Ztg.) abschlägig beschieden.

— **Der österreichische Eisenbahnbeamtenverein beim Eisenbahnminister.** Dieser Tage sprach beim Eisenbahnminister eine Abordnung des genannten Beamtenvereines vor, um ihn zu bitten, zum Zwecke der Regelung wichtiger Personalfragen bei der in Aussicht stehenden Eisenbahnverstaatlichung Vertrauensmänner aus Beamtenkreisen einzuberufen. Der Sprecher der Abordnung wies darauf hin, dass die Leitung des Vereines es nie verabsäumt habe, bei einschneidenden Standesfragen die Vermittelung des Ministers anzurufen. Als eine solche Standesangelegenheit erscheine gegenwärtig die mit der Verstaatlichung mehrerer grosser Privatbahnen verbundene Uebernahme von deren Beamten in den Staatsbahndienst. Die in den Tageszeitungen hierüber verbreiteten widersprechenden Gerüchte hätten tief beunruhigend auf die betheiligte Beamtenschaft gewirkt. Der Eisenbahnminister erklärte, wie gemeldet wird, die vorgetragene Bitte wegen Anhörung von Vertrauensmännern aus dem Kreise der in Betracht kommenden Bediensteten in eingehende Erwägung ziehen zu wollen. Eine Prüfung der im Falle des Uebergange einer der grossen Privatbahnen auf den Staat zu regelnden Personalfragen könne angesichts der grossen Schwierigkeiten nur erwünscht sein. Ueber den begreiflichen Wunsch, bei der Uebernahme nicht nur die erworbenen Rechte, sondern auch die wohl begründeten Aussichten der zu übernehmenden Privatbahnbeamten bestmöglich zu wahren, erwähnte der Minister, dürfe doch auch die Rücksicht auf das schon im Staatseisenbahndienste stehende Personal keineswegs hintangesetzt werden. Der Minister betonte, dass es Aufgabe der Verwaltung sein werde, diese schwierigen Fragen, falls es zur Verstaatlichung kommen sollte, mit Wohlwollen der Lösung zuzuführen.

— **Frachtgebühren für Zündhölzer.** Die Wiener Handels- und Gewerbekammer hat auf Ersuchen des Vereins der österreichischen Zündholzfabrikanten eine Eingabe an das Eisenbahnministerium gerichtet, in welcher darauf hingewiesen wird, dass die Ausfuhr von Zündwaaren aus Ungarn nach Oesterreich dermalen im Gegensatz zu den Verhältnissen in früherer Zeit grösser als in umgekehrter Richtung sei. Diese Thatsache sei in erster Linie eine Folge der grossen Frachtbegünstigungen, welche die ungarischen Staatsbahnen den ungarischen Zünd-

waaren gewähren. Um dieser Schädigung der österreichischen Industrie zu steuern, haben die österreichischen Staatsbahnen und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Zündholzsendungen im Durchzug nach Ungarn Frachtermässigungen bewilligt. Die österreichischen Staatsbahnen haben überdies zum Schutze der galizischen Zündwaaren auf den galizischen Staatsbahnstrecken besondere Ermässigungen eingeführt. Durch diese Maassnahmen seien die niederösterreichischen Zündholzfabriken auch in ihrem Absatz nach Galizien geschädigt. Die Kammer stellt daher das Ersuchen, dass im Inlandsverkehr bei allen Stückgutsendungen von Zündwaaren eine Gleichstellung der Frachtsätze auf allen Linien der Staatsbahnen erfolge. Gleichzeitig wurde das Handelsministerium um die Unterstützung dieses Ansuchens gebeten.

— **Bosnische Tarifbegünstigungen.** Zur Unterstützung der vom Verein der Industriellen von Oberösterreich und Salzburg erhobenen Beschwerden über die tarifarischen Begünstigungen, welche neuerdings bosnischen Industrieerzeugnissen auf den bosnischen Staatsbahnen eingeräumt werden und welche bis zu 50 und 75 % der gewöhnlichen Frachten betragen, hat der Centralverband der Industriellen an das Handelsministerium eine Eingabe gerichtet, worin die Industrieförderungspolitik der bosnischen Landesverwaltung überhaupt einer scharfen Kritik unterzogen wird. Diese Politik sei entschieden gegen Oesterreich gerichtet, denn der gesammte Handelsverkehr werde planmässig nach Ungarn abgelenkt, und habe sich, obgleich die Kosten der Okkupation und die Aufwendungen für die wirthschaftliche Hebung des Landes zum grössten Theile aus österreichischen Mitteln bestritten werden, die österreichische Volkswirthschaft in Bosnien nicht einmal den Besitzstand zu erhalten vermocht, den sie vor der Okkupation dort inne hatte. Der Centralverband ersucht daher das Handelsministerium, seinen Einfluss für die Interessen der heimischen Volkswirthschaft gegen die Maassnahmen der bosnischen Landesverwaltung nachdrücklich einzusetzen.

Ungarn.

— **Kündigung der direkten Eisenbahntarife zwischen Oesterreich und Ungarn.** Mit Bezug auf die in Nr. 78 S. 1178 d. Ztg. erwähnte Zuschrift der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft an die Direktion der ungarischen Staatsbahnen, in welcher die ungarischen Verbandstarife zum 1. Januar 1903 gekündigt werden, theilt der „Pester Lloyd" mit, dass diese Maassnahme nur eine formale Bedeutung besitze. Veranlasst sei sie durch die schon im vorigen Jahre erfolgte Kündigung des auf 10 Jahre abgeschlossenen Tarifübereinkommens, das am 1. Januar 1903 ablaufe. Hinsichtlich der Erneuerung des Uebereinkommens seien zwischen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und der Direktion der ungarischen Staatsbahnen im Laufe des Sommers eingehende Verhandlungen gepflogen worden, die einen befriedigenden Abschluss als sicher voraussetzen lassen. Die neu festgestellten Bedingungen des Uebereinkommens harren der Zustimmung der maassgebenden Faktoren; da aber diese Zustimmung noch ausstehe, habe die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft an alle an den Verbandstarifen betheiligten Bahnen die vorhergesehene dreimonatliche Kündigung ergehen lassen müssen. Eine sachliche Bedeutung komme diesem Schritte nicht zu, da es als nahezu gewiss angenommen werden könne, dass das neue Tarifübereinkommen zur rechten Zeit in Kraft treten werde.

Der Landesbund der ungarischen Fabrikindustriellen wird demnächst eine Sitzung abhalten, in welcher anlässlich der Kündigung der österreichisch-ungarisch-bosnischen Verbandstarife seitens der österreichisch-ungarischen Staatsbahngesellschaft eine Denkschrift an die Regierung wegen wirksamen Schutzes der ungarischen Interessen beschlossen werden soll. In der hierüber vom Bunde veröffentlichten Mittheilung wird der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass die ungarische Regierung diese Aktion um so entschiedener unterstützen werde, weil das Vorgehen der österreichisch-ungarischen Staatsbahngesellschaft (angeblich) auf die Einflussnahme der österreichischen Regierung zurückzuführen sei.

— **Anmiethung von Fahrbetriebsmitteln seitens der ungarischen Staatsbahnen.** Mit Genehmigung des Handelsministers haben die ungarischen Staatsbahnen am 1. Oktober 1898 von der allgemeinen und internationalen Wagenleihgesellschaft 1 000 Stück Güterwagen, von der ungarischen Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft 500 Stück Güterwagen auf die Dauer von vier Jahren angemiethet und sich im Vertrage das Recht vorbehalten, nach Ablauf der vierjährigen Miethsdauer die Wagen unter Einrechnung der entrichteten Miethgebühren in ihr Eigenthum zu übernehmen. Da die vierjährige Miethdauer mit dem 1. d. Mts. abgelaufen ist, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen, wie mitgetheilt wird, von ihrem vertragsmässigen Rechte Gebrauch gemacht und die Wagen in ihr Eigenthum übernommen. Der im vorhinein vereinbarte Ankaufspreis wird in mehrjährigen Raten abgestattet werden

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im August d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatseisenbahnen	18 261 700	+ 902 404
Südbahn (ungarische Linien)	1 515 580	+ 5 623
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	143 324	— 18 285
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 129 564	+ 6 280
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	69 456	— 26 051
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	92 400	— 1 700
Hauptbahnen zusammen	21 212 024	+ 868 271
Lokalbahnen „	3 350 630	+ 18 129
insgesammt	24 562 654	+ 886 400

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme der Hauptbahnen 145 272 980 Kr., jene der Lokalbahnen 22 481 963 Kr., zusammen 167 754 943 Kr. Es zeigt sich gegenüber den gleichen Ergebnissen des Vorjahres bei den Hauptbahnen ein Ausfall von 1 259 873 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen — 801 590 Kr., bei der Südbahn + 107 172 Kr., bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter — 104 519 Kr., bei der Kaschau-Oderberger — 194 947 Kr., bei der Mohács-Fünfkirchener — 265 610 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser — 379 Kr.), bei den Lokalbahnen hingegen eine Mehreinnahme von 533 819 Kr., somit bei allen ungarischen Eisenbahnen insgesammt eine Verminderung der Einnahmen um 726 054 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge der hier erwähnten Eisenbahnen (ohne die Kleinbahnen, d. h. die Stadt- und Strassenbahnen) betrug 17 650 km gegen 17 529 km im Vorjahre; die Vermehrung um 120 km entfällt auf die Lokalbahnen, deren Länge von 8 156 km auf 8 277 km stieg, während die Länge der Hauptbahnen mit 9 373 km unverändert blieb.

Uebrige europäische Länder.

— **Fahrpreisermässigung für Weinlesearbeiter in Frankreich.** Als einen erfreulichen Fortschritt im französischen Verkehrsleben begrüsst es die Zeitschrift „Mutuelle-Transports" in ihrer September-Nummer, dass die Orléansbahn für die Weinerntezeit des laufenden Jahres in den Departements Charente, Gironde, Dordogne, Lot et Garonne, Lot, Tarn et Garonne, Haut Garonne und Tarn den Weinlesearbeitern eine Fahrpreisermässigung gewährt hat. Sie beträgt 50 % für die Hin- und Rückfahrt in III. Klasse und wird den Arbeitern gewährt, die zur Weinlese in Gruppen von fünf und mehr Theilnehmern zusammen reisen, auf der Hin- und Rückfahrt mindestens 100 km zurücklegen und sich als Weinlesearbeiter durch eine Bescheinigung ihrer Heimathsbehörde ausweisen. Die Ermässigung wird nur in der Zeit vom 10. September bis 10. Oktober gewährt, und muss zwischen der Hin- und Rückfahrt ein Zwischenraum von nicht weniger als acht Tagen und nicht mehr als 31 Tagen liegen. Unsere Quelle spricht die Hoffnung aus, dass bald auch andere Bahnen den Weinlesearbeitern eine gleiche Vergünstigung zu Theil werden lassen, wie dies bereits mehrfach für die Beförderung landwirthschaftlicher Arbeiter geschehen sei. — Bemerkt sei hierzu, dass eine ähnliche Fahrpreisermässigung auf den württembergischen und bayerischen Staatsbahnen für Hopfenpflücker (s. Nr. 46 S. 734 Jahrg. 1901 und Nr. 54 S. 852 d. Ztg.) eingeführt ist und dass auf den ungarischen Staatsbahnen für landwirthschaftliche Arbeiter, sofern sie in Gruppen von mindestens 10 Personen reisen, schon seit Jahren gleich günstige Beförderungsbedingungen bestehen. Die weitgehenden Ermässigungen, die für Arbeiter auf den preussischen und anderen Staatsbahnen bestehen, setzen wir als bekannt voraus.

— **Pariser Stadtbahn.** Eine neue Strecke des „Métropolitain", der unterirdische Theil der zweiten, der den äusseren Boulevards des rechten Seineufers folgenden Ringlinie, ist am 4. d. Mts. eröffnet worden. Diese Theilstrecke geht von der Place de l'Etoile (Stern) bis zur Place d'Anvers (Antwerpen). Aus Anlass dieser Eröffnung sind im Pariser Stadtrath wieder die mangelhaften Bedingungen, unter welchen die Lüftung der unterirdischen Tunnel der Stadtbahn gesichert ist, zur Erörterung gelangt. Im vorigen Jahre hatte der Seinepräfekt auf eine Anfrage dem Stadtrath mitgetheilt, dass Unter-

suchungen der Luft in den Tunneln gemacht seien und würden, dass ihr Ergebniss aber noch keine bestimmten Schlussfolgerungen zuliesse. Jetzt kommt von einem Mitgliede des Stadtraths eine neue Anfrage an den Präfekten, welche erklärt, die dicke und heisse Luft in den Tunneln der Linie Nr. 1 habe sich nicht gebessert, und die Eröffnung der zweiten Linie gäbe Anlass, ernstlich Mittel für bessere Lüftung zu suchen.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Bekanntlich hatte die Abgeordnetenkammer im Frühjahr mit 12 Stimmen Mehrheit den Rückkauf der Westbahn beschlossen. Die Gegner der Verstaatlichung wiesen indess darauf hin, dass gerade die Abgeordneten aus dem eigentlichen Interessengebiet der Westbahn mit grosser Mehrheit, 73 gegen 9 Stimmen, gegen den Rückkaufsantrag stimmten. Nun haben auch sieben Generalräthe (Departementsvertretungen) derselben Gegend in ihrer Herbstsitzung sich zur Sache ausgesprochen. Alle sieben (Côtes-du-Nord, Eure, Finistère, Manche, Mayenne, Seine-et-Oise und Seine-Inférieure) haben dahingehende Beschlüsse gefasst, jedes Rückkaufsprojekt zu beseitigen. Ebenso haben alle Handelskammern und Gewerbekammern der betreffenden Bezirke aus eigenem Antrieb sich gegen den Rückkauf erklärt. Der „Temps", der Fühlung mit der Regierung hat, verzeichnet diese Stimmungsäusserungen mit dem Bemerken, danach sei es schwer, sich über den Stand der öffentlichen Meinung der interessirten Bevölkerung in dieser Angelegenheit zu täuschen.

— **Die Ausstandsbewegung und die Eisenbahner in Frankreich.** Der Generalausstand ist von den sozialistischen Bergwerksarbeiter-Organisationen in Frankreich abermals wenigstens grundsätzlich beschlossen worden, und in der That haben schon viele Tausende die Arbeit eingestellt. Von Interesse ist dabei, dass auf dem Kongress, welcher den betreffenden Beschluss fasste, folgendes Telegramm des Vorsitzenden des Syndikats der Eisenbahner verlesen wurde: „Die Zeitungen kündigen an, dass das ‚syndicat des chemins de fer' den Bergarbeitern im Falle des allgemeinen Ausstandes seine Hilfe versprochen habe. Diese Mittheilungen sind ungenau. Wir haben niemals eine ähnliche Aufforderung, noch einen Vorschlag für eine ‚interföderale Union' erhalten. Folglich haben wir diese Eventualität nicht zu prüfen."

— **Winterbetrieb auf der Brünigbahn.** Nach verschiedenen Weiterungen und Schwierigkeiten sind die nöthigen Vereinbarungen zwischen den interessirten Gemeinden und der Direktion der Jura-Simplonbahn wegen des Winterbetriebes endgültig zustande gekommen, so dass für 1902/03 der Winterbetrieb gesichert ist.

— **Wengernalpbahn und Jungfraubahn.** In der Generalversammlung der Wengernalpbahngesellschaft ist der Antrag der Firma Guyer-Zeller, der Hauptinteressentin der Jungfraubahn, die Verwaltungsräthe der Wengernalpbahn abzuberufen, mit grosser Mehrheit angenommen worden. Von weiterem Interesse ist bei den persönlichen Streitigkeiten nur die Thatsache, dass der Präsident der Jungfraubahn v. Hegner amtlich erklärte, dass die Jungfraubahn an eine Verschmelzung mit der Wengernalpbahn gar nicht denke und dass eine solche für viele Jahre ausgeschlossen sei. Dem Verwaltungsrath der Wengernalpbahn, besonders Herrn Bachschmidt, wurden Missbräuche in der Geschäftsführung zur Last gelegt.

— **Madrid-Bilbao.** Für die Herstellung einer möglichst gradlinigen Verbindungsbahn zwischen Madrid und Bilbao hat sich dem „Journ. des transp." zufolge in Madrid und London eine spanisch-englische Gesellschaft unter dem Namen der baskisch-castilianischen Eisenbahngesellschaft gebildet, welche beabsichtigt, den jetzt 552 km langen Schienenweg zwischen jenen beiden Städten auf 415 km abzukürzen. Das Aktienkapital des Unternehmens wird 30 000 000 Pes. (rund 24 000 000 ℳ) betragen.

— **Die Pforte und die Orientbahnen.** Das energische Einschreiten des österreichisch-ungarischen Botschafters in Konstantinopel bei der Pforte hinsichtlich des Zusammentritts des Schiedsgerichtes, das die zwischen der türkischen Regierung und der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen schwebenden Streitfragen entscheiden soll, ist von vollem Erfolg begleitet gewesen; das Schiedsgericht wird aller Voraussicht nach im nächsten Frühjahre zusammentreten. Die Streitfragen, über die durch das Schiedsgericht entschieden werden soll, betreffen Entschädigungsansprüche der Betriebsgesellschaft, welche bis zum Jahre 1888 zurückreichen und die hauptsächlich sich darauf stützen, dass die Pforte ihrer schon in den 70er Jahren der Betriebsgesellschaft gegenüber eingegangenen Verpflichtung, die Häfen von Konstantinopel, Varna, Dedeagatsch und Salonichi auszubauen sowie eine Reihe von Zufahrtstrassen herzustellen, theils überhaupt nicht, theils nicht in der vertragsmässig bedungenen Weise entsprochen habe, dass sie besonders in Salonichi in den von einer französischen Unternehmung hergestellten Hafenanlagen vertragswidrig hohe Taxen einhebe und hierdurch den Verkehr über diesen Hafen unterbinde. Die Betriebsgesellschaft hat den französischen Gerichtsfunktionär Maillard als ersten sowie den ehemaligen Oberrichter bei dem österreichisch-ungarischen Gerichtshofe in Konstantinopel, Quassay, zum zweiten Schiedsrichter ernannt, während von der Pforte Gabriel Effendi und der Unterrichtsminister Dschelal Bey zu Schiedsrichtern bestimmt wurden.

Fremde Welttheile.

— **Die Ausdehnung der allgemeinen Tarifbestimmungen auf die Transbaikalbahn.** Wie die „Birshewyja Wedomosti" erfahren, hat die Tarifkommission sich in ihrer letzten Sitzung dafür ausgesprochen, dass der allgemeine Gütertarif zum 15./28. d. Mts. und der allgemeine Personentarif zum Schlusse des laufenden Jahres auf die Transbaikalbahn ausgedehnt wird. Da somit der Tarifbruch bei Irkutsk in Wegfall kommen wird, so steht eine ziemlich erhebliche Verbilligung des Verkehrs in Aussicht. Solange die Bahnstrecke um das Südende des Baikalsees noch nicht fertiggestellt ist, werden für den Transport über den See in der Schifffahrtszeit nach wie vor 5 Kop. für das Pud erhoben werden und im Winter, wenn der Transport über das Eis erfolgt, entsprechend mehr.

Die Transbaikalbahn besteht aus folgenden Theilstrecken: Irkutsk-Baikal 62 Werst (= 66 km), Myssowaja-Ssretensk 1 034 Werst (= 1 103 km) und Kotaiski Rasjesd-Mandschuria 322 Werst (= 344 km) (Kaidalowsche Zweigbahn).

— **Zum Verkehr auf der chinesischen Ostbahn.** Um den von verschiedenen betheiligten Kreisen an die Verwaltung der chinesischen Ostbahn gestellten Anforderungen, betreffend die Beförderung der Güter auf ihr über die russische Grenze hinaus und im Verkehr nach Russland, nachzukommen, beabsichtigt die vorerwähnte Verwaltung, noch bevor die chinesische Ostbahn dem öffentlichen regelmässigen Verkehr übergeben ist, ihre Stationen dem direkten Verband mit den übrigen Eisenbahnen des russischen Reichs einzuverleiben. Aus Anlass dessen hat am 27. August (9. September) in den Räumen des geschäftsführenden Direktors für den internationalen Verkehr der russischen Bahnen eine Konferenz aus den Vertretern der russischen Eisenbahnen stattgefunden, deren Beurtheilung verschiedene diesbezügliche Fragen unterbreitet sind, auf die wir demnächst zurückkommen werden.

— **Schantung-Eisenbahn.** Ueber eine durch Naturereignisse veranlasste schwere Betriebsstörung auf dieser Bahn schreibt man der „Köln. Ztg." aus Schanghai Ende August: Gewaltige Ueberschwemmungen haben an einigen Stellen den Bahndamm beschädigt, vor allem aber die über den Weifluss führende grosse Brücke zerstört. Die „North China Daily News" bringt einen sehr ruhigen längeren Artikel darüber, in dem es u. a. heisst: Man muss die Direktoren der Schantung-Eisenbahn beglückwünschen, dass sie den Verkehr schon vierzehn Tage nach der Ueberschwemmung wiederhergestellt haben. Regelmässige Züge verkehren wieder zwischen Tsingtau und Weihsien, nur geht jetzt auf Kosten der Gesellschaft statt des Zuges eine Fähre über den Weifluss. Schwere Güter müssen zur Zeit diesseits des Stromes bleiben, doch hofft man, in wenigen Wochen eine Nothbrücke herstellen zu können. Der bedauerliche Vorfall ist nach dem Urtheil des englischen Blattes in keiner Weise auf Nachlässigkeit zurückzuführen. Die verantwortlichen Techniker wollten die Brücke gern vor dem Hochwasser vollenden, weshalb an den beiden mitten im Strom stehenden Pfeilern mit allem Eifer gearbeitet worden zu sein scheint; diese schnelle Arbeit würde unter gewöhnlichen Umständen gar keine schlimmen Folgen gehabt haben. Unglücklicherweise kamen nun gerade in diesem Sommer ganz ausserordentlich starke Ueberschwemmungen vor. Die beiden heruntergerissenen Spannungen liegen 300 und 600 m unterhalb ihrer früheren Lage im Schlamme. Dies gibt eine Vorstellung von der riesigen Gewalt des Wassers. Die Erbauer der Brücke verdienen deshalb keinen Tadel für das, was eingefallen, sondern Lob für das, was stehen geblieben ist. Man muss sich überhaupt davor hüten, an den Eisenbahnbau in China einen europäischen Maassstab anlegen zu wollen. Besonders in Schantung hat man mit sehr absonderlichen klimatischen Bedingungen zu rechnen. Denn sieht man von gelegentlichen Schneefällen ab, die nicht viel zu bedeuten haben, so kann man sagen, dass sich fast der gesammte Niederschlag des ganzen Jahres auf die beiden Monate Juli und August zusammendrängt. Dazu kommt noch, dass das Wasser alsdann mit viel grösserer Gewalt von den völlig abgeholzten Bergen

herabstürzt, als es unter sonst gleichen Umständen in einer bewaldeten Gegend der Fall wäre.

— **Eisenbahn Swakopmund - Windhuk.** Nach dem im „D. Kol.-Bl.“ veröffentlichten Thätigkeitsbericht des Eisenbahnkommandos über die Monate April, Mai und Juni d. J. wurde vom 1. April bis 17. Juni d. J. das Schienengleis von Kilometer 340 bis 382 vorgestreckt und erreichte am 17. Juni 5 Uhr Nachmittags die Höhe des zukünftigen Stationsgebäudes in Windhuk. Es konnte daher am 19. Juni zu der am 20. und 21. Juni geplanten landwirthschaftlichen Ausstellung der erste Personenzug in Windhuk einlaufen. Dieses Ziel war nur zu erreichen gewesen durch vorläufige Umgehung oder theilweisen Behelfsbau einer Anzahl von Brücken, deren Herstellung in bleibender Bauart jedoch schon so weit vorbereitet war, dass diese, ohne Betriebsstörungen nöthig zu machen, in kurzer Zeit beendigt sein wird. Die Eröffnung des Betriebes bis Windhuk, die für den Personen- und Güterverkehr am 1. Juli dieses Jahres erfolgte, hat daher ein Vierteljahr früher stattgefunden, als man erwartet hatte. Der Betrieb funktionirte seither im allgemeinen gut; Betriebsstörungen oder Unregelmässigkeiten kamen nur vereinzelt vor. Für den Verkehr auf der Gesammtstrecke ist ein neuer Fahrplan aufgestellt und vom 1. August ab bis auf weiteres in Kraft getreten. Danach geht jede Woche am Montag und Donnerstag von Swakopmund und Windhuk je ein Zug, der, da Fahrten bei Nacht ausgeschlossen sind, auf halber Strecke in Karibib übernachtet und am folgenden Tage Windhuk bezw. Swakopmund erreicht. Der eine dieser Züge dient nur dem Personenverkehr für weisse Reisende, der andere ist ein gemischter Zug, der nicht nur weisse Reisende, sondern auch Eingeborene befördert, ausserdem Eilgut und Vieh. Für den Güterverkehr ist jeden Tag von der Anfangs- und Endstation ein Zug vorgesehen, der mit drei Uebernachtungsstationen die Gesammtstrecke in vier Tagen durchfährt.

— **Bau von 100 t-Wagen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Wie „Glückauf“ nach „Bradstreet's“ vom 26. August d. J. mittheilt, baut die Pressed Steel Car Company in Pittsburg gegenwärtig für die Monongahela Connecting Railway 100 Güterwagen, deren jeder eine Tragfähigkeit von 100 t haben soll; das todte Gewicht eines solchen Wagens beträgt etwa 30 t, bei voller Ladung wird er mithin gegen 130 t wiegen. Die grössten bisher in den Vereinigten Staaten gebauten Güterwagen haben eine Tragfähigkeit von 75 t; sie gehören der Pennsylvania-Eisenbahn und dienen fast ausschliesslich zum Transport schwerer Geschütze.

— **Panama-Eisenbahn.** Die 70 km lange Eisenbahn über die Landenge von Panama ist Eigenthum der französischen Panama-Kanalgesellschaft und wird — falls der von letzterer mit den Vereinigten Staaten vereinbarte Vertrag in Kraft tritt — mit in den Besitz der letzteren übergehen. Hierzu bemerkt „Railway age“, dass damit der grosse nordamerikanische Bundesstaat zum ersten Male in den Besitz einer eigenen Staatsbahnlinie gelangt und zwar einer solchen, die unter allen anderen Bahnen eine eigenthümliche Ausnahmestellung einnimmt. Die Bahn hat die aussergewöhnliche Spurweite von 1,66 m zwischen den Schienen. Trotz ihrer geringen Länge beträgt das in ihr steckende Aktienkapital 65 000 000 Fr.; die Verwaltung besitzt aber den beneidenswerthen Vorzug, dass sie sich um Tariffragen, um Wettbewerbsrücksichten, um die Einlegung von Schnellzügen und um Erweiterungspläne, wie sie bei allen anderen Verwaltungen jederzeit zu schwierigen Erörterungen führen, keine Sorge zu machen braucht. Der einzige Wettbewerb, den diese Bahn zu fürchten hat, wird ihr voraussichtlich in nicht zu ferner Zeit durch ihre eigenen neuen Eigenthümer bereitet werden, wenn der Panamakanal zum Ausbau gelangt sein wird und dieser dann einen Verkehr von Meer zu Meer ohne Aufenthalt und Umladung gestattet. Alsdann wird ihr nur der geringe Zwischenverkehr nach den Städten Culebra, Frijoles, Monkey Hill und nach anderen kleinen Binnenstädten verbleiben.

Allgemeines.

— **Berliner Bahnhofsverkehr.** Ein interessantes Bild dieses Verkehrs wird durch die Uebersicht der sogenannten Bahnhofsdroschken geboten. Wie das Berliner Polizeipräsidium mittheilt, wurden im Jahre 1901 im ganzen 654 345 dieser Droschken vom Publikum benutzt. Es entfielen hiervon auf den Anhalter Bahnhof 133 374, auf den Stettiner Bahnhof 122 638, auf Bahnhof Friedrichstrasse 121 482, auf den Lehrter Bahnhof 104 017, auf den Potsdamer Bahnhof 87 457, auf den Schlesischen Bahnhof 27 299, auf den Görlitzer Bahnhof 24 331 und auf den Bahnhof Alexanderplatz 23 747. Der Verkehr war auf allen Bahnhöfen am stärksten im Monat August, wo zusammen 96 839 Droschken in Gebrauch genommen wurden. Die Monate Juli und September sind fast gleich stark; es wurden etwa je 71 000 Droschken verlangt. Im Februar wurden nur 30 818 Droschken benutzt; etwas höhere Zahlen zeigen Januar und November.

— **Hohe Altschienenpreise in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die im Jahre 1899 schon vorgekommene Erscheinung, dass nordamerikanische Eisenbahnen ihre alten Schienen zu einem Preise verkaufen konnten, der höher war, als die auf Grund älterer Lieferungsverträge von ihnen erstandenen neuen, ist gegenwärtig, wie das „Handelsmuseum“ mittheilt, abermals zu verzeichnen. Infolge der hohen Preise für Stangenstahl, welche von den Fabriken landwirthschaftlicher Maschinen, Nägelfabriken usw. gewährt werden, sind für Altschienen 31 D. erhältlich, während neue Schienen aus älteren Lieferungsverträgen 28 D. kosten. Ende August 1901 war der Preis für Stangenstahl freilich nur 25 D.

Rechtsprechung.

— **Zur Haftpflicht der Schlafwagengesellschaften** brachte das diesjährige vierte Heft von Eger's „Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen“ eine längere Abhandlung aus der Feder des Direktionsassessors Dr. Reindl in München, in der die bereits früher von uns — Nr. 45 S. 692 Jahrg. 1900 d. Ztg. — vertretene Ansicht eingehend begründet wird, dass die Schlafwagengesellschaften nicht als „Gastwirthe“, sondern lediglich aus dem Transportvertrage haften. Dieselbe Auffassung wird jetzt vom Reichsgerichtsrath Brückner in Nr. 12 der Zeitschrift „Das Recht“ aus dem Wesen und Inhalte des betr. Rechtsgeschäfts in einem Aufsatze entwickelt, der zu folgendem Schlussergebnisse gelangt: „Das Rechtsverhältniss zwischen den Reisenden einerseits und der Eisenbahnverwaltung sowie der Schlafwagengesellschaft andererseits lässt sich nur einheitlich auffassen, nämlich als Transportvertrag, durch welchen die letzteren beiden gemeinschaftlich die Beförderung der Person des Reisenden und seines Gepäcks von einem Orte zu einem anderen übernehmen. Die Einheitlichkeit tritt auch in der Lösung eines Zuschlagbillets zur Fahrkarte in die äussere Erscheinung. Auch bei den D-Zügen liegt kein besonderer Miethsvertrag vor.“ Für die hier vertretene Meinung weist Reichsgerichtsrath Brückner auch auf das rechtlich ganz gleichstehende Verhältniss zwischen den Reisenden und den Dampferunternehmungen hin, welch' letztere nicht als Inhaber „schwimmender Hotels“, sondern lediglich als Transportanstalten betrachtet werden. Ein Urtheil des Reichsgerichts über die hier erörterte Frage liegt noch nicht vor.

Bücherschau.

— **Taschenbuch zum Abstecken der Kurven an Strassen und Eisenbahnen.** Von C. Knoll. Zweite Auflage. Neu bearbeitet von W. Weitbrecht, Professor für geodätische Fächer an der königlichen Baugewerkeschule und an der württembergischen Fachschule für Vermessungswesen in Stuttgart. Mit 41 Figuren und 11 Zahlentafeln. Stuttgart. 1902. Arnold Bergsträsser Verlagsbuchhandlung (A. Kröner). Gebunden Preis 3 ℳ.

Wie bei den sonst gebräuchlichen, gleichen Zwecken dienenden Hand- oder Taschenbüchern zerfällt auch der Inhalt des vorliegenden in einen allgemeinen Theil und in einen besonderen Theil, der die für die Feldarbeiten wichtigen Zahlentafeln enthält. Im ersten finden sich die Anleitungen zum Abstecken von Kreisbögen und Uebergangsbögen, die rechnerische Ermittelung der zum Abstecken nöthigen Bestimmungsstücke und die Lösung verschiedener Aufgaben, die bei der Absteckung der Bögen vorkommen. Im zweiten Theil sind in sieben Abschnitten behandelt die Absteckung eines zwei auf dem Gelände gegebene Gerade berührenden Kreises von bestimmtem Halbmesser, von Kreisbögen mit bestimmtem Halbmesser, die durch gegebene Punkte gehen, von Kreisbögen mit zu bestimmendem Halbmesser, die in verschiedenartiger Weise durch gegebene Punkte gehen und gegebene gerade Linien berühren, weiterhin die Absteckung von Tangenten an gegebene Kreise, von Korbbögen, von Gleisen, deren Abstand stellenweise zu- und wieder abnehmen soll (wie auf Bahnhöfen); schliesslich ist eingehend erörtert die Frage der Schienenüberhöhung, der Uebergangsbögen, der Spurerweiterung, der Ausrundung der Neigungswechsel u. a. Die wesentlichen Formeln

sind am Schlusse zusammengestellt. Der zweite Theil des Buches enthält in 11 Tafeln das Material für den praktischen Gebrauch.

Von Wichtigkeit ist, dass der Verfasser neben der 60 er Theilung des Kreises auch die 100 er Theilung, die namentlich in den südwestlichen Theilen Deutschlands und den angrenzenden Ländern noch vielfach angewendet wird, berücksichtigt hat. Auch im übrigen ist das Buch von grösserer Reichhaltigkeit, als manche der sonst gebräuchlichen Handbücher, die der Verfasser im übrigen bei der Ausarbeitung durchweg zu Rathe gezogen hat. So hat er auch die bekannten Taschen- und Handbücher von Sarrasin und Oberbeck, Kröhnke, Hanhart und Waldner berücksichtigt. Ferner sind die bei den württembergischen Staatsbahnen gültigen Vorschriften über das Abstecken von Uebergangsbögen und die Achsversicherung sowie das Verlegen des Oberbaues benutzt, wie denn überhaupt sich der Verfasser wohlwollender Berathung an maassgebender Stelle erfreut hat. Das Buch ist in seiner Vollständigkeit, klaren und erschöpfenden Darstellung dem Fachmann ein treffliches Hilfsmittel.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Am 1. Oktober d. J. ist der an der Strecke Scherfede-Fröndenberg zwischen den Stationen Wickede und Neheim-Hüsten gelegene Personenhaltepunkt Vosswinkel für den Güterverkehr und der an der Strecke Leinefelde-Treysa zwischen den Stationen Leinefelde und Dingelstädt (Eichsfeld) gelegene Personenhaltepunkt Birkungen für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 15. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Creuzthal-Hilchenbach-Amalienhütte zwischen den Stationen Feudingen und Friedrichshütte-Laasphe gelegene, bisher nur dem Personenverkehre dienende Station Sassmannshausen für den Gepäckverkehr sowie für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 79 — Inser.-Nr. 2579 — d. Ztg.)

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Auf dem Haltepunkt Oelschütz der Linie Glauchau-Wurzen — zwischen den Stationen Nerchau-Trebsen und Wurzen — ist am 1. Oktober d. J. öffentlicher, beschränkter Eil- und Stückgutverkehr eingeführt worden.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Vom 1. Oktober d. J. ab ist die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Kolin-Cercan gelegenen Personenhaltestelle Piskocil in Silber-Skalitz abgeändert worden.

Vereins-Kilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger der braunschweigischen Landeseisenbahn (Nr. 4 a) und der Lübeck-Büchener Eisenbahn (Nr. 19) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Kilometerzeiger der königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin (Nr. 32) ist der Nachtrag IV und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der Nachtrag IX erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 4 a und Nr. 19 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichniss der königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover (Nr. 39) ist — unter Aufhebung des im März 1896 ausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisses Nr. 39 nebst zugehörigen Nachträgen — neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag II zum Güterwagenparkverzeichniss der königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg (Nr. 42) und Nachtrag IV zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen“.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 506 vom 27. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend den Entwurf eines I. Nachtrages zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 2. Oktober d. J.).

Nr. III 1028 vom 26. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 50 des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 2. Oktober d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 24. April 1903 in Dresden stattfinden.)

Nr. VI 108 vom 22. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Unterstützung der Schriftleitung der Vereinszeitung durch geeignete Beiträge (abgesandt am 3. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Oktober 1902 wird die im Bau begriffene Reststrecke Niedeck-Broddydamm der normalspurigen Nebenbahn Broddydamm-Dt.-Eylau in Betrieb genommen.

An derselben liegt nur die Verladestelle Jaykowo, welche für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen ist ausgeschlossen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird diese Verladestelle in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Die bereits dem Betrieb übergebene Station Neumark erhält die Bezeichnung Neumark Wpr.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 2. Oktober 1902. (2577)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Scheune für den Stückgutverkehr, beschränkt auf den Verkehr mit der Kleinbahn Casekow-Pencun-Oder.

Am 15. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Stettin und Stöven an der Bahnstrecke Stettin-Pasewalk gelegene Haltestelle Scheune, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, auch für den Stückgutverkehr eröffnet, beschränkt auf den Verkehr mit der Kleinbahn Casekow-Pencun-Oder.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Oktober 1902. (2578)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Creuzthal-Hilchenbach-Amalienhütte zwischen den Stationen Feudingen und Friedrichshütte-Laasphe gelegene, bisher nur dem Personenverkehre dienende Station Saasmannshausen für den Gepäckverkehr sowie für den

Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Station Sassmannshausen wird vorläufig nur in die Staatsbahn-Gruppen- und Gruppenwechsel-Gütertarife einbezogen. Soweit in diesen Tarifen Entfernungen für Sassmannshausen noch nicht vorgesehen sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die um 5 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Friedrichshütte-Laasphe oder die um 3 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Feudingen zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigste Gesammtentfernung ergibt.

Elberfeld, den 30. Sept 1902. (2579)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verpachtungen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die neueingerichtete Bahnhofswirthschaft zu Frankenthal soll zum 1. Januar 1903 vergeben werden.

Zur Wirthschaft gehören folgende Räume:

1. im Erdgeschoss:
   Wartesaal und Wirthschaftszimmer III. Klasse, Grösse 19/10 m, Wirthschaftszimmer I./II. Klasse, Grösse 8/8 m, und die Wirthschaftsküche;
2. im Kellergeschoss:
   4 zusammenhängende, mit der Wirthschaftsküche durch Treppe verbundene Kellerräume.

Gut empfohlene Bewerber, welche sich über längere erfolgreiche Thätigkeit im Wirthschaftsgewerbe ausweisen müssen, wollen ihre Gesuche unter Beigabe ihrer Zeugnisse und eines Vermögensnachweises bis

15. November 1902

bei der Direktion einreichen. Die Gesuche müssen ein bestimmtes Preisangebot enthalten.

Persönliche Vorstellung ist nicht erwünscht. Die Verpachtungsbedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ bei der Direktionskanzlei in Ludwigshafen a. Rhein zu beziehen. (2580)

Ludwigshafen a. Rh., 27. Sept. 1902.
Die Direktion.
v. Lavale.

4. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Der für den Verkehr mit den Stationen der Crefelder Eisenbahn in den Heften A 1 bis 4 vom 1. April 1895 bezw. den zugehörigen Nachträgen zu Gunsten der Crefelder Eisenbahngesellschaft vorgesehene Zuschlag von 1 ℳ. für jeden verwendeten Wagen, welcher neben den Frachtsätzen erhoben wird, kommt bei Verwendung von Schemelwagen nicht doppelt, sondern nur einmal zur Berechnung, wenn das Gesammtgewicht der auf zwei Schemelwagen vertheilten Ladung 15 t nicht übersteigt.

Elberfeld, den 30. Sept. 1902. (2581)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 10. Oktober 1902 tritt für den Berlin - Stettin - mitteldeutschen Güterverkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen Entfernungsabkürzungen zwischen verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg und der Direktionsbezirke Berlin und Stettin.

Die Station Belleben ist als Versandstation in den Ausnahmetarif für Pflastersteine nach den Berliner Bahnhöfen einbezogen.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 4. Oktober 1902. (2582)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin - Stettin - schlesischer Güterverkehr.

Am 10. Oktober d. J. gelangen in dem Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine von Sommerfeld nach einigen Berliner Vororten Ausnahmesätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 2. Oktober 1902. (2583)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 15. Oktober d. J. treten für Eisen und Stahl etc. des Ausnahmetarifs Nr. 10 A unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen die nachstehenden direkten Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen in Kraft:

Nach und von	a	b	c	d	e
Römerstadt k. k. St. B.-Gleiwitz . . .	124	83	78	67	51

Breslau, den 3. Oktober 1902. (2584)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif.

Theil II, 3. Heft
(Verkehr mit S. C. B. und weiter)
vom 1. Januar 1900.

Mit Wirksamkeit ab 10. Oktober 1902 wird der Ausnahmetarif Nr. 34 (Petroleum rumänischen Ursprungs) wie folgt ergänzt:

Von Regensburg Donaulände nach	Centimes für 100 kg
Brig (Brigue)	652
Sion (Sitten)	586

München, den 2. Oktober 1902. (2585)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Tarifheft 1.

Vom 10. Oktober neuen Stils 1902 ab wird die neben der staatlichen Umschlagstelle Breslau Oderhafen gelegene Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung Breslau Stadthafen in demselben Umfange als Tarifstation in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen, in welchem für Breslau Oderhafen Frachtsätze bestehen. Die neue Tarifstation dient nur dem Verkehr von Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Breslau. Die Fracht wird zu den für Breslau Oderhafen vorgesehenen Frachtsätzen berechnet, ohne dass daran die Bedingung des Umschlags für die nach dem Hafen gehenden und von ihm austretenden Wagenladungen geknüpft wird. Für die Behandlung der Sendungen in der städtischen Hafenanlage ist der von dem Magistrat der Stadt Breslau herausgegebene Gebührentarif maassgebend.

Bromberg, den 3. Oktober 1902. (2586)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die bisherige Ladestelle Posen (Gerberdamm) als Tarifstation in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Die neue Tarifstation dient vorläufig nur dem Verkehr von Frachtgut und lebenden Thieren in Wagenladungen. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Soweit durch die anderweite Frachtberechnung für Posen (Gerberdamm) Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 20. November d. J. ab gültig.

Ueber die Frachtberechnung und Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Stettin, den 4. Oktober 1902. (2587)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird ein Nachtrag VII zum Tarifheft B 3 (Mainz-Baden) herausgegeben, der Aenderungen des Kilometerzeigers, der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife enthält.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, werden diese erst vom 15. November d. J. ab gültig. (2588)

Frankfurt a/M., den 1. Oktober 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif (Gruppe I, II/V) wird mit Gültigkeit vom 15 Oktober 1902 der Nachtrag 7 herausgegeben. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Druckstücke des Nachtrags 7 sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Magdeburg, den 3. Oktober 1902. (2589)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.

(Gruppe IV/VIII.)

Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. August 1900 der 7. Nachtrag. Er enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Ermelinghof, Hövelhof, Gronau Grenze, Neuhaus i/Westf., Paderborn Nord und Sennelager des Direktionsbezirks Münster, Osterstedt und Wasbek des Direktionsbezirks Altona und Lübberstadt des Direktionsbezirks Hannover, ferner Aenderung des Waarenverzeichnisses verschiedener Ausnahmetarife. Die Stationen Bodenburg, Almstedt-Segeste, Sibbesse, Hönze, Eitzum, Barfelde, Gronau i/Hann. und Salzdetfurth treten in den Direktionsbezirk Cassel (Tarifgruppe VI/VIII) über.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 0,10 ℳ. zu beziehen ist.

Cöln, den 28. September 1902. (2590)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1902 gelangen für die Beförderung von frischem Obst zwischen der Station Caslau der k. k. priv. österr. Nordwestbahn einerseits und den Stationen Stuttgart und Frankfurt a/M. andererseits folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach den Stationen der									
	k. württemberg. Staatseisenbahnen						kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.			
	Stuttgart Hauptbahnhof		Stuttgart Nordbahnhof		Stuttgart Westbahnhof		Frankfurt a/M. Hauptbahnhof		Frankfurt a/M. Hafen r. M., Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	
	Abtheilung									
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
	Frachtsätze in Mark für 100 kg									
Caslau	4,30	4,18	4,32	4,20	4,35	4,23	4,58	4,45	4,54	4,41

Diese Frachtsätze finden Anwendung auf Obst, frisches, als:
Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsische, Pflaumen (Zwetschgen), Prünellen, Quitten, Weichsel und Weintrauben
und zwar
Abtheilung I verpackt,
Abtheilung II unverpackt (in loser Schüttung), jedoch nur für den Verkehr aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland, wenn mit je einem Frachtbriefe mindestens 5 000 kg auf einem Eisenbahnwagen aufgeliefert werden oder die Fracht für dieses Gewicht und einen Eisenbahnwagen bezahlt wird.

München, den 4. Oktober 1902. (2591)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1902 werden im Verkehr von Mocker transit, Alexandrowo transit und Sosnowice transit mehrere Stationen der Bezirke der Eisenbahndirektionen Königsberg, Danzig und Posen als Empfangsstationen neu in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 3. Oktober 1902. (2592)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1902 wird die an der Strecke Coblenz-Trier zwischen den Stationen Carden und Cochem gelegene Haltestelle Clotten des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, die nur für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 150 kg eingerichtet ist, in den Gütertarif für den oben genannten Verkehr einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen. (2593)

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

St. Johann-Saarbrücken, 3. Oktober 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Oktober 1902 erscheint zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. November 1898 der Nachtrag VI, enthaltend u. a. anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze von den Kohlenversandstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln — unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze — sowie Frachtsätze von der neu aufgenommenen Station Rellinghausen Nord des Eisenbahndirektionsbezirks Essen. Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, gelten die erhöhten Frachtsätze erst vom 15. Dezember 1902. Preis 40 ₰.

Essen, den 30. September 1902. (2594)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1902 tritt zu dem vom 1. April 1899 gültigen Tarife der Nachtrag 14 in Kraft, welcher Entfernungen für die an der Strecke Schandelah-Oebisfelde belegenen Stationen Gross-Twülpstedt, Neindorf, Rothenkamp und Velpke des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie durch die Eröffnung der fraglichen Strecke bedingte Entfernungsänderungen enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 29. Septbr. 1902. (2595)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der mitbetheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet etc. und für Koks zum Hochofenbetriebe nach diesen Gebieten vom 10. August 1902.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober d. J. werden die Stationen Steinhelle des Direktionsbezirks Cassel und Offenbach (Dillkreis) des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstationen für Eisenerz in den vorbezeichneten Tarif einbezogen. Ferner werden vom gleichen Tage ab die Frachtsätze für Koks zum Hochofenbetrieb

von Camen nach Vienenburg auf . . . . . . 0,58 ℳ
„ Recklinghausen nach Vienenburg auf . . . 0,68 „
„ Recklinghausen Bruch nach Vienenburg auf . 0,67 „

für 100 kg ermässigt. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 27. September 1902. (2596)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Am 1. November 1902 wird der Ausnahmetarif Theil III, Heft 2 für Getreide, Mais, Kleie und leere gebrauchte Säcke zwischen ungarischen Stationen einerseits und Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits neu ausgegeben.

Das Tarifheft 2 des Theiles III vom 1. August 1899 nebst Nachtrag I wird hierdurch aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch diesen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. November 1902 in Kraft.

München, den 2. Oktober 1902. (2597)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober d. J. werden die Stationen Arnsberg und Steinhelle des Direktionsbezirks Cassel als Versandstationen in die Abtheilung A des vorbezeichneten Tarifs einbezogen. Ferner treten am gleichen Tage nachstehende Frachtsätze in Kraft:

1. in der Tarifabtheilung A 1
von Caan-Marienborn nach Georgs-Marienhütte . . 0,43 ℳ
„ Eisern nach Georgs-Marienhütte . . . . . 0,43 „
„ Reinhold Forster nach Georgs-Marienhütte . . 0,43 „
„ Giessen nach Georgs-Marienhütte . . . . . 0,52 „
2. in der Tarifabtheilung A 2
von Bergisch-Gladbach nach Braubach . . . . . . 0,27 ℳ

für 100 kg. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 27. September 1902. (2598)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902 werden die im Ausnahmetarif 26 für Steinkohlen usw. des Tarifhefts 8 (Verkehr Baden-Pfalz) enthaltenen Frachtsätze zwischen Mannheim und den Stationen Albisheim a. d. Pfrimm, Börrstadt, Göllheim-Dreisen, Harxheim-Zell, Kirchheimbolanden, Marnheim und Morschheim-Ilbesheim aufgehoben.

Karlsruhe, den 1. Oktober 1902. (2599)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.
(Gruppe I/II.)

Am 1. Oktober d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab werden Stationen der Strecken Czerwinsk-Skurz, Reinfeld-Neubraa und Broddydamm-Dt.-Eylau des Direktionsbezirks Danzig in den oben genannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 29. Septbr. 1902. (2600)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung frischer Aepfel und Birnen Central- und Westschweiz - Württemberg vom 1. September 1898 tritt mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. an der II. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält neben Aenderungen des Haupttarifes Taxen für Stationen der Gürbethalbahn und der Bern-Neuenburg-Bahn.

Stuttgart, den 1. Oktober 1902. (2601)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Am 15. Oktober 1902 tritt der Nachtrag IV zu dem oben bezeichneten Tarif in Kraft. Er enthält abgeänderte, lediglich genauer gefasste Vorschriften für die Anwendung des Tarifs, Entfernungen für neu einbezogene Stationen, Aenderungen der Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der sächsischen Staatsbahnen sowie mit Bremerhaven und Geestemünde, ein neues Artikelverzeichniss für den Ausnahmetarif Nr. 1 für Metalle und Metallwaaren und Berichtigungen. Soweit durch die abgeänderten Entfernungen und Frachtsätze Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis 30. November 1902 in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 10 ₰ durch die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Breslau, den 29. September 1902. (2602)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verband.

Die im Anhang der Hefte 1—4 des Verbandsgütertarifs nachrichtlich angegebenen Anstossfrachtsätze der Strassenbahn Strassburg-Markolsheim im Verkehr mit der Hauptbahn über Strassburg-Neudorf sind infolge Aenderung des Tarifs der Strassburger Strassenbahn anderweit festgesetzt worden. Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterabfertigungsstellen.

Strassburg, den 29. Septbr. 1902. (2603)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Ausgabe eines Nachtrages zum Kilometerzeiger.

Mit 15. Oktober 1902 gelangt der Nachtrag VIII zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (vom 1. April 1893) zur Ausgabe.

Preis: 30 h pro Exemplar.

Wien, am 2. Oktober 1902. (2604)

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. (Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und I im Verkehre mit der Station Schmiedeberg.)

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903 gelangen im Verkehre zwischen Schmiedeberg und den im Tarife Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 enthaltenen deutschen Hafenstationen direkte Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und I zur Einführung.

Diese Sätze können bei den betheiligten Bahnverwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 2. Oktober 1902. (2605)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898. Erweiterung des Ausnahmetarifes 20 für frisches Obst.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für die Beförderung von frischem Obst laut Spezifikation des in der Ueberschrift bezeichneten Ausnahmetarifes, bei Einhaltung der für diesen Ausnahmetarif gültigen Bedingungen, folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von Caslau nach	I				II	
	a	b	c	d	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Cöln=Bonnthor	—	7,11	5,98	5,45	5,87	5,00
Cöln (Eilgutabfertigung)	7,91	—	—	—	—	—
Cöln=Gereon .	—	7,09	5,96	5,43	5,86	4,99
Cöln Süd . .	—	—	5,96	5,44	5,87	5,00

Wien, am 1. Oktober 1902. (2606)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Badische Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft.

Lokaltarif der Nebenbahn Wiesloch - Meckesheim - Waldangelloch.

Die Bestimmung betr. Beförderung von Fahrzeugen auf Seite 25 des Tarifs erhält mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. folgende Fassung:

„Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, werden nur auf Station Wiesloch Stadt angenommen und befördert.“

Karlsruhe, den 30. Sept. 1902. (2607)
Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist usw.

Am 15. Oktober 1902 tritt zu dem Tarife für den vorgenannten Verkehr vom 1. Mai 1902 der Nachtrag I in Kraft. Er enthält einige Ergänzungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften sowie der Preistafeln des Tarifs. Insbesondere sind die Vorschriften des Tarifs durch Aufnahme einer zusätzlichen Bestimmung über Rückvergütung von Fahrgeld bei Gewährung von Fahrpreisermässigungen zu milden Zwecken ergänzt worden.

Die neu aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Münster i/W., den 2. Okt. 1902. (2608)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Verdingung von 1 600 Hammerstielen aus Weissbuchenholz, 29 000 Stück Hammerstielen aus Hickoryholz in 2 Loosen, 5 800 Stück Stielen für Oberbaugeräthe in 3 Loosen und 14 900 Stück Feilenheften aus Papiermasse.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. Oktober 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau** in Berlin W, 35. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. November 1902.

Berlin, den 27. September 1902. (2609)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirk angesammelten Altmaterialien, nämlich: Schienen und Kleineisenzeug (Schrott), sollen verkauft werden. Zeit der Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 28. Oktober 1902, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 17. November 1902.

Verkaufsbedingungen nebst zugehörigem Angebot werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Centralbüreau, Zimmer 420, hierselbst abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 22. September 1902. (2610)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die von der Bahn und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaaren, als Kupfer, Messing, Zink, Blei, Stahl, Schweiss- und Gusseisen, alte Radreifen, Schienen, Schwellen, Laschen, Auslenkungen, ferner 3 alte Drehscheiben, 1 alte Schiebebühne, 3 alte Siederohr-Reinigungsmaschinen, ein altes Pumpwerk, 6 Paar neue Radsätze sowie verschiedene Eisenkonstruktionen von Brücken werden hier

Dienstag, den 28. Oktober d. J., Vormittags von 10 bis 12 Uhr und Nachmittags 2½ Uhr

beginnend, öffentlich versteigert.

Bis zum Beginn der Versteigerung werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 2. Oktober 1902. (2611)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 80. 11. Oktober 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Erinnerungen an die Direktion der Main-Neckarbahn.

Am 1. d. Mts. hat die Direktion der Main-Neckarbahn ihre Thätigkeit eingestellt. Betrieb und Verwaltung der ihr anvertrauten Strecken ist nunmehr auf die preussisch-hessische Gemeinschaft übergegangen und wird hier von der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz, hinsichtlich eines kleinen Stücks bei Frankfurt von der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt geführt. Wir unterlassen es hier, auf die Vortheile hinzuweisen, welche die Aufhebung der bisher selbständigen kleinen Verwaltung sowohl für die Verkehrsinteressenten, als auch in Bezug auf die Ausübung grösserer Wirthschaftlichkeit bringen wird. Hierüber haben wir uns bereits mehrfach an anderen Stellen ausgesprochen. Wir wollen aber die Gelegenheit nicht vorbeigehen lassen, ohne der nun scheidenden Verwaltung als bisherigen Mitgliedes des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Verdienste zu gedenken, welche sich deren leitende Persönlichkeiten nicht nur um die ihnen anvertraute Strecke, sondern auch in Bezug auf die Entwickelung und Vervollkommnung des Eisenbahnwesens überhaupt erworben haben. Trat die Direktion der Main-Neckarbahn als Vertreterin einer kleinen Verwaltung bei den gemeinsamen Thätigkeiten und Arbeiten des Vereins auch selbstverständlich nicht so sehr nach aussen hervor, wie die grossen Verwaltungen, bei welchen mehr Einzelfächer behandelt werden können, so war sie doch im übrigen, insbesondere auch in ihrer Eigenschaft als Mitglied des Ausschusses für die Angelegenheiten des Personenverkehres, eine eifrige Mitarbeiterin. Die beim Bau und beim ersten Betrieb der Main-Neckarbahn gesammelten Erfahrungen haben in den Anfangszeiten des deutschen Eisenbahnwesens vielfach vorbildlich für andere Verwaltungen gewirkt. Weitere Erfahrungen, die im Fortgang auf grösseren Netzen gemacht wurden, sind an die Stelle jener getreten. Damit sollen aber die Verdienste der Verwaltung der Main-Neckarbahn nicht geschmälert werden.

Nachdem der Bau dieser Bahn in den Jahren 1843—1846 durch jeden der drei betheiligten Staaten, Baden, Hessen und die freie Reichsstadt Frankfurt, auf seinem Gebiete nach den durch eine gemeinschaftliche technische Kommission vereinbarten Grundsätzen selbständig ausgeführt war, trat am 11. Juli 1846 die gemeinschaftliche Direktion, aus je einem Vertreter der drei betheiligten Regierungen bestehend, in Darmstadt zusammen. Am 1. August 1846 wurde der Betrieb auf der ganzen Strecke Frankfurt-Darmstadt-Friedrichsfeld-Heidelberg und auf der Seitenbahn Friedrichsfeld-Mannheim mit je zwei Zügen in jeder Richtung für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Erst am 9. August 1847 folgte die Einrichtung des Güterverkehres. Die Direktion, unter der zunächst bis zum Jahre 1872 mit der örtlichen Leitung des Betriebs- und Verwaltungsdienstes auf den betreffenden Gebietsstrecken betraute, in Frankfurt, Darmstadt und Heidelberg ansässige „Eisenbahnverwaltungen“ thätig waren, hatte kollegialische Verfassung. Das hessische Mitglied führte den Vorsitz. Im übrigen hatte jedes Mitglied zugleich die Eigenschaft als Vertreter seiner Regierung bei der Direktion, und es war ihm die besondere Aufsicht über die Gebietsstrecke seines Heimathlandes anvertraut. Verwaltung und Betrieb des ganzen Unternehmens der Main-Neckarbahn wurde aber abgesehen hiervon durch die Direktion nach einheitlichen, durch die drei betheiligten Regierungen jeweils übereinstimmend festzusetzenden Grundsätzen für gemeinschaftliche Rechnung der drei Staaten ausgeführt. Diese Organisation ist für die Direktion der Main-Neckarbahn bis zu ihrer Aufhebung maassgebend geblieben. Die nach Staatsgrenzen getrennten lokalen „Eisenbahnverwaltungen“ wurden aber im Jahre 1872 durch Oberbeamte ersetzt, deren Thätigkeit

(Betriebsdienst, Bauangelegenheiten, Maschinen- und Verkehrsdienst) die ganze Strecke umfasste.

In der letzten Zeit ihres Bestehens war die Direktion der Main-Neckarbahn besetzt: für Hessen durch den Geheimen Baurath Altvater (Vorsitzender), für Preussen durch den Geheimen Regierungsrath Fleischmann, für Baden durch den Geheimerath Stutz. Geheimer Baurath Altvater ist mit dem 1. d. Mts. in den Ruhestand getreten, hat aber daneben noch Beschäftigung in der Eisenbahnabtheilung des hessischen Finanzministeriums gefunden. Geheimer Regierungsrath Fleischmann ist nun Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt; Geheimerath Stutz ist Abtheilungsdirigent in der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen geworden.

Die Besetzung der hessischen Stelle bei der Direktion der Main-Neckarbahn hat wenig gewechselt. Nachdem der mit Einrichtung der Direktion zum hessischen Mitglied ernannte Oberbaurath Laubenheimer im Jahre 1857 gestorben war, trat Friedrich Lichthammer an seine Stelle. Geboren im Jahre 1818, hatte er schon beim Bau der Main-Neckarbahn eine der vier hessischen Bausektionen, und zwar diejenige, welcher der Bau des Darmstädter Bahnhofes mit der zugehörigen Centralwerkstätte anvertraut war, geleitet und hatte seitdem stets der Verwaltung der Main-Neckarbahn angehört. Wie erinnern uns aus Erzählungen Aelterer, wie man am Ende der 40er Jahre die uns jetzt so einfach anmuthenden und infolge des gestiegenen Verkehres thatsächlich übermässig beengten Anlagen des Darmstädter Bahnhofes der Main-Neckarbahn (der ja auch zum Umbau kommen soll), insbesondere die Hochbauten, im Publikum als zu üppig und weiträumig ansah. Man war eben damals in Laienkreisen noch nicht über den Begriff der Postkutsche gekommen. Lichthammer, später zum Geheimerath ernannt, versah die Stellung als hessisches Mitglied und Vorsitzender der Direktion der Main-Neckarbahn von 1857 bis 1896, wo er in den wohlverdienten Ruhestand trat. Er starb im Jahre 1900. Sein Nachfolger war Geheimer Baurath Altvater.

Für Frankfurt a/M. und Preussen, das infolge der 1866er politischen Ereignisse an die Stelle Frankfurts trat, wirkte in der Direktion der Main-Neckarbahn von 1846 bis 1859 Direktorialrath Dr. Müller und von 1860—1892 Geheimer Regierungsrath Dr. Rödiger, der Vorgänger des Geheimen Regierungsraths Fleischmann. Mancher Theilnehmer von Fahrplankonferenzen wird sich noch der würdigen Gestalt des „alten Rödiger“, seines milden und liebenswürdigen Wesens erinnern. Er war kein Mann der modernen aufreibenden Zeit; er konnte keinen Wunsch eines Interessenten oder Beamten abschlagen, aber er passte so recht in das mehr patriarchalische Getriebe der kleinen Verwaltung, in welcher der Mensch dem Menschen näher stand, als dies bei grossen Verwaltungen naturgemäss der Fall ist. Rödiger erlebte den Pensionszustand nicht mehr; er starb im Dienst.

Für Baden ist eine längere Reihe von Mitgliedern der Direktion der Main-Neckarbahn zu verzeichnen: von 1846—1850 zunächst Oberingeniör Lorenz; dann von 1850—1853 Postrath Zimmer, später Generaldirektor der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen (in dieser Eigenschaft Vorgänger des nun in den Ruhestand getretenen Staatsraths Eisenlohr); von 1853—1875 Ober-Regierungsrath Scheyrer; von 1875—1895 Geheimerath Grosch, der Vorgänger des Geheimeraths Stutz. Grosch bearbeitete die Gütertarifangelegenheiten. Die Erinnerung an ihn und an die Festigkeit, mit welcher er in seiner biederen und manchmal derben Art auf den Konferenzen die Interessen seiner Verwaltung vertrat, ist noch in vieler Erinnerung. Auch Grosch ist im Dienst gestorben.

In den Räumen des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes der Main-Neckarbahn zu Darmstadt, in welcher die nun aufgehobene Direktion über 56 Jahre ihre Thätigkeit ausübte, ist nun die Verkehrskontrole 2 der Direktionsbezirke Mainz und Frankfurt untergebracht. Das Wirken der Direktion, die Dienste, die sie in der Weiterentwickelung des Eisenbahnwesens geleistet, und die Pflege, die sie dem ihr anvertrauten Verkehrsgebiet gewidmet hat, sollen ihr unvergessen bleiben. Eben diese Weiterentwickelung des Eisenbahnwesens zwang aber zu ihrer Aufhebung.

Vereinsreiseverkehr.

Die Tageszeitungen enthielten kürzlich unter dem Stichworte „Ausdehnung des Vereinsrundreiseverkehrs“ eine Mittheilung, die in einigen Punkten der Richtigstellung und Ergänzung bedarf. Es war dort zunächst gesagt, dass der Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte jetzt schon auf Holland, Belgien, Oesterreich, die Schweiz und einen Theil der französischen Bahnen ausgedehnt sei, und dass zum 1. d. Mts. mit gewissen Einschränkungen auch der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerikalinie diesem Verkehre beitreten würden. Im nächsten Jahre soll dann der Beitritt des „Restes der französischen Bahnen“ zu erwarten sein. Hierzu ist zu bemerken, dass der Vereinsreiseverkehr sich nicht auf die oben bezeichneten Länder beschränkt, sondern ausser ihnen auch noch Ungarn, Rumänien, Bosnien und die Hercegovina, Serbien, Bulgarien sowie die orientalischen Bahnen, dann die dänischen, schwedischen, norwegischen und finnländischen Eisenbahnen umfasst. Auch die Angaben bezüglich unserer beiden grossen Dampfergesellschaften sind insofern ungenau, als sie seit langen Jahren bereits diesem Verkehre mit den zwischen Hamburg und Bremerhaven sowie den Nordseebädern verkehrenden Schiffen angehören, während vom 1. d. Mts. ab auch ihre Ueberseelinien, insoweit diese sich von den genannten deutschen Häfen aus nach französischen, englischen und italienischen Häfen bewegen, neu hinzutraten.

Was die Aussichten auf eine Angliederung der anderen Länder Mitteleuropas angeht, so zeigt die obige Aufzählung, dass heute von den Ländern Europas nur noch Grossbritannien, Spanien und Portugal, Griechenland, Italien und Russland ausserhalb des Rundreiseverkehrs stehen.

Was nun Italien betrifft, so ist die jetzige Sachlage folgende: Allerdings haben bereits Verhandlungen mit den grossen italienischen Bahnen stattgefunden; wenn diese bisher noch nicht zum Abschlusse gelangen konnten, so liegt dies hauptsächlich daran, dass die Mittelmeerbahn und die Südbahn (adriatisches Netz) vor dem Ablauf ihrer Betriebsverträge mit dem Staate stehen und daher Bedenken tragen müssen, ohne weiteres einem Verkehre beizutreten, der ja nicht nur Vortheile für sie erbringt, sondern auch grössere Opfer in Bezug auf die Einrichtung vieler Ausgabestellen in ganz Italien und deren Besetzung mit zahlreichem Personal erheischt. Dass der Beitritt der italienischen Bahnen schliesslich doch über kurz oder lang erfolgen wird, ist übrigens, nachdem von den deutschen und anderen Verwaltungen die festen Rundreisetarife nach Italien gekündigt worden sind, nur noch eine Frage der Zeit. Es kann im Interesse der Reisenden nur gewünscht werden, dass die Verhältnisse es den italienischen Bahnen sobald als möglich gestatten, in dieser Richtung einen entgegenkommenden Beschluss zu fassen. Für den Vereinsreiseverkehr als solchen ist es übrigens unerheblich, ob die italienischen Bahnen beitreten oder nicht, da dieser Verkehr nach allen Seiten hin ein in sich vollständig geschlossener ist, der zwar jederzeit noch erweitert werden kann, dessen volle und segensreiche Wirksamkeit aber durchaus nicht mehr davon abhängt, ob dieses oder jenes noch ausserhalb desselben stehende Land sich ihm anschliesst oder nicht.

In Bezug auf den Verkehr mit Russland wurde in jener Mittheilung ausgeführt, es sei diese Ausdehnung bereits mehrfach angekündigt worden, das Bedürfniss sei aber auch hier nur ein verhältnissmässig geringes. Der Russe reise zwar ziemlich viel in Deutschland, doch dürfte für diese Verkehrsbeziehung die beabsichtigte Einführung von Rückfahrkarten zwischen den Hauptpunkten Deutschlands und Russlands genügen. Die Sachlage ist hier folgende: Das Bedürfniss, die russischen Bahnen in den Vereinsreiseverkehr einzubeziehen, ist durchaus kein geringes; auch handelt es sich nicht lediglich um den Verkehr zwischen Russland und Deutschland, sondern

um den Verkehr zwischen Russland und allen übrigen eingangs aufgeführten Ländern, und namentlich um den Verkehr nach der Schweiz, nach Paris und Südfrankreich, der unter Zuhilfenahme der Rückfahrkarten zwischen Russland und Deutschland schon wegen ihrer zu geringen Gültigkeitsdauer nicht ausreichend bedient werden kann. Verhandlungen mit den russischen Bahnen haben vor längeren Jahren stattgefunden, sie konnten indessen damals nicht zu einem gedeihlichen Abschluss gebracht werden, weil die eigenartige Gestaltung der russischen Personentarife es den russischen Bahnen nicht ermöglichte, sich den ein- für allemal feststehenden, seit langen Jahren bewährten Hauptgrundsätzen des Vereinsreiseverkehres zu unterwerfen. Ausser diesen einmaligen Verhandlungen haben dagegen weitere Besprechungen mit den Russen nicht stattgefunden.

Der Vereinsreiseverkehr umfasst heute bereits über 120 000 km Bahnstrecken. Es ist, wie wir auch kürzlich an dieser Stelle erst ausgeführt haben, vielleicht möglich, dass über kurz oder lang und insbesondere, nachdem die überseeischen Linien unserer grossen Dampfschiffgesellschaften mit wichtigen Strecken in den Verkehr eingetreten sind, dieser auch über Europa hinaus nach einigen Haupthäfen Amerikas wird ausgedehnt werden; vielleicht mögen aber schliesslich doch Bedenken auftreten, ob sich ein Verkehr mit so gewaltiger Ausdehnung genügend übersehen und richtig leiten lassen werde. —ch.

Der Bau und die Bedeutung der Astrachan-Eisenbahn.

Endlich sind die Würfel gefallen! Die Frage, um die so lange gestritten wurde, nämlich ob überhaupt die Bahn am Platze sei, obgleich der grosse Wolgastrom bereits dem Verkehre dient, und, falls sie dennoch erforderlich sei, ob sie auf dem linken oder rechten Ufer des Stromes erbaut werden solle, ist endlich entschieden, und zwar in positivem Sinne. Es wird also die Bahn gebaut und zwar auf dem linken, dem asiatischen Ufer der Wolga.

Lange ist der Streit hin und her gegangen, und die Parteien haben mit grosser Zähigkeit ihre Anschauungen über die wirthschaftlich gebotene Linienführung der Bahn vertheidigt. Wenn dieser Streit auch den Vortheil hatte, dass die einschlägigen Verhältnisse, namentlich die wirthschaftlichen Fragen, ausserordentlich geklärt wurden, weil jede Partei die Vortheile der von ihr gewünschten Linienführung hervorhob, so war doch andererseits eine nothwendige Folge die, dass die Staatsregierung mit der Genehmigung so lange zögerte, als nicht zweifellos feststand, welchem Plane schliesslich der Vorzug gegeben werden müsse. Hierdurch hat sich die Entscheidung über den Bau dieser über allen Zweifel ganz besonders wichtigen Bahn hingezogen, und hat die wirthschaftliche Entwickelung des grossen Produktionsgebietes und vor allem des Handels von Astrachan sehr gelitten. Um so freudiger wird die Genehmigung zum Bau der Bahn jetzt im ganzen Gebiete begrüsst, weil nunmehr wohl mit Recht gehofft werden kann, dass der alljährlich eintretende, allgemeine Stillstand in Handel und Verkehr, sobald die Schifffahrt auf der Wolga der Eisverhältnisse wegen eingestellt werden musste, bald nur noch der Geschichte angehören wird. Die Eisenbahn wird unbekümmert um Schnee und Eis die reichen Schätze aus dem grossen Zufuhrgebiete des Handelsplatzes Astrachan und der übrigen Städte und Gebiete fortschaffen.

Schon seit jeher bewegte sich ein reger Handelsverkehr über Astrachan nach Russland einerseits und nach Persien sowie Centralasien andererseits. Nachdem aber die Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft eine Eisenbahn nach Baku und Petrowsk erbaut hatte, wurde Astrachans vermittelnde Rolle etwas geschmälert, denn ein nicht unbedeutender Theil des Güterverkehres, der sich am Kaspisee sammelt, benutzte die Eisenbahnverbindung schon von Baku oder Petrowsk und bewegte sich dann theils über Rostow, theils über Noworossiisk, um an die grossen russischen Märkte zu gelangen. Immerhin behielt Astrachan einen Theil seiner Handelsthätigkeit, die mit der Erbauung der Eisenbahn unbestritten wieder einen bedeutenden Zuwachs erfahren wird. Als Handelshafen gewinnt Astrachan mit jedem Jahre eine grössere Bedeutung. Nach den Ausweisen des dortigen Zollamts, so führt die „St. Petersburger Ztg." aus, hat Astrachans Handelsverkehr in den letzten 25 Jahren einen 500 fachen Zuwachs erfahren, die Handelsflotte ist bis zu ungeahnter Grösse gestiegen, so dass sie gegenwärtig ein Personal von etwa 60 000 Mann beschäftigt. In den in der Stadt errichteten Lagerhäusern ist z. Zt. für 1 000 000 Pud Transitwaaren Raum, die gewöhnlich von Persien und Mittelasien kommen. Aus den amtlichen Angaben des Zollamts in Astrachan sind dieser Stadt im Jahre 1898 im Küstenschifffahrtsverkehr insgesammt 288 259 113 Pud (= 4 722 000 t) verschiedener Waaren im Werthe von 86 659 895 R. zugeführt worden. Nach den Gattungen vertheilen sich diese Mengen folgendermaassen: Naphtarückstände 249 730 000 Pud (im Werthe von 20 350 000 R.), Petroleum 27 130 000 Pud (21 030 000 R.), Benzin und verschiedene Naphtaöle etwa 2 500 000 Pud (991 000 R.), Baumwolle 2 240 000 Pud (18 880 000 R.), Wein 302 000 Pud, Früchte 1 370 000 Pud (3 200 000 R.), Wolle 306 000 Pud (1 660 000 R.), Rauhwaaren 68 400 Pud (8 320 000 R.), Leder und Schaffelle im Werthe von 2 160 000 R., Fischwaaren 2 120 000 Pud usw.

Für den Handel mit P e t r o l e u m ist Astrachan von weittragender Bedeutung. Von den drei wichtigsten Punkten, über die dieses Erzeugniss weiter befördert wird, bedienen Batum und Petrowsk sowohl die ausländischen Märkte, als auch die südlichen, südwestlichen, zum Theil auch westlichen Gebiete, während Astrachan die dort eingehenden 27 300 000 Pud Petroleum auf das Wolgagebiet und die nordwestlichen sowie nördlichen Gebiete des Reiches vertheilt. Ausser Petroleum spielt für den Handel Astrachans die B a u m w o l l e eine sehr wichtige Rolle. Diese wird nach Berichten des dortigen Börsenkomitees für den Bedarf des Moskauer Fabrikbezirkes verwendet. Wolle geht über Astrachan nach Moskau, Nishni-Nowgorod und dem Guvernement Ssimbirsk; F e l l w a a r e n, L e d e r und W e i n werden zum Jahrmarkt in Nishni und F r ü c h t e nach St. Petersburg und anderen Städten des nordwestlichen Grenzgebietes befördert, während F i s c h w a a r e n nach Moskau, Nishni-Nowgorod und theilweise auch nach St. Petersburg vorzugsweise verkauft werden.

Auch am Ausfuhrhandel ist Astrachan rege betheiligt. Aus den statistischen Daten ersieht man, dass im Jahre 1898 über Astrachan im ganzen 25 210 000 Pud verschiedener Waaren im Gesammtwerthe von 43 920 000 R. ausgeführt worden sind. Zu den Ausfuhrartikeln gehören hauptsächlich M e t a l l e, M e t a l l w a a r e n der uralischen und Tulaer Fabriken, H a n f e r z e u g n i s s e aus dem Nishni-Nowgoroder Guvernement, K o l o n i a l-, B a u m w o l l e n- und S e i d e n w a a r e n sowie Erzeugnisse aus Wolle aus dem Moskauer Gebiete, G e t r e i d e aus dem Wolgagebiete und den mittleren Bezirken, T h e e aus Sibirien über Moskau und Nishni-Nowgorod usw.

Da die jährlich in Nishni-Nowgorod und anderen Städten veranstalteten Messen allmählich ihre Bedeutung verlieren, werden mit der Zeit an anderen Punkten des Reiches und namentlich an grösseren Handelsplätzen, die gleich bequem für das Erzeugungs- wie das Verbrauchsgebiet gelegen sind, Sammelstellen gebildet werden, an welchen verschiedene Waarengattungen aufbewahrt werden, um von hier aus in den angrenzenden Gebietstheilen Absatz zu finden. Dass Astrachan eine solche Rolle bevorsteht, unterliegt keinem Zweifel.

Der S a l z r e i c h t h u m des ehemaligen Elton- und des Baskuntschaksees, deren Flächenraum 192 bezw. 112 Quadratwerst (= 218,5 und 127,5 qkm) umfasst, ist unerschöpflich. Aus dem letzteren wurden am Anfang der 90 er Jahre etwa 15 000 000 Pud Salz gewonnen. Wenn diese Ziffer z. Zt. sich nicht verdoppelt und verdreifacht hat, so ist es nur dem Mangel an einer Eisenbahn zuzuschreiben. Eine nicht geringe Bedeutung wird die Astrachanbahn auch für die Wolga f i s c h e r e i haben. In den beiden südlichen Kreisen des Guvernements Astrachan sind 85 000 Menschen mit dem Fischereigewerbe beschäftigt. Nach der amtlichen Statistik und der Schätzung des bekannten Ichthyologen Dr. O. Grimm werden im Unterlauf der riesigen russischen Wasserader jährlich 15 800 000 bis 23 400 000 Pud (258 800 bis 383 000 t) Fische gefangen. Natürlich kann bei den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen nur ein geringer Theil davon den Verbrauchsmittelpunkten in frischem Zustande zugestellt werden. Der Rest aus dem Gewinn dieses wichtigen Erwerbszweiges wird gesalzen, getrocknet oder gepökelt auf der Wolga bis Zarizyn, Nishni-Nowgorod und anderen am Flusse liegenden Städten gebracht. Die V i e h z u c h t nimmt mit Recht bei den Einwohnern des Guvernements Astrachan die erste Stelle in der Volkswirthschaft ein, da die Viehzucht ziemlich die einzige Erwerbsquelle des dortigen Nomadenvolkes bildet. Aus den Ausweisen für das Jahr 1897 ersieht man, dass auf den Jahrmärkten an dem linken Wolgaufer des Bezirks Astrachan Vieh im Gesammtwerthe von 1 215 682 R. verkauft worden ist. Ein bedeutender Theil der Käufe und Verkäufe ist dabei entschieden nicht verzeichnet worden. Getreidefelder bedecken auf dem östlichen Wolgaufer eine Anbaufläche von etwa 275 000 Dessjätinen (= 300 300 ha), und zwar ist es der Kreis Zarew, aus dem allein jährlich 3—4 000 000 Pud Getreide auf der Wolga verschifft werden. In den Kreisen Tschorny-Jar und Jenotajew genügt der Ackerbau

nur den eigenen Bedürfnissen, während in den übrigen Kreisen und in den beiden von den Eingeborenen bewohnten Steppengebieten fast gar kein Ackerbau betrieben wird. Jedenfalls kommen die Einwohner des ganzen Guvernements mit ihrem Getreide nicht aus, und infolge dessen sind vier Kreise gezwungen, es aus den Speichern der Grosshändler in Astrachan, die jährlich etwa 4 000 000 Pud Getreide für die Bedürfnisse der östlichen Kreise einführen, für sehr hohe Preise zu kaufen. Durch die Eisenbahn wird das natürlich anders werden, da die Verbraucher die Möglichkeit erlangen werden, das ihnen fehlende Getreide direkt von den Erzeugern zu bedeutend mässigeren Preisen zu beziehen.

Zum Schluss sei noch hinzugefügt, dass die Domänenverwaltung auf dem linken Wolgaufer über 704 167 Dessjätinen (= 767 951 ha) Land verfügt, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen einen Ertrag von nur 462 000 R. geben, welcher aber mit der Beendigung des Bahnbaues voraussichtlich einen nicht unerheblichen Zuwachs erfahren wird.

Die Vorarbeiten für den Bau der Bahn sind der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft übertragen worden. Soweit aus den Mittheilungen der russischen Tagespresse zu entnehmen ist, sind die Vorarbeiten auch schon in Angriff genommen worden.

Bekanntlich hat die genannte Gesellschaft bereits namhafte Eisenbahnstrecken auf dem asiatischen Ufer der Wolga im Betriebe. An diesen Strecken, die z. Zt. schmalspurig erbaut sind, soll sich künftig die Bahn von Astrachan anschliessen. Da diese aber in der russischen Vollspur erbaut wird, so hat sich die Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft verpflichten müssen, einen Theil ihrer Linien umzubauen, so dass die Bahn von Astrachan bis gegenüber Ssaratow vollspurig betrieben werden kann.

Deutsche Eisenbahnpläne im brasilianischen Staate St. Catharina.

Von **Emil Karpell**.*)

Ein halbes Jahrhundert ist es her, seit die hervorragendsten deutschen Blätter die Auswanderung nach Brasilien auf das freudigste begrüssten und empfahlen. Freilich erhob sich damals auch manche zur Vorsicht mahnende Stimme. So mag der Ausführungen eines jungen österreichischen Kaufmannes jener Zeit gedacht werden, der während mehrerer Jahre Südamerika bereist hatte und vor falschen Rathgebern und schlechten Büchern, welche die Auswanderung nach Amerika empfehlen, nicht genug warnen kann; hingegen empfiehlt er dringend die Kolonisirung des gesegneten Ungarn. „Man mag Lockendes berichten, was man will, so viel steht fest, dass noch keine Kolonie in Brasilien gediehen ist.“ Der gute Mann, der es mit seinen Rathschlägen gewiss ehrlich meinte, hat sich gründlich getäuscht. Namentlich in den südbrasilianischen Republiken Rio Grande do Sul und Santa Catharina hat deutscher Unternehmungsgeist und Fleiss, deutsche Zähigkeit und Ausdauer aus dem sumpfigen Urwalde in jahrelanger unverdrossener Mühsal und Arbeit eine ganze Reihe heute zu Wohlstand und Blüthe gelangter Ansiedelungen geschaffen. Die brasilianischen Schriftsteller können die hervorragenden Eigenschaften der deutschen Kolonisten nicht genug rühmend hervorheben und stellen sie stets ihren Stammesgenossen als nachahmenswerthes Beispiel auf. Die fremden Einwanderer erfreuen sich jetzt auch des ausgiebigsten Schutzes der Vertreter ihrer Heimathländer. Wenn Moritz Lamberg in seinem Buche über Brasilien, auf die Erfahrungen eines 20 jährigen Aufenthaltes gestützt, die Theilnahmlosigkeit der österreichischen Konsularbehörden ihren Landsleuten gegenüber beklagt, so bezieht sich dies ohne Zweifel auf eine längst vergangene Zeit. Die Vorbedingungen für die nunmehr erlangte Blüthe waren allerdings gegeben. Schon vor länger als einem Vierteljahrhundert rühmt Macedo in seiner Beschreibung Brasiliens das herrliche Klima Santa Catharinas, des eigentlichen Centrums von Südbrasilien. Das Klima soll sehr an Südeuropa, namentlich an Süditalien erinnern. Was bisher noch fehlte, war die Herstellung regerer Verbindungen mit der Küste, der Ansiedelungen untereinander und mit dem Innern des Landes. Der Mangel an modernen Verkehrswegen trotz der ausserordentlich günstigen Boden- und Strassenverhältnisse ist auch kein kleines Hinderniss für die Zunahme des Wohlstandes der rührigen Kolonisten. Gegenwärtig beträgt die deutsche Bevölkerung des südlichen Brasiliens bereits ungefähr eine halbe Million. In beträchtlicher Anzahl leben dort auch Oesterreicher, namentlich aus den Alpenländern, und zwar zumeist als Kaufleute in den Städten, seltener als Handwerker.

Während die Kapitalisten Englands, Frankreichs und Belgiens sich immer wieder bestreben, Kapitalanlagen in Südamerika zu machen, blieben die Deutschen und Oesterreicher in dieser Beziehung ziemlich unthätig. Dabei sind deutsche Firmen gern gesehene Lieferanten in Brasilien. Es ist beispielsweise erstaunlich, wie viele Lokomotiven der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München und Linz dort in Verwendung stehen. Und grösstentheils sind es englische Bahnen, welche diese Lokomotiven beziehen. So sind diese auch bei der gewaltige Steigungen aufweisenden Eisenbahn von Santos nach der Stadt Sao Paulo in Thätigkeit.

Erst die letzte Zeit hat nach dieser Richtung eine kleine Wendung zum Besseren gebracht. Im Staate Rio Grande do Sul bestehen nur einige kleine Bahnen. In Santa Catharina ist z. Zt. nur eine Eisenbahn im Betrieb, nämlich die 116 km lange Bahn, welche den Ort Minas im Municipium Tubarao mit den Häfen Imbituba und Laguna verbindet und nach den Kohlenbergwerken am Rio Tubarao führt, die D. Theresa Christina-Eisenbahn. Diese ist unter Zinsgarantie der Bundesregierung von einem englischen Syndikat gebaut worden, rentirt aber nicht, da die Kohle als zu minderwerthig nicht abgebaut wird. Sie wird angeblich lediglich betrieben, um die Garantiesummen einstreichen zu können. Die Kohle, welche auf ihr befördert werden soll, ist so schlecht, dass die Bahnverwaltung ihre Lokomotivkohle aus England bezieht. Im Staate Paraná, der mit den beiden vorerwähnten Republiken in klimatischer und wirthschaftlicher Beziehung ein zusammengehöriges Ganzes bildet, befindet sich meines Wissens nur die technisch und landschaftlich grossartige, 111 km lange Eisenbahn von der Hafenstadt Paranaguá nach der Hauptstadt Curityba, die der brasilianische Ingeniör Texeira Soares gebaut hat. Nunmehr hat sich zur Durchführung des Baues einer Eisenbahn von Tupaaretan nach Caxias und von St. Luiz nach Itaquy im Staate Rio Grande do Sul die deutsche Rio Grande-Nordwestbahn-Gesellschaft gebildet, an deren Spitze jetzt Dr. Hermann Meyer in Leipzig steht.

Im Staate Santa Catharina haben die deutschen Eisenbahnpläne bisher ein wechselvolles Schicksal erfahren. Die geplanten, ganz gewiss Ertrag versprechenden Bahnen sind eine Lebensfrage für das Deutschthum in Dona Francisca und Blumenau, Kolonien, die jüngst das Jubiläum ihres 50 jährigen Bestandes feierten. Zwei Jahre sind es her, dass der Ingeniör Victor Solioz im Auftrage der Firma Arthur Koppel in Berlin und der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft in Hamburg die Trassirung der Linien Saguassú-Joinville-Blumenau und Blumenau-Aquidaban vornahm. Nachdem er sich von der Undurchführbarkeit des Fabri'schen Projektes einer Linie von Estreito nach Sao Francisco überzeugt hatte, suchte er eine Verschmelzung zwischen den Konzessionen Courau (Saguassú-Jaragua) und von Ockel (Blumenau-Neisse) durch Trassirung einer Zwischenlinie Brüderthal - Luiz Alves-Blumenau herbeizuführen. Den Umweg über Luiz Alves musste er wegen der damals noch bestehenden Konzession Chopim nehmen. Der Generalbericht von Solioz vom 17. Januar 1899 brachte denn auch die Bildung einer Finanzvereinigung in Berlin, welche die Mittel für die Unternehmung beistellen wollte, zustande. Sie veranlasste Ende 1899 in Verbindung mit dem Auswärtigen Amte die Entsendung des Regierungs- und Baurathes Hagenbeck nach Santa Catharina zur Ueberprüfung der Trassirungen. Das Gutachten fiel für die Sektion Saguassú-Blumenau ungünstig, für die Sektion Blumenau - Neisse günstig aus.

Die von Solioz trassirte Strecke Saguassú-Joinville führte durch die Blumenauer- und Südstrasse nach dem Brüderthal und entspricht so auch der Festlegung des Ingeniörs Courau. Von Massaranduba ab geht dann die Hagenbeck'sche Linie über

---

*) Anm. d. Schriftl. Nachdem uns dieser Aufsatz zugegangen war, ging die von uns in Nr. 63 S. 965 veröffentlichte Nachricht ein, dass die Sao Paulo-Rio Grande-Bahn die Konzession für die Linie Sao Francisco nach dem Hochland von Santa Catharina erhalten habe. In der nachstehenden Darlegung handelt es sich aber um kleinere Unternehmungen mit deutschem Kapital, die, von der Stadt Blumenau am Itajahy ausgehend, sich nordwärts erstrecken. Beide Linien bezwecken, die Verbindung der deutschen Kolonien mit den geeignetsten Häfen herzustellen.

Itoupava nach Blumenau und erreicht dadurch eine Abkürzung der Solioz'schen Trasse um 10 km. Hagenbeck konnte nämlich schon die Chopim'schen Trassirungsarbeiten benutzen, da diese Konzession mittlerweile erloschen war. Das Ergebniss der Hagenbeck'schen dreimonatlichen Untersuchung war, dass einige Theilhaber aus der Finanzvereinigung ausschieden. Eine Petition des trefflichen Direktors der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft in Hamburg und ehemaligen brasilianischen Koloniedirektors A. W. Sellin an den Deutschen Kaiser, den mächtigen Förderer deutschen Kolonisationswesens, um Unterstützung dieser Projekte hatte bisher keinen Erfolg. Und so sind die Arbeiten trotz der Unterstützung des Guvernörs von St. Catharina, Dr. Felippe Schmidt, trotz der zahlreichen freigebig gewährten Konzessionen über die festliche Einweihung nicht hinaus gediehen, und die ursprünglich frohlockenden Berichte der deutsch-brasilianischen Blätter nahmen bald einen entsagungsvollen Ton an.

Bezüglich der Rentabilität der Strecke Blumenau-Saguassú, die an der Bai von Sao Francisco beginnen und eine Ausdehnung von 111 km besitzen sollte, spricht sich Gernhard, einer der besten Kenner brasilianischer Zustände, in seiner Jubiläumsschrift „Dona Francisca, Hansa und Blumenau, drei deutsche Musteransiedlungen im brasilianischen Staate Dona Francisca“, wie folgt aus: „Es gibt von einer völligen Verkennung des Zweckes und der Bedeutung der genannten Eisenbahntheilstrecke Kunde, wenn als unerlässliche Vorbedingung für deren Bau eine alsbaldige, gesicherte Rentabilität gefordert wird. Die Strecke erschliesst erst zukunftsreiche Ländereien, auf denen sehr bald eine blühende Siedelung neben der anderen erstehen wird; diese Ländereien sollen durch die Bahn dem Verkehre angegliedert und damit werthvoll und verwerthbar werden. In der Erreichung dieses Zieles ist zugleich die Möglichkeit einer Verzinsung der für die fragliche Theilstrecke aufgewandten Baukosten gesichert, freilich nicht sofort, aber doch in absehbarer Zeit, wenn auch andere Gesichtspunkte dabei in Frage kommen, als sie in Europa bei derartigen Unternehmungen in Geltung sind.“

Den gütigen Mittheilungen der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft verdanke ich folgendes über den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnpläne in St. Catharina. In Kraft ist noch die Konzession dieser Gesellschaft in Verbindung mit der Berliner Firma Arthur Koppel von Blumenau nach Aquidaban sowie die Konzessionen Sellin von Aquidaban nach Rio Negro und v. Ockel von Aquidaban nach Sages. Die erstgenannte Konzession (51,65 km) geniesst keine Zinsengarantie, doch hat Regierungsrath Hagenbeck berechnet, dass sie bei einem Baukapital von 2 300 000 ℳ und einem jährlichen Betriebskapital von 91 800 ℳ von Anfang an einen jährlichen Ueberschuss von 32 200 ℳ zu ergeben vermag, der sich natürlich im Laufe der Jahre erheblich steigern dürfte. Für die Konzessionen Sellin und v. Ockel, deren jede eine Länge von mindestens 150 km haben wird, ist vom Staate St. Catharina eine Dauer von 90 Jahren sowie ein Zinsengenuss von 6 % des mit 30 000 000 Reis (30 000 ℳ) für 1 km berechneten Baukapitals garantirt worden.

Die Studien für die beiden letztgenannten Bahnen sind noch nicht gemacht, während die Trasse Blumenau-Aquidaban, wie bereits erwähnt, genau festgelegt erscheint. Das Baukapital ist noch nicht vollständig aufgebracht, und werden die Bemühungen, es im In- oder Auslande zu sichern, fortgesetzt. Alle früheren Konzessionen, wie die Fabri's von Estreito nach Sao Francisco, Courau's von Saguassú nach Jaraguá usw. wurden aufgehoben. Die Bahn Blumenau-Aquidaban nimmt ihren Ausgangspunkt am Stadtplatz Blumenau am rechten Ufer des Rio Itajahy auf sehr günstigem Boden. Die Station liegt also im Mittelpunkt der Stadt und zwar am Flussufer, wo eine Kaianlage geschaffen wird, um das direkte Verladen von den Dampfern in die Eisenbahnwagen und umgekehrt mittelst Krähnen zu ermöglichen. Die Spurweite der theilweise die Hauptstrasse benutzenden Eisenbahn beträgt 1 m und die Kurven erhalten einen Halbmesser von mindestens 100 m. Die Station Blumenau dient dem Verkehre der Gaspardthäler und des Municipiums Brusque. Dem mir von der Firma Koppel freundlichst zur Verfügung gestellten Bericht des Ingeniörs Solioz entnehme ich die weiteren Daten über das Bahnprojekt Blumenau-Aquidaban.

Nach der Station Blumenau folgt die Haltestelle Neubrücke am Eingang der Brücke, welche das Municipium Blumenau über den Itajahy errichten lässt; von grosser Bedeutung für die Kolonien auf beiden Seiten des Flusses; alsdann folgt die Haltestelle Badenfurt für den Verkehr des Itoupavathales und der tiefen Fidelis. Eine Fähre übersetzt den Fluss an dieser Stelle. Hierauf folgt die Haltestelle Passo Manso für den Verkehr des reichen Testothales und die Haltestelle Encano für den Verkehr der Kolonien an beiden Seiten des Flusses. Von dieser Region an ist die Verkehrszone an prachtvollen Wäldern sehr reich. Die Haltestelle Indajal wird durch ihre Lage an der Mündung des bedeutenden Beneditto und der Los-Edrosthäler (linkes Ufer) einen sehr grossen Verkehr erhalten. Diese Thäler mit ihren Verzweigungen sowie auch der Theil des rechten Ufers des Itajahy sind durchweg angebaut und stark bevölkert. Die Bewohner des linken Ufers übersetzen den Fluss mit einer Fähre. Es folgt Station Warnow. Die Ortschaft hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt und ist ein Handelsplatz für den Absatz der Produkte der Thäler von Warnow, Steinbach und Ilse. Haltestelle Ascuro dient dem Verkehre der kleineren Thäler des rechten Ufers und der Thäler von Gaaricalas, San Paolo und San Pedrino. Eine Fähre befindet sich der Haltestelle gegenüber. Kopfstation Aquidaban liegt am rechten Ufer des Rio Neisse, bei der Mündung dieses Flusses in den Rio Itajahy. Der Verkehr des oberen Itajahythales sowie des westlichen Santa Catharina wird sich gänzlich nach diesem Platz richten. Von Aquidaban aufwärts ist die Gegend wenig bevölkert, und deshalb hat Solioz mit richtigem Vorbedacht die unstreitig umsichtig gewählte Trasse mit diesem Punkte vorläufig abgeschlossen.

Die Strecke Blumenau-Aquidaban würde nach dem vorliegenden Projekte 159 Durchlässe, 18 hölzerne Brücken bis 6 m und 9 eiserne Brücken bis 25 m Länge erfordern. Das Gestein der ganzen Linie besteht zumeist aus granitartigem Gneis, welcher durch die feldspathaltigen Kristalle, die ihn bilden, ein porphyrartiges Aussehen erhält. Kalkstein findet man selten. Kalk entsteht aus der Verkalkung der an der Küste eingesammelten Muschelschalen. Sand ist dagegen in den Flüssen reichlich vorhanden, ebenso gelbe, rothe und weisse Thonerde von vorzüglicher Beschaffenheit. Man verfertigt daraus ausgezeichnete Dachziegel und Backsteine. Holz für Querschwellen ist gut und reichlich erhältlich. Als Wasserkraft ist namentlich der Fluss Itajahy von Blumenau stromaufwärts besonders bevorzugt. 5 km von dieser Ortschaft (Neubrücke) ist eine Kraft von rund 8 000 Pferden verwendbar. Als Brennmaterial für die Lokomotiven wäre das reichlich vorhandene Holz zu empfehlen. Steinkohle müsste aus Europa bezogen werden.

Aus diesen Darlegungen von Solioz geht zur Genüge hervor, in wie reichlichem Maasse die natürlichen Hilfsquellen des Landes als vorzügliches Arbeitsmaterial benutzt werden könnten. Als Anlagekapital berechnet er für die Linien Blumenau-Aquidaban und Blumenau-Saguassú ungefähr den Betrag von 6 300 000 ℳ.

Ich bin fest überzeugt, dass es der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft gelingen wird, den Bau von Eisenbahnen zu ermöglichen, die eine Lebensfrage für die Deutschen Südbrasiliens bilden und entschieden ertragfähig sind. Und so sehe ich im Geiste in nicht allzuferner Zeit deutsche Lokomotiven dahinbrausen in jenem fernen Lande, in welchem deutsche Stammesgenossen deutsch zu denken und zu fühlen trotz Zeit und Raum, trotz mancher Widerwärtigkeiten des Kolonistenlebens, nicht verlernt haben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ein Denkmal für die Opfer des Offenbacher Eisenbahnunglücks.** Unseren Lesern dürfte der grausige Eisenbahnunfall, der sich in der Nacht vom 8./9. November 1900 in der Nähe der Stadt Offenbach a/Main ereignete und worüber wir auf S. 1346, S. 1355 und S. 1485 Jahrg. 1900 d. Ztg. eingehend berichtet haben, noch in lebhafter Erinnerung sein, zumal hieran eingehende Erörterungen über die Sicherheit der Reisenden in den (D-) Durchgangswagen geknüpft worden sind, die schliesslich zum Umbau dieser Wagen derart geführt hat, dass sie im Nothfall bequemer durch die Fenster verlassen werden können.

Es war damals auf den vor dem Bahnhof Offenbach (Block 11) zum Halten gebrachten, von Berlin kommenden D-Zug Nr. 42 ein nachfolgender Zug aufgefahren. Dessen Lokomotive bohrte sich in den letzten Wagen des D-Zuges ein und setzte alsbald durch die von ihr ausströmende ungeheure Hitze die Wagentrümmer und das entweichende Leuchtgas dieses Wagens in lodernden Brand, so dass 12 Insassen sofort getödtet und nahezu vollständig vom Feuer verzehrt wurden. Von deren Angehörigen wurde nur eine stark verbrannte

Leiche erkannt und in die Heimath überführt. Die übrigen Leichenreste wurden in einem gemeinsamen Grabe auf dem Friedhof zu Offenbach unter der einträchtigen Mitwirkung der Geistlichkeit von vier verschiedenen Religionsgemeinschaften beigesetzt.

Die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat sodann auf diesem Grabe ein ausserordentlich schönes und würdiges Denkmal errichtet, welches nach Uebereinkommen mit der Stadtverwaltung dieser am 6. d. Mts. zum Schutze und zur weiteren Fürsorge übergeben wurde.

Zu diesem Akt hatten sich Vertreter der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und der Stadt, viele Angehörige der Verunglückten und ein zahlreiches Publikum auf dem Friedhof versammelt. Nachdem der Offenbacher Gesangverein einen Choral vorgetragen hatte, nahm der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion, Herr Thomé, das Wort und führte aus, dass die Staatseisenbahnverwaltung ausnahmsweise, insbesondere wegen des Umstandes, dass die Angehörigen der Verunglückten deren irdische Reste nicht hatten mit Sicherheit erkennen und in Empfang nehmen können, und daher nicht in der Lage waren, für die Ihrigen ein Grab herzustellen und zu schmücken, sich veranlasst gesehen habe, diese Herstellung und Ausschmückung ihrerseits zu übernehmen und auf die gemeinsame Gruft ein Denkmal zu setzen.

„Es ist demnach kein Sühnedenkmal, vor dem wir stehen! Wie keinem Staatseisenbahnbediensteten oder irgend einer anderen Person irgend ein vertretbares Verschulden als Anlass des entsetzlichen Ereignisses nachgewiesen werden konnte, so hat auch die Staatseisenbahnverwaltung als solche hierbei keine Schuld zu vertreten. Der Zusammenstoss und dessen grausiger Verlauf war, wie gerichtlich und aussergerichtlich unumstösslich festgestellt worden ist, lediglich die Folge einer Verkettung unseliger Zufälligkeiten, die niemand mehr beklagen konnte als die Staatseisenbahnverwaltung, aus der aber gegen sie kein Tadel irgend welcher Art hergeleitet werden kann. Selbstverständlich sind aus diesem Vorfall gewisse Lehren gezogen und durch Einführung von Neuerungen beachtet worden, die zur Verringerung der Gefahren des Eisenbahnbetriebes gewiss in etwas beitragen werden. Auch fernerhin wird die Staatseisenbahnverwaltung rastlos bestrebt sein, in allem, was die Betriebssicherheit betrifft, den ersten Platz unter allen Eisenbahnverwaltungen der Welt zu behaupten, und alles, was zur Verminderung der Betriebsgefahren dienlich sein kann und als hierzu geeignet erprobt ist, ohne Ansehung der Kosten einzuführen. Aber mit Gefahren wird der Eisenbahnbetrieb stets verbunden bleiben. Die gebändigten und in den Dienst der Menschheit gezwungenen Naturkräfte bleiben ihr feindlich; auch auf diesem Gebiet ist und bleibt alles Wissen und Thun der Menschen Stückwerk, und in dem Gedanken hieran müssen wir uns mit der Zuversicht und dem Trost bescheiden, dass wir in Gottes Hand stehen."

Redner übergab dann das Denkmal dem Oberbürgermeister Brink mit der Bitte und in der Ueberzeugung, dass die Stadt Offenbach dieser ehrwürdigen Grabstätte allezeit dieselbe Sorgfalt angedeihen lassen werde, wie sie solche in so hervorragender Weise den Gräbern ihrer Mitbürger stets angedeihen lasse.

Schliesslich legte er namens der Staatseisenbahnverwaltung einen Kranz auf das Grab: „den Beerdigten zur Ehre und den trauernden Hinterbliebenen zum Ausdruck des aufrichtigsten Beileids", und dankte dem anwesenden Künstler des Denkmals, Bildhauer Franz Krüger, für die schöne Ausführung.

Hierauf nahm Oberbürgermeister Brink Grab und Denkmal für die Stadt in Besitz und führte mit schwungvollen Worten aus, welch' tiefen Eindruck dies würdige Denkmal auf die trauernden Hinterbliebenen mache. Die Staatseisenbahnverwaltung habe sich hierdurch selbst geehrt.

Der Offenbacher Gesangverein trug noch einen tief ergreifenden Choral vor, womit die würdige Feier schloss.

Ueber das Denkmal selbst ist folgendes zu sagen:

Auf einem Sockel von grauem Odenwalder Granit erhebt sich in der Mitte ein Obelisk aus schwarzem schwedischen Granit, dessen Spitze eine Höhe von 6 m über dem Erdboden erreicht. Dieser Obelisk wird von zwei Postamenten flankirt, die mit ersterem durch zwei wandartige Verbindungstheile in Zusammenhang stehen. Diese Postamente aus rothem schwedischen Granit sind gekrönt von zwei flammenden Dreifüssen aus Bronze. An den ebenfalls aus rothem schwedischen Granit hergestellten Verbindungstheilen befinden sich zwei Bronzetafeln mit den Namen der hier zur Ruhe Bestatteten. Der Obelisk trägt in seinem mittleren Theile eine aus Bronze hergestellte, durch Blumengehänge geschmückte Kartusche mit der Widmung: „Ruhestätte der bei dem Eisenbahnunfall am 8. November 1900 Verunglückten."

Als Einfriedigung der Grabstätte ist ein Sockel aus grauem Odenwalder Granit gewählt, auf welchen niedrig gehaltene und durch Stangen verbundene Bronzepfosten gestellt sind.

Der Entwurf des Denkmals und die Ausführung der Modelle rührt, wie bereits erwähnt, von dem Bildhauer Franz Krüger her, die Steinmetzarbeiten wurden durch den Steinmetzmeister Chr. Pfannstiel und die Bronzearbeiten durch die Firma G. Knodt, sämmtlich in Frankfurt a/M., ausgeführt.

— **Beschleunigung des Enteignungsverfahrens.** Die preussischen Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten haben vor einiger Zeit in einem gemeinschaftlichen, an die betheiligten Behörden gerichteten Erlasse erneut darauf hingewiesen, dass eine grössere Beschleunigung der für Neubauten nothwendigen Enteignungen im Interesse aller Betheiligten dringend geboten und auch im Rahmen der durch das Enteignungsgesetz gegebenen Vorschriften sehr wohl durchführbar ist. Zu diesem Zwecke werden die einschlägigen, bereits früher gegebenen Weisungen in Erinnerung gebracht und namentlich eingeschärft, dass bei den Enteignungsbehörden stets das mit der Bearbeitung der landespolizeilichen Angelegenheiten des betreffenden Unternehmens betraute Mitglied auch zum Enteignungskommissar zu ernennen ist. Es sollen fernerhin den an die Bezirksausschüsse zu richtenden Enteignungsanträgen ausser der Urschrift der Katastermaterialien auch deren Abschriften oder Umdrucke in einer entsprechenden Anzahl von vornherein beigefügt werden, um die durch deren spätere Anfertigung entstehenden Verzögerungen zu vermeiden. Zu den in erster Linie empfohlenen Beschleunigungsmitteln gehört die Herbeiführung einer Einigung über den Gegenstand der Abtretung, welche das meist nur in einer Wiederholung des vorläufigen Planfeststellungsverfahrens bestehende endgültige Planfeststellungsverfahren entbehrlich macht, sei es, dass die Entschädigung nachträglicher Feststellung vorbehalten wird oder nicht. Schliesslich werden die Enteignungsbehörden zur Führung eines besonderen Enteignungsregisters angewiesen, welches in jedem einzelnen Falle den vollständigen Gang und Verlauf des Verfahrens erkennbar macht.

— **Hilfeleistung für die Bahnpost bei Eisenbahnunfällen.** Die im Bereiche der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft getroffenen Einrichtungen der Hilfszüge, über die wir in Nr. 20 S. 323 d. Ztg. ausführlich berichteten, sollen der „D. Verkehrs-Ztg." zufolge nun auch für den Bahnpostdienst nutzbar gemacht werden. Bekanntlich werden die Hilfszüge auf einer grösseren Anzahl von Stationen zur sofortigen Benutzung bereit gehalten; die Zugführer müssen bei Zusammenstössen, Entgleisungen oder sonstigen grösseren Unfällen sofort eine telegraphische Meldung an eine ihnen ein- für allemal bezeichnete Station abschicken, die dann ihrerseits für schleunige Entsendung des Hilfszuges oder, wenn keine Personen ernstlich verletzt sind, des Hilfsgeräthewagens sorgt. Bei solchen Eisenbahnunfällen, bei denen Bahnposten in Mitleidenschaft gezogen sind und der Hilfe bedürfen, soll nun nach Vereinbarung zwischen dem Reichspostamt und dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten der Bahnpost in folgender Weise Hilfe verschafft werden: In das durch den Zugführer von der Unfallstelle an die nächste Eisenbahnstation, bei der ein Hilfszug oder Hilfsgeräthewagen aufgestellt ist, abzulassende Telegramm wird der Vermerk „Bahnpost braucht Hilfe" aufgenommen, wenn das Bahnpostpersonal eine entsprechende Meldung macht oder derart verletzt ist, dass es keine Meldung machen kann. Das Bahnpostpersonal hat demgemäss bei jedem Unfall gleich zu prüfen, ob es zur Bergung der Ladung usw. der Hilfe anderer Postunterbeamten bedarf, und alsdann, sofern sich nicht etwa der Unfall in der Nähe einer Postanstalt zugetragen hat, von der schneller ausreichende Hilfe erlangt werden kann, den Zugführer oder, bei Unfällen in Stationen selbst, den dienstleitenden Beamten um die Aufnahme des Vermerkes „Bahnpost braucht Hilfe" in das Telegramm zu ersuchen. Jede unnöthige Inanspruchnahme der Hilfszüge für Zwecke des Postdienstes soll indess vermieden werden. Die Postanstalten an den Aufstellungsorten der Hilfszüge erhalten sofort beim Eintreffen einer derartigen Unfallmeldung von den Eisenbahnstationen Nachricht und haben dafür zu sorgen, dass sich die abzuordnenden Beamten mit grösster Beschleunigung zur Abfahrtsstelle des Hilfszuges begeben.

— **Mittheilung der Zeitangaben durch die Bahnverwaltungen an Private.** Der deutsche Uhrmacherbund hatte sich, wie die „Berl. N. Nachr." melden, an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten mit einer Eingabe gewandt wegen Uebermittelung der genauen Zeitangaben durch die Bahnverwaltung an die Uhrmacher. Hierauf ist folgender Bescheid eingegangen:

„Es findet sich nichts dagegen zu erinnern, die vom hiesigen Schlesischen Bahnhofe täglich Morgens 8 Uhr an alle Stationen der preussisch-hessischen Eisenbahnen übermittelte Zeitangabe (M.-E. Z.) auch Privaten durch besondere Einrichtungen ausserhalb des Telegraphenzimmers kenntlich zu machen, wenn die Beschaffungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten dieser Einrichtungen erstattet werden."

— **Weiterführung der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn.** Die Verhandlungen über die Fortführung der Bahn in das Stadtinnere sind in neuerer Zeit wieder in Fluss gekommen. Wie bekannt, stellten sich der Unterpflasterbahnlinie Potsdamer Platz-Gendarmenmarkt-Spittelmarkt-Alexanderplatz bisher insofern Schwierigkeiten entgegen, als zwischen der Aktiengesellschaft Siemens & Halske und der Stadtgemeinde Berlin eine Einigung darüber nicht erzielt werden konnte, in welcher Weise die Kreuzung dieser Bahn mit der städtischerseits geplanten Nord-Südlinie am Gendarmenmarkt erfolgen solle. Wie seiner Zeit gemeldet, hatte die genannte Firma einen anderweitigen Entwurf aufstellen lassen, nach welchem es möglich ist, die Haltestellen beider Linien in der Nähe des Gendarmenmarktes als Unterpflasterbahnhöfe derart auszubilden, dass sie beide unmittelbar unter dem Strassenboden liegen und die Unterfahrung des einen Tunnels durch den anderen in einiger Entfernung von den Haltestellen erfolgen kann. Mit diesem Entwurf ist man nun im Rathhause einverstanden, und so scheint die vielumstrittene Frage, welche der beiden Bahnen unter der anderen hindurch gehen soll, endlich in befriedigender Weise gelöst zu sein. Jetzt ist nun noch eine andere, weit wichtigere Frage aufgetaucht, welche die Linienführung betrifft. Nach dem bisherigen Entwurf sollte die Bahn vom Spittelmarkt durch die Wallstrasse geführt werden, um in der Nähe des Märkischen Platzes (an der Waisenbrücke) die Spree zu unterfahren und durch die Neue Friedrichstrasse den Alexanderplatz zu erreichen. In Magistratskreisen ist nun die Anregung laut geworden, die Linie dem Verkehrsknotenpunkte des Centrums, dem Molkenmarkte, näher zu bringen. Infolge dessen ist ein neuer Entwurf ausgearbeitet und dieser Tage dem Magistrat eingereicht worden, nach welchem die Linie vom Spittelmarkt über den Molkenmarkt und von dort nach dem Alexanderplatz gehen würde. Für diesen Entwurf hat man geltend gemacht, dass zugleich mit der Verkehrsverbesserung eine bedeutende Verkehrsentlastung der Strassenzüge des Centrums zu erwarten sei. Mittelst der Unterpflasterbahn würde man vom Alexanderplatz in neun, vom Molkenmarkt in sieben und vom Spittelmarkt in fünf Minuten nach dem Potsdamer Platz gelangen können. Freilich ist dieser Entwurf erheblich theurer in der Ausführung als der frühere. Indessen steht zu erwarten, dass die hierüber jetzt eingeleiteten Verhandlungen zu einer Verständigung zwischen der Stadt und der Gesellschaft führen werden. Der Polizeipräsident steht dem neuen Entwurf ebenfalls wohlwollend gegenüber.

— **Wiederaufnahme der Schnellbahnfahrten.** Die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen hat jetzt die Versuchsfahrten auf der Militärbahn zwischen Marienfelde und Zossen wieder aufgenommen. Die Fahrten finden täglich zwischen 9 und 11 Uhr während der Betriebspause der Militärbahn statt. Es wird wieder abwechselungsweise mit dem Wagen von Siemens & Halske und dem der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gefahren. Der Wagen von Siemens & Halske ist gegen früher dadurch wesentlich leichter gemacht worden, dass man zwei Motoren und einen Transformator entfernt hat. Sonst haben beide Wagen einige weniger wesentliche Aenderungen erfahren. Die Schnelligkeit der Fahrten geht bei den jetzigen Versuchen bis zu 130 km in der Stunde. Zweck der jetzt aufgenommenen Versuche ist nicht, hohe Geschwindigkeiten zu erreichen, sondern genaue Messungen zu veranstalten. Insbesondere soll der Verbrauch an Strom genau festgestellt werden, um eine Grundlage für die Wirthschaftlichkeit von elektrischen Schnellbahnen zu gewinnen. In zweiter Linie wird der Luftwiderstand, den die Fahrzeuge bei den hohen Geschwindigkeiten erleiden, durch längere Versuchsreihen festgestellt werden. Die Versuchsfahrten sollen sich über mehrere Wochen bis zum Eintritt des Winters erstrecken.

— **Anweisung für die geschäftliche Behandlung von Industriegleisanschlüssen.** Diese vom kgl. bayerischen Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeusseren nunmehr genehmigte Anweisung tritt im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung mit kommendem Januar in Kraft; sie umfasst 25 Druckseiten und ist in vier Hauptabschnitte eingetheilt. Abschnitt A. Allgemeines besteht aus einem einzigen Paragraphen, B. Generelles Projekt aus §§ 2—4, C. Detailprojekt aus §§ 5—12 und D. Vertrag aus §§ 13 bis einschliesslich 37. Aus Abschnitt A entnehmen wir u. a. als bemerkenswerth nachstehendes: a) Industriegleise (Anschlussgleise von Privatunternehmern an Gleise der Staatseisenbahnverwaltung) dienen zum Uebergang von Fahrzeugen der Haupt- und Nebeneisenbahnen von und nach der Geschäftsstätte eines Unternehmers; Gleise ohne Anschluss (Rollbahngleise, Hilfsbahnen) auf Bahneigenthum gelten nicht als Industriegleise, sondern werden nach den allgemeinen Grundsätzen für widerrufliche Einrichtungen behandelt. b) Industriegleisanschlüsse auf der freien Strecke von Haupteisenbahnen unterliegen der Genehmigung des Ministeriums, alle übrigen der Genehmigung der Generaldirektion. c) Wenn eine Eisenbahnbetriebsdirektion für ein eingelaufenes diesbezügliches Gesuch keine entsprechende Lösung findet, so ist sie selbst zuständig, das Gesuch ablehnend zu bescheiden; die übrigen Gesuche um Herstellung von Industriegleisen sind mit einem generellen Projekte der Generaldirektion berichtlich vorzulegen, und es sind hierbei die bau- und betriebstechnischen Verhältnisse, welche für oder gegen den nachgesuchten oder für einen anderen von der Eisenbahnbetriebsdirektion vorzuschlagenden Gleisanschluss sprechen, im Berichte darzulegen. d) Wenn mit dem Gesuch um eine Industriegleisanlage auch ein solches um Ueberlassung eines Lagerplatzes auf Bahneigenthum verbunden ist und dieser Lagerplatz mit der vom Gleise überbauten Fläche unmittelbar zusammenhängt, so sind beide Angelegenheiten gemeinsam zu behandeln. e) Bei der Bearbeitung von Gesuchen um Industriegleisanschlüsse ist festzustellen, ob zu etwaigen früher oder später in Aussicht zu nehmenden Stationserweiterungen oder zu sonstigen Bahnanlagen Grunderwerbungen aus dem Besitze des Unternehmers möglicherweise nothwendig werden. In diesem Falle ist der Industriegleisanschluss von der Bedingung abhängig zu machen, dass der für bahnseitige Anlagen erforderliche Grund und Boden von dem Unternehmer um den Ankaufspreis oder Marktwerth, nicht aber etwa um einen mit Rücksicht auf den Industriegleisanschluss erhöhten Preis an die Eisenbahnverwaltung abgelassen werde. Derartige Abtretungen sind entweder schon vor dem Vertragsabschlusse durchzuführen oder wenigstens in den Industriegleisvertrag aufzunehmen und als Verkaufsversprechen notariell beurkunden sowie im Grundbuche vormerken zu lassen. f) Wird zum Bau von Industriegleisen eine bahnseitige Grunderwerbung erforderlich, so ist diese mit möglichster Beschleunigung durchzuführen oder es ist wenigstens schon bei den Verhandlungen über die Projektaufstellung, spätestens aber unmittelbar nach der Genehmigung des Projektes, die Gestattung des Bauangriffs von den betheiligten Grundbesitzern zu erwirken und, wenn möglich, gleichzeitig eine notarielle Vereinbarung der Einheitspreise zu treffen. g) Alle Gesuche um Industriegleisanschlüsse sind als dringend zu behandeln, und es sind zur Vermeidung von Beschwerden über Verzögerung in der Erledigung solcher Gesuche die Gesuchsteller über den Stand ihrer Angelegenheit thunlichst auf dem laufenden zu erhalten.

Aus den drei übrigen Abschnitten B, C und D ausführlicheres folgen zu lassen, gestattet hier der Raum nicht, und beschränken wir uns lediglich darauf, die Ueberschriften der einzelnen Paragraphen in übersichtlicher Weise anzuführen. Zu B: § 2 verbreitet sich über den Lageplan überhaupt, § 3 über Anschlüsse in Stationen und § 4 über Anschlüsse auf freier Strecke. Zu C: § 5 handelt vom Kostenvorschuss für die amtliche Bearbeitung, § 6 von den Bestandtheilen des Einzelprojektes, § 7 von der Ausarbeitung des Einzelprojektes, § 8 von den hierzu anzufertigenden Plänen, § 9 von den Kostenanschlägen, ausgeschieden in Leistungen des Unternehmers auf eigene Rechnung und in Leistungen der Eisenbahnverwaltung auf Rechnung des Unternehmers, § 10 von der Herstellung einer tabellarischen Uebersicht über die Hauptpunkte der projektirten Industriegleisanlage, § 11 vom Baukostenvorschuss, vom Bauangriff und von der Abrechung nach Durchführung des Baues und § 12 von der Einholung der baupolizeilichen und obrigkeitlichen Bewilligung. Zu D: § 13 handelt von den allgemeinen Vertragsbestimmungen, § 14 von der Beschreibung der Gleisanlage, § 15 von den Eigenthumsverhältnissen in Bezug auf die Oberbaumaterialien, Abschlüsse, Sicherungen und die auf Bahngrund liegenden Einfriedigungen und Baulichkeiten sowie etwaigen dinglichen Verpflichtungen für den Unternehmer, §§ 16—20 von den Zahlungsverpflichtungen des Unternehmers, und zwar hinsichtlich Festsetzung des Baukostenbetrages, der Gebühren für Unterhaltung der Gleisstrecken, dann der Platz- und Anerkennungsgebühren, etwaiger Kosten oder Mehrkosten für Personalbesetzung und für erforderliche Wohn- und Diensträume der Wärter sowie für die Weichen- und Signalbeleuchtung nebst deren Bedienung, dann von der Gebühr für die von der Eisenbahnverwaltung miethweise in Benutzung gegebenen Oberbau- und Sicherungsmaterialien, § 21 von den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen hinsichtlich der Art der Wagenbereitstellung, der Wagenverschiebung und Wagenverwiegung und dem Ein- und Ausstellen der Wagen, § 22 von der Haftung für Wagenbeschädigungen und für sonstige Schäden, § 23 von den Zustreifgebühren bei Industriegleisanschlüssen innerhalb der Stationen, § 24 desgleichen ausserhalb der Stationen, und zwar a) an Hauptbahngleisen und b) an lokalbahnmässig betriebenen Nebeneisenbahnen, § 25 von der Mitbenutzung eines Industriegleises durch die Eisenbahnverwaltung oder andere Unternehmer, § 26 von den Gleisanschlüssen anderer Staatsverwaltungsbehörden, § 27 von Privatlagerhäusern mit Gleisanschluss, § 28 von Industriegleisen und Lagerhäusern landwirthschaftlicher Verkaufsgenossenschaften sowie anderer ähnlicher Unternehmungen landwirthschaftlicher

Vereinigungen, § 29 von der Beförderung von Stückgütern mittelst Eisenbahnwagen von den Güterhallen zu den Industriegleisen und umgekehrt, § 30 von Ortssendungen von und nach Industriegleisen, § 31 und 32 von der Fassung des Industriegleisevertrages in rechtlicher Beziehung, § 33 von der Einhebung und rechnerischen Behandlung der anfallenden Vergütungen und Gebühren, § 34 von Aenderung bestehender Industriegleise, § 35 von dem persönlichen Charakter der Bewilligung, Besitzwechsel, der Kündigung und Widerruflichkeit, § 36 von der Inbetriebnahme eines fertiggestellten Industriegleises und § 37 von dem Gerichtsstand bei den aus dem Industriegleisevertrage entstehenden Rechtsstreitigkeiten.

Am Schlusse sind dieser Anweisung noch 15 Beilagen angefügt; diese bestehen in Mustern von Lageplänen über Errichtung von Industriegleisanlagen, in Mustern von Kostenanschlägen, Preisentwickelungen, Verträgen, tabellarischen Uebersichten u. dergl.

— **Der Kohlenverkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen vom Januar bis September d. J.** Wenn auch im dritten Vierteljahr 1902 eine merkliche Steigerung im Kohlenverkehre der sächsischen Staatsbahnen zu verzeichnen ist, so bleibt doch das Gesammtergebniss der Monate Januar bis September noch immer hinter demjenigen des Jahres 1901 zurück. In den ersten neun Monaten des laufenden Jahres sind insgesammt befördert worden: 7 676 303 t (1901: 8 260 359 t) oder täglich 29 449 t (1901: 30 422 t), d. i. eine Abnahme von 584 056 t = 7,07 %. Der Steinkohlenversand aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden betrug 2 410 855 t (1901: 2 556 243 t), d. i. eine Abnahme von 145 388 t = 5,70 %. Der Braunkohlenversand aus Sachsen und Sachsen-Altenburg betrug 1 481 452 t (1901: 1 478 285 t), d. i. eine Zunahme von 3 167 t = 0,21 %. Der Empfang an Steinkohlen aus Schlesien, Westfalen und Böhmen betrug 576 815 t (1901: 689 047 t), d. i. eine Abnahme von 112 232 t = 16,29 %, an Braunkohlen aus Preussen und Thüringen 443 954 t (1901: 444 260 t), d. i. eine Abnahme von 306 t = 0,07 %. Der für Sachsen hauptsächlich ins Gewicht fallende Empfang böhmischer Braunkohlen betrug 2 763 227 t (1901: 3 092 524 t), d. i. eine Abnahme von 329 297 t = 10,65 %. Uebrigens bewegt sich der Kohlenverkehr auf den sächsischen Staatsbahnen seit Juli d. J. fortgesetzt in aufsteigender Linie. Die beförderten Gesammtmengen betrugen: Juli 870 268 t, August 905 553 t und September 931 884 t. Der Monatsdurchschnitt des Vorjahres ist damit annähernd erreicht. Thatsächlich hat sich auch im Vergleiche zum Jahre 1901 der Ausfall am Gesammtkohlenverkehre, der im ersten Vierteljahr 16,02 % und im zweiten Vierteljahr 9,03 % betrug, bis auf 7,07 % verringert.

— **Kohlenverdingung der badischen Staatseisenbahnen.** Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen hatte auf den 3. d. Mts. die Vergebung der Lieferung von 275 000 t Lokomotivkohlen (50 % Stückgehalt) und 65 000 t Briketts, beides zur Lieferung vom 1. April 1903 bis 1. April 1904, ausgeschrieben. Wie aus Karlsruhe gemeldet wird, bewilligte die Generaldirektion auf Grund der Verdingung für 50 prozentige Lokomotivkohlen 13 ℳ, für Steinkohlenbriketts 14,70 ℳ, alles die Tonne frei Eisenbahnwagen Mannheim. Man sah dem Ergebniss dieser Verdingung mit Spannung entgegen, da es die erste grössere Vergebung von Kohlen für das nächste Jahr ist und immerhin einen Maassstab für die Lage des süddeutschen Kohlenmarktes im nächsten Jahre abgibt.

Der Lokomotivkohlenabschluss der preussischen Staatsbahn mit dem Kohlensyndikat erfolgte, irren wir nicht, vor einigen Monaten zum Preise von 11 ℳ frei Essen. Hierzu bemerkt die „Rh.-W. Ztg.“, es sei bei einem Vergleich der beiden Abschlüsse zu beachten, dass der Frachtunterschied Essen-Mannheim sich auf etwa 4—4,50 ℳ beziffert; um diesen Betrag würde sich also der von den badischen Staatsbahnen bewilligte Preis auf Essen bezogen ermässigen. Die Namen der Bieter sind nicht angegeben; es bleibt also noch offen, ob Rheder oder Aussersyndikatszechen das Gebot gemacht haben oder ob es mittelbar oder unmittelbar vom Syndikat ausgeht.

— **Absagen an den sozialdemokratischen Eisenbahnerverband.** Dieser hatte kürzlich in einem Aufruf an die Eisenbahner Deutschlands erklärt, dass sich ihm 15 000 Eisenbahnangestellte, darunter auch Lokomotivführer und Fahrbeamte, angeschlossen hätten. Dazu schreibt die „Deutsche Eisenbahnzeitung“: „Die Behauptung, es gehören dem sozialdemokratischen Verbande Lokomotivführer an, ist eine unverschämte und dreiste Verleumdung. Gerade das Lokomotivpersonal hat dem Verbande so oft in das Gesicht gespuckt, dass es eigentlich wunder nehmen muss, wie er so abgebrüht sein kann, immer wieder mit neuem Werben an das Personal heranzutreten. Das Lokomotivpersonal hat das Treiben des Verbandes und seiner Hintermänner von Anfang an richtig durchschaut, es weist jede Gemeinschaft mit derartigen Elementen weit von sich und verbittet sich die angebliche Vertretung seiner Interessen durch Unberufene ganz entschieden.“

Auch das Fachorgan der Fahrbeamten „Der Eisenbahn-Fahrbeamte“ nimmt zu dem Aufruf sehr entschieden Stellung. Es schreibt u. a.: „Unwahr ist es, wenn gesagt wird, dass namentlich auch die Fahrbeamten zu den Mitgliedern des Verbandes zählen. Wir erklären dies mit Hinweis auf die Thatsache, dass die vielen Werbungsversuche sozialdemokratischer Agitatoren bei den Fahrbeamten nur das eine Resultat ergeben haben, dass die Fahrbeamten sich zu einem eigenen staatstreuen Verbande zusammengeschlossen haben, um mit dieser Thatsache jene sich vom Halse halten zu können. Aber selbst zugegeben, dass es doch gelungen wäre, einige wenige in das Netz des sozialdemokratischen Verbandes hinüberzuziehen, so können es nur solche sein, die sich der Pflichten, die sie als Beamte übernommen haben, nicht bewusst sind oder nicht bewusst sein mögen. Derartige Elemente sind aber des Vorzuges, Staatsbeamte zu sein, nicht würdig und daher so bald als möglich aus dem Staatsbeamtenverhältnisse zu entfernen.“

— **Entwickelung der Eisenbahnvereine im Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld.** Es bestehen zur Zeit 23 dem Casseler Verein nachgebildete allgemeine Eisenbahnvereine. Der 23. Verein ist am 15. Dezember 1901 in Fröndenberg gegründet worden und umfasst auch die Nachbarstationen Menden, Langschede und Frömern. Die Gesammtzahl der Mitglieder ist von 9 842 (1900) auf 9 898 gestiegen, obwohl die Mitgliederzahl in einzelnen Vereinen etwas zurückgegangen ist. Von den 9 898 Vereinsmitgliedern sind 5 023 Beamte (etwa 77 % der in den Vereinsgebieten vorhandenen Beamten) und 4 875 Arbeiter (etwa 69 % der in den Vereinsgebieten vorhandenen Arbeiter). Im ganzen Direktionsbezirk sind vorhanden 8 592 Beamte und 8 949 Arbeiter, so dass die grosse Mehrzahl des gesammten Dienstpersonals den Vereinen angehört. Etwa ein Drittel des Personals wohnt entfernt von den Vereinssitzen und kommt deshalb für die Mitgliedschaft bei den Vereinen nicht in Betracht. Die Vereine, welche sämmtlich den Zweck verfolgen, die Zusammengehörigkeit und den Gemeinsinn der Staatseisenbahnbediensteten zu fördern, nationale und patriotische Gesinnung in den ihnen nahestehenden Kreisen zu verbreiten und gemeinnützige Wohlfahrtseinrichtungen zu schaffen, haben sich nach den Berichten aller Vereinsvorsitzenden gut bewährt.

Ueber die Entwickelung der Vereine und ihrer Einrichtungen im einzelnen liegt uns eine Uebersicht vor, aus der wir hervorheben, dass alle Vereine eine Kaisers-Geburtstagsfeier und Sommerausflüge, viele auch Familienabende und Weihnachtsfeiern veranstalten. Vielfach sind Sterbeunterstützungskassen errichtet. Mehrfach haben die Vereine freiwillige Sanitätskolonnen gebildet. Auch Büchereien sind in nicht geringer Anzahl vorhanden und werden gut benutzt. Ein Bedürfniss hierzu besteht aber nicht überall, weil in den betreffenden Städten Volksbüchereien vorhanden sind. Bei den meisten Vereinen besteht ein Vereinsbeirath; wo ein solcher nicht vorhanden, haben die Dienstvorsteher es übernommen, den Vereinsmitgliedern bezw. deren Hinterbliebenen in allen rechtlich oder wirthschaftlich schwierigen Lagen Rath zu ertheilen.

Den Wohlfahrtseinrichtungen des preussischen Beamtenvereins zu Hannover sowie der Hinterbliebenenkasse des Verbandes deutscher Beamtenvereine zu Dt. Wilmersdorf bei Berlin und des Brandversicherungsvereins preussischer Staatseisenbahnbeamten haben die Vereine eine nicht unerhebliche Zahl Mitglieder zugeführt. Dem Brandversicherungsverein sind in den letzten Jahren ausser vielen Beamten 1 710 Hilfsbeamte und Arbeiter beigetreten. Insgesammt haben sich im Elberfelder Direktionsbezirk 8 410 Beamte und Arbeiter bei ihm gegen Brandschaden versichert.

Da Haushaltungsschulen in fast allen grösseren Städten des Elberfelder Bezirks bestehen, welche von den Städten im Verein mit Stiftungen und Wohlthätigkeitsvereinen unterhalten werden, so sind an mehreren Orten die Vereine mit den Vorständen bestehender Haushaltungsschulen in Verbindung getreten, um den heranwachsenden Töchtern von Vereinsmitgliedern Gelegenheit zu geben, sich die für die Führung eines Haushalts nöthigen Kenntnisse anzueignen.

Die Festlichkeiten der Vereine tragen einen patriotischen Charakter und werden stark besucht. Auch die höheren Beamten mit Familien nehmen daran theil. Die Sommerausflüge erfreuen sich grosser Beliebtheit; die Gewährung der freien Fahrt für sie übt insbesondere auf die Arbeiter eine grosse Anziehungskraft aus. Um die einheitliche Entwickelung der Eisenbahnvereine sicher zu stellen, findet jedes Jahr eine Versammlung sämmtlicher Vereinsvorsitzenden unter Leitung des Direktionsdezernenten statt, in welcher die Verhältnisse der einzelnen Vereine erörtert werden und gemeinsame Fragen zur Berathung gelangen.

— **Wechsel in der Redaktion des „Flügelrad“.** Der Vorstand des Vereins mittlerer Staatseisenbahnbeamten theilt in der letzten Nummer seines Vereinsorgans, des „Flügelrad“, mit, dass mit dem 1. d. Mts. der bisherige Redaktör Dr. Schmelzer die Geschäfte als solcher niedergelegt habe und diese an Herrn Robert Krause übergegangen seien, den das „Flügelrad“ als einen aus seinem langjährigen Wirken für die Eisenbahnersache bekannten Fachmann bezeichnet. Herr Krause leitete bis etwa Ende Mai d. J. die „Deutschen Verkehrsblätter“.

— **Amerikanische Stahlschienenbestellungen in Deutschland.** Die Southern Pacific-Eisenbahn hat nach einem Newyorker Telegramm in Deutschland 40000 t Stahlschienen zu schleuniger Lieferung bestellt. Die amerikanischen Werke, an welche sich die Gesellschaft zuerst gewandt hatte, sahen sich ausserstande, die Lieferung des verlangten Materials innerhalb einer Frist von 18 Monaten zu übernehmen. Weiter theilt die „Newyorker Handelszeitung“ folgendes mit: Die sog. Gouldbahnen sollen in jüngster Zeit deutschen Fabrikanten baldigste Lieferung von 35000 t Stahlschienen übertragen haben. Der Unterschied in den Preisen der europäischen Fabrikanten zeigte sich bei deren Bewerbung um einen von der Canadian Pacific Co. in jüngster Zeit in Europa untergebrachten Auftrag von 50000 t, und zwar lautete das niedrigste Gebot einer deutschen Firma 24,25 D., während englische Fabrikanten die Schienen nicht unter 26,40 D. für die Tonne anboten. Wie von London gemeldet wird, hat der dortige Vertreter einer Newyorker Firma erklärt, er habe seit Februar d. J. europäischen Firmen Aufträge für 500000 t Stahlschienen für Amerika ertheilt; davon seien nur 50000 t in England, dagegen 300000 t in Deutschland und 150000 t in Belgien bestellt worden. Für nächstes Jahr würden seine Bestellungen sich auf 1000000 t belaufen und der grössere Theil werde voraussichtlich deutschen Fabrikanten zufallen.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Sannow in Erfurt ist die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen.

Oesterreich.

— **Eröffnung der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel.** Am 5. d. Mts. wurde diese 17,5 km lange schmalspurige Lokalbahn dem Verkehr übergeben. Die Lokomotive sowie der letzte Wagen des Eröffnungszuges waren mit Reisiggewinden, Bändern und Fähnchen geschmückt. Der Zug wurde auf allen Stationen von einer hundertköpfigen Menschenmenge erwartet. Die Bahn, welche in Völkermarkt-Kühnsdorf der Linie Marburg-Franzensfeste an die Südbahn anschliesst, ist Eigenthum einer Aktiengesellschaft und wird von der Südbahn gegen Ersatz der Selbstkosten betrieben.

— **Aenderung des österreichischen Betriebsreglements.** Bei der in Budapest stattgehabten Tagung des Verbandes österreichischer und ungarischer Speditöre wurde beschlossen, für die in Aussicht stehende Konferenz zur Revision des Berner Frachtrechtübereinkommens eine Aenderung des § 53 (7) des österreichischen Betriebsreglements, übereinstimmend mit Punkt 1, § 3 der Ausführungsbestimmungen des Internationalen Uebereinkommens, und zwar dahingehend anzuregen, dass die Strafbestimmungen wegen Deklaration der in der Anlage B angeführten Güter auf feuergefährliche und explodirbare Gegenstände beschränkt bleiben mögen.

— **Die Personentarife der Kaschau-Oderberger Bahn.** Die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn hat vor einiger Zeit an das Eisenbahnministerium das Ansuchen gerichtet, es möchte ihr gestattet werden, die Einheitssätze des Personentarifes für die österreichische Linie (III. Klasse 2,3 h., II. Klasse 4 h., I. Klasse 6 h. für 1 km) auf das Ausmaass der Einheitssätze der österreichischen Staatsbahnen (III. Klasse 2,5 h., II. Klasse 4,5 h., I. Klasse 7,5 h. für 1 km) zu erhöhen. Wie verlautet, wurde dieses Ansuchen ablehnend beschieden.

— **Ein neuer Militärtarif.** Wie verlautet, sind Verhandlungen wegen Einführung eines neuen Militärtarifes im Zuge. Durch den neuen Tarif soll eine Gleichförmigkeit der Tarifbestimmungen in Oesterreich und Ungarn herbeigeführt werden.

— **Eine neue österreichisch-italienische Bahnverbindung.** Der italienische Eisenbahnminister hat sich, wie aus Rom gemeldet wird, in einem Brief an einen Friauler Abgeordneten zu Gunsten einer neuen Anschlusslinie von Friaul nach Oesterreich ausgesprochen, die die Strecke Venedig-Wien um 30 km verkürzen würde. Geplant ist von italienischer Seite zu diesem Zwecke der Bau einer Strecke von Cividale nel Friuli nach Canale an der österreichischen Grenze (18 km). Oesterreich müsste seinerseits eine Anschlusslinie von Canale nach Assling bauen, das an der Linie Laibach-Tarvis liegt. Dieser letztere Theil wäre um so leichter herzustellen, als von österreichischer Seite schon eine Linie Assling-Görz geplant ist, an der Canale ohnehin läge. Diesen Mittheilungen wird beigefügt, dass der Plan für die Strecke Cividale-Canale im italienischen Ministerium schon vorliege. Die Bahn würde durch die Thäler des Natisone Erbezzo und Vindrio geführt werden und bei Canale den Isonzo erreichen. Es sind trotz der Kürze der Strecke zwei Tunnel erforderlich, der erste, 2100 m lang, durch den Monte della Madonna, der zweite, 4000 m, durch den Monte Udern.

— **Kremsthalbahn.** Die Ausgestaltung der Kremsthalbahn, welche sich mit Rücksicht auf den Bau der Pyhrnbahn als nothwendig darstellt, ist im Frühsommer von der Generalversammlung der Aktionäre genehmigt worden. Seither ist zwischen der Regierung und der Verwaltung der Gesellschaft eine Vereinbarung getroffen, die noch der Genehmigung der Generalversammlung sowie der zuständigen Minister bedarf; danach ist die Uebernahme der Kremsthalbahn in den Staatsbetrieb auf Grundlage eines Pachtverhältnisses vorgesehen. Die Aktionäre der Kremsthalbahn erhalten bis zur Vollendung der Pyhrnbahn eine Rente von 3 %, von da ab, spätestens aber vom Jahre 1905 ab, falls bis dahin die Pyhrnbahn noch nicht ausgebaut sein sollte, eine Rente von 4 %. Der Staat ist zur Einlösung der Bahn jederzeit berechtigt. Da der formelle Abschluss des Betriebsvertrages in der nächsten Zeit bevorsteht, dürfte die Kremsthalbahn bereits am 1. November d. J. in Staatsbetrieb übernommen werden. Die Ausarbeitung der Pläne für die Umgestaltungsarbeiten ist im vollen Zuge.

— **Vereinigte Bahn- und Schiffstarife.** Im österreichischen Industrierathe wurde die Frage der Einführung von Anschlusstarifen für den Bahn- und Schiffsverkehr zum Gegenstande eingehender Untersuchungen gemacht und das Ergebniss in einer besonderen Schrift unter dem Titel „Fragen des Seeverkehres“ veröffentlicht. Das Büro des Industrierathes bietet in der genannten Schrift über die „Kumulativtarife“, über ihre bisherigen Ergebnisse im In- und Auslande und über die Nothwendigkeit ihrer Ausgestaltung für den Frachtenverkehr Oesterreichs eine Reihe von Fachgutachten und Berichten, worin die Bedeutung der Kumulativtarife dargelegt wird.

Die Berichte und Gutachten über die Ausgestaltung eines vereinigten Bahn-, Fluss- und Seeverkehres, vor allem nach der Levante, und betreffs der Erstellung der geeigneten Anschlusstarife lauten im allgemeinen, sieht man von den aus Triest eingelaufenen Gutachten ab, überwiegend sehr günstig für diese Einrichtung, ja, sie wird darin geradezu als dringliches Erforderniss für die Förderung der Ausfuhr bezeichnet. In Triest dagegen scheint man sich für solche Tarife nicht sonderlich zu erwärmen, offenbar aus Besorgniss vor einer etwaigen Beeinträchtigung des Gewinnens des dortigen Kommissionshandels. Die Triester Handelskammer erklärt geradezu, die Einführung solcher Tarife über Triest seewärts könnte den Triester Handel schädigen und durch die Verhinderung der Bildung von Lagern die Bedeutung von Triest als Stapelplatz beeinträchtigen. Wenn diese Befürchtung berechtigt wäre, dann müsste sie indess doch wohl auch schon beim deutschen Hafenverkehr eingetroffen sein. Gegenüber diesen Besorgnissen wird vom Büro des Industrierathes auf die günstigen Erfahrungen hingewiesen, welche in Deutschland besonders in Hamburg mit den vereinigten Tarifen gemacht worden seien. Ein Zurückgehen Hamburgs als Handelsplatz oder etwa eine Beeinträchtigung des Kommissions- und Speditionshandels sei von keiner Seite beobachtet worden; danach bestehe wohl auch für die Handelskreise in Triest kaum irgend ein begründeter Anlass zu ähnlichen Besorgnissen.

— **Elektrische Bahnen.** In einem Vortrage, welchen Oskar v. Miller in der Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte in Karlsbad über die Naturkräfte im Dienste der Elektrotechnik gehalten hat, besprach der Vortragende auch die Entwickelung der elektrischen Bahnen. Er äusserte sich über diese Frage wie folgt:

„Die elektrischen Bahnen haben sich alle grösseren Städte erobert und stehen vielfach im Begriffe, auch den Vorortverkehr zu übernehmen. Zur Zeit sind aber auch Bestrebungen im Gange, statt der Vollbahnen mit Dampfbetrieb, oder wohl besser neben diesen, den elektrischen Fernverkehr einzuführen. Bekannt sind ja die Versuche zwischen Berlin und Zossen, bei welchen mit elektrischen Wagen eine Geschwindigkeit von 160 km in der Stunde, also das Doppelte der jetzigen Blitzzuggeschwindigkeit, erreicht wurde.

Es war gerade die hohe Geschwindigkeit, die der Allgemeinheit als der wesentlichste Punkt des elektrischen Betriebes erschien, wiewohl in Wirklichkeit auch mit Dampfbetrieb, insbesondere bei Verwendung von Dampfturbinen, Lokomotiven

von gleich hoher Geschwindigkeit, diese sehr wohl ausführbar ist. Trotzdem dürfte die rasche Personenbeförderung in der Zukunft den elektrischen Fernbahnen gehören, weil diese mit der grossen Geschwindigheit am leichtesten die Förderung der unbedingten Betriebssicherheit vereinigen können, indem sie z. B. zur streckenweisen Sicherung der Züge die selbstthätige Unterbrechung der Stromzuführung ermöglichen, oder indem sie als Schwebebahnen selbst in den kleinsten Krümmungshalbmessern einen gefahrlosen Betrieb bei grösster Geschwindigkeit gestatten.

Hauptsächlich aber muss und wird der wirthschaftlichere Betrieb der elektrischen Bahnen zu ihrer Verbreitung beitragen. Schon bei den heutigen Betriebsverhältnissen werden sie das billigste Verkehrsmittel, wenn, wie z. B. bei der 100 km langen elektrischen Bahn zwischen Marion und Indianopolis, eine Naturgaskraftstation als Betriebskraft zur Verfügung steht, oder wenn, wie in Schweden, Italien, der Schweiz, der elektrische Betrieb durch billige Wasserkräfte erfolgen kann, anstatt dass in diesen kohlenarmen Ländern viele Millionen Mark jährlich für Brennmaterial ins Ausland gehen, oder wenn, wie bei Bergbahnen, die Energie der herabfahrenden Züge zum Betrieb der berganfahrenden unmittelbare Verwendung findet, wie dies z. B. bei der Brennerbahn, die heute jährlich etwa 1 000 000 Kr. für Kohlen verausgabt, unter Mitbenutzung von Wasserkräften sehr leicht möglich wäre. Der elektrische Betrieb der Fernbahnen muss aber auch bei Anschluss an Dampfkraftstationen wirthschaftlicher als der jetzige Lokomotivbetrieb werden, sobald einmal der Verkehr zwischen den grossen Städten ein so dichter geworden ist, dass die Züge in kurzen Zwischenräumen, wie bei Strassenbahnen, einander folgen, wodurch die kostspielige elektrische Anlage fast ununterbrochen ausgenutzt wird. Von dieser Erwägung ausgehend, hat sich z. B. die North Eastern Railway in England bereits entschlossen, den elektrischen Betrieb auf ihren Linien an der Tynemündung einzuführen; im italienischen Parlament ist der Bau einer elektrischen Bahn für die etwa 200 km lange Strecke Rom-Neapel genehmigt worden, während ernsthafte Pläne auch für die Linien Berlin-Hamburg, Brüssel-Antwerpen, Wien-Budapest usw. vorliegen.

Um all' diese Pläne zu verwirklichen, genügt allerdings nicht die Arbeit der Techniker; Hand in Hand mit ihr muss vielmehr diejenige der Betriebsverwaltungen gehen, welche die Vorbedingungen für den nöthigen dichten Verkehr durch Trennung der Güterbahnen von den Personenbahnen, durch richtigen Anschluss des Lokalverkehres an den Fernverkehr, durch geeignete Streckeneintheilung, durch Ausarbeitung passender Tarife usw. zu erfüllen haben. Werden diese in einander greifenden Fragen technischer und wirthschaftlicher Natur nicht einseitig behandelt, sondern von einem gemeinsamen Standpunkte erwogen, so können sich wohl in absehbarer Zeit die Hoffnungen verwirklichen, die von der Allgemeinheit an den elektrischen Betrieb geknüpft werden."

— **Das Gleiten der Strassenbahnwagen ist ein Verschulden.** In Wien stiess ein Zug der elektrischen Strassenbahn mit einem Motorwagen zusammen. Von dem Beiwagen des Strassenbahnzuges wurde die Brustwand abgerissen und das Trittbrett zertrümmert; ein auf der Plattform stehender Fahrgast fiel auf die Strasse und zog sich eine Gehirnerschütterung zu. Er überreichte gegen die Strassenbahngesellschaft eine Klage auf Schadenersatz. Der Klagevertreter folgerte das Verschulden der Beklagten aus dem Umstande, dass der Schaffner nicht dem Zuge voranschritt, um zu sehen, ob die Strecke frei sei, und aus dem Versagen der Bremsen. Die beklagte Gesellschaft machte geltend, dass die Bremse ordnungsmässig gewirkt habe und dass der Schaffner nicht habe vorausgehen können, weil der Zug trotz des Bremsens mit gesperrten Rädern über die Haltestelle hinausglitt und infolge des damaligen Regenwetters Schlemmsand und Strassenkoth die Gleise „schlitzig" machten. Der Gerichtshof verurtheilte die Strassenbahngesellschaft zur Zahlung von 2000 Kr. Schmerzensgeld und etwa 2000 Kr. Heilungskosten und Verdienstentgang mit der Begründung, die Gesellschaft habe geeignete Vorkehrungen zu treffen, um das Gleiten der Wagen trotz gesperrter Räder zu verhindern, und wenn sie dies nicht thue, müsse sie, indem sie die Vortheile aus dem Verkehre ziehe, auch die daraus erwachsenden Nachtheile tragen.

— **Grossindustrieller Weitzer †.** Dieser Tage ist der bekannte steirische Grossindustrielle Johann Weitzer im Alter von 70 Jahren gestorben. Weitzer war der Gründer der grossen, nach ihm benannten Wagenfabriken in Graz und Arad, die er aus kleinen Anfängen zu bedeutenden Unternehmungen ausgestaltete, deren Absatzgebiete bis nach Indien reichten. Weitzer erlernte das Schlossergewerbe. Nachdem er, der damaligen Sitte entsprechend, mehrere Jahre auf der Wanderschaft zugebracht hatte, liess er sich 1854 in Graz nieder und erwarb dort die Gerechtsame eines Schmiedes. Gleich im ersten Jahre bekam er Lieferungen für den Bau des Suezkanals und für die Armee, und ein Jahr später errichtete er in der ehemaligen Bahnhofskaserne eine Wagenfabrik, in der zumeist Transportwagen für die Armee und Lastwagen für die Graz-Köflacher Bahn erzeugt wurden. Später baute er auch Luxuswagen, die nicht nur in Oesterreich-Ungarn, sondern auch in den Donaustaaten, der Türkei, Aegypten und Indien grossen Absatz fanden. Im Jahre 1862 erbaute Weitzer in Graz die jetzt noch bestehende grosse Maschinen- und Wagenfabrik, in der nun in Verbindung mit einer Eisengiesserei der Wagenbau im grossen betrieben wurde. Anfangs der 70er Jahre gründete er die Eisenwerke bei Udine, Store und Pont San Martino und 1891 die Wagenfabrik in Arad. Vor sieben Jahren erfolgte die Umwandlung der Fabriken in eine Aktiengesellschaft, wobei Weitzer als Präsident des Verwaltungsrathes an der Spitze der Direktion der Grazer Gesellschaft stand. In den letzten Jahren hatte sich Weitzer ganz vom geschäftlichen Leben zurückgezogen.

Ungarn.

— **Die Kündigung der österreichisch-ungarischen Tarife.** Wie mitgetheilt wurde, hat der Bund der ungarischen Industriellen gegen die von der Staatseisenbahngesellschaft erfolgte Kündigung der österreichisch-ungarischen Tarife Stellung genommen. Der „Pester Lloyd" äussert sich über diesen Schritt des Bundes der Industriellen wie folgt: „Der Bund der Fabrikindustriellen geht gewiss im Sinne der Wahrung der von ihm vertretenen Interessen vor, wenn er alle auf den Verkehr und auf die Transporttarife bezüglichen Bewegungen mit der peinlichsten Aufmerksamkeit verfolgt. In dem vorliegenden Falle erscheint uns jedoch der Alarm nicht begründet, denn wir können wiederholen, dass es sich bei der jüngst erfolgten Kündigung der Verbandstarife nicht um einen vom Zaune gebrochenen Streit, sondern um einen formalen Akt gehandelt hat. Es ist diesem Schritte der Staatseisenbahngesellschaft, wie eine österreichische Stimme in Uebereinstimmung mit unseren Informationen zutreffend bemerkt, ‚eine Tendenz unterschoben, welche ihm vollständig fern liegt, die überhaupt gänzlich mangelt'. Die Verhandlung über die Kartellerneuerung ist zwischen der genannten Gesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen dem Abschlusse nahe gebracht und bedarf zu ihrer Durchführung nur der Zustimmung der Ministerien und des Verwaltungsrathes der Staatseisenbahngesellschaft."

— **Arbeiterentlassung.** Die Direktion der Raaber Wagenfabrik hat 800 Arbeiter, welche in den Ausstand getreten waren (vergl. Nr. 78 S. 1180 d. Ztg.), als entlassen erklärt.

Uebrige europäische Länder.

— **Nichtabwarten der Anschlusszüge in Belgien.** Vor kurzem berichtete die „Indépendance belge", die Eisenbahnverwaltung habe die pünktliche Abfahrt der Züge ohne Abwarten der Anschlusszüge angeordnet. So allgemein und schroff konnte der Befehl kaum ergangen sein. Das ersieht man jetzt aus dem genannten Brüsseler Blatt selbst; es sagt neuerdings, die Verwaltung habe die Bahnhofsvorstände an die Nothwendigkeit erinnert, die Züge zur fahrplanmässigen Zeit abfahren zu lassen, ohne die „Korrespondenzen" abzuwarten, fügt aber hinzu: „Es ist zu wünschen, dass diese gutgemeinte Maassregel von den Bahnhofsvorständen mit vernünftiger Erwägung und nicht dem Buchstaben nach ausgeführt wird; dass man z. B. nicht das Abfahrtszeichen einem kleinen Nebenbahnzug gibt in dem Augenblick, wo der Zug der Hauptlinie in den Bahnhof einfährt, und dass man auch eine Frist von wenigstens einer Viertelstunde für die letzten Abendzüge gebe."

— **Riesenbrücke auf der neuen französischen Eisenbahnlinie von Carmaux nach Rodez.** Die neue, soeben durch den Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls feierlich eingeweihte Eisenbahnstrecke zwischen den Departements Aveyron und Tarn enthält einen bemerkenswerthen Brückenbau über den Viaur. Die Errichtung dieser Brücke, welche nach Pariser Blättern von Fachmännern als das kühnste und schönste Werk dieser Art betrachtet wird, hat 15 Jahre gedauert. Ihre Gesammtlänge beträgt 460 m, inbegriffen zwei gemauerte Zufahrtsviadukte von 29 und 21 m Länge. Die Hauptbrücke in Stahl hat 220 m Spannweite und 111,80 m Höhe über dem Fluss. Technisch soll ein ganz neues, weder in Frankreich, noch im Ausland bisher zur Anwendung gekommenes System hier vorliegen.

— **Simplontunnel.** Ende September betrug die Länge des Sohlstollens auf der Nordseite 7 888 m, auf der Südseite 5 361 m, zusammen 13 249 m. Der Fortschritt im September belief sich auf der Nordseite auf 158 m, auf der Südseite auf 176 m. Auf der Südseite betrug der Wasserausfluss noch immer 1 118 Sekundenliter, auf der Nordseite nur 67.

— **Bahnhofsheizung auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen hat verfügt, dass die Personen- und Warteräume auf den Stationen von Anfang Oktober bis Ende April zu heizen sind, sobald die äussere Temperatur unter 10 Grad Celsius sinkt. Vom 1. Dezember bis Ende Februar soll die Heizung ohne Rücksicht auf die Temperatur ununterbrochen durchgeführt werden, und es darf damit nur aufgehört werden, wenn während dreier auf einander folgender Tage und Nächte die Temperatur Nachts nicht unter 10 Grad gesunken ist.

— **Arbeitszeit auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Wie an dieser Stelle schon berichtet, haben die gesetzgebenden Gewalten in der Schweiz ihre Geneigtheit zu einer Revision des Bundesgesetzes über die Arbeits- und Ruhezeit im schweizerischen Transportgewerbe bezw. zu einer Herabsetzung der Arbeitszeit kundgegeben. Für die Angestellten der Hauptbahnen soll die Höchstarbeitszeit, mit den erforderlichen Ausnahmen usw., von 12 auf 11 Stunden herabgesetzt werden. Aus den Kreisen dieser Angestellten äussert sich indess noch Unzufriedenheit mit dieser bevorstehenden Verbesserung; man beruft sich darauf, dass in weniger anstrengenden und weniger verantwortungsreichen Gewerben die Arbeitszeit erheblich weniger als 11 Stunden betrage. Eine weit stärkere Protestbewegung aber herrscht unter den Angestellten der Nebenbahnen. In Luzern fand eine von 63 Abgeordneten 20 verschiedener Neben- und Trambahnen beschickte Versammlung statt, um gegen die ungleiche Behandlung des Nebenbahnpersonals durch den Bundesrath Verwahrung einzulegen. Der Hauptredner führte aus, man habe seinerzeit bei der Verstaatlichung dem Personal grosse Versprechungen gemacht, diese aber nicht gehalten. Das Arbeitsgesetz von 1889, welches 12 stündige Arbeitszeit festsetzte, sei am 13. Mai d. J. durch Erlass einer neuen Verordnung verschlechtert worden. Es dürfe nunmehr die Arbeitszeit auf 13 bis 15 Stunden ausgedehnt werden. Die Nebenbahnen seien nicht berücksichtigt worden. Nach lebhaften und theilweise gereizten Erörterungen und Verwahrungen wurde ein Beschluss einstimmig angenommen, welcher besagt: „Die in Luzern stattgehabte zahlreich besuchte Versammlung von Nebenbahnern protestirt gegen die in der bundesräthlichen Vollziehungsverordnung für das Nebenbahngesetz enthaltene Verlängerung der Arbeitszeit und Herabsetzung der Ruhezeit und stimmt der vom Centralkomitee der allgemeinen Union schweizerischer Transportanstalten ausgearbeiteten Eingabe an die eidgenössischen National- und Ständeräthe in vollem Unfange zu.“ Zugleich wurde die Gründung eines „Nebenbahnerverbandes“ beschlossen.

— **Die älteste im Dienst befindliche Lokomotive der Welt** ist (wie „Eng. News“ Nr. 32 der „Iron and Coal Trades Review“ entnehmen) 1822 durch Stephenson erbaut für die Eröffnung der Helton-Eisenbahn und schleppt noch Kohlen in dem Helton-Kohlenbergwerk in England. Während viele Theile erneuert sind, ist die allgemeine Anordnung — ausgenommen das Führerhäuschen — noch die ursprüngliche. Diese Maschine wiegt 15 t (engl.) und kann ungefähr 120 t mit einer Geschwindigkeit von 16 km/Std. ziehen. Sie soll nun ausser Dienst gestellt und in dem Durham College of Science in Newcastle on Tyne untergebracht werden.

Stephenson's „Lokomotive Nr. 1“, die jetzt in Darlington ausgestellt ist, wurde 1825 für die Stockton & Darlingtonbahn gebaut. Sie diente auf der Eisenbahn bis 1850, wurde benutzt für Bergwerkzwecke bis 1857 und dann ausser Dienst gestellt.

Fremde Welttheile.

— **Die Eisenbahnen Indochinas.** Die Linie, welche Hanoi, die Hauptstadt Tonkings, mit Haiphong, dem Handelshafen dieser Kolonie, verbindet, ist gegen Mitte Juni dem Betriebe übergeben worden. Der Bau dieser Bahn hat weniger als 18 Monate erfordert, obwohl sie 100 km lang ist und verschiedene wichtige Kunstbauten nöthig machte. Die Bahn benutzt bei Hanoi die über den Songkoi (rothen Fluss) angelegte 1 682 m lange Brücke, die zu den grössten Kunstbauten in den Kolonien gehört. Die Arbeiten an der Linie von Hanoi nach Viëtri werden im Jahre 1903 vollendet sein. Diese 62 km lange Strecke soll Hanoi mit Loakay an der Grenze zwischen China und Tonkin und später mit Yünnansen verbinden. Von der Südlinie von Hanoi nach Vinh werden wahrscheinlich der erste und dritte Abschnitt im Laufe des Jahres 1903, der zweite Abschnitt dagegen, in einer Länge von 128 km, von Ninhbinh nach Songma erst im Jahre 1904 eröffnet werden, da die zu überwindenden Schwierigkeiten zu grosse sind. Die Linien in Annam von Tourane nach Hué und von Saïgon nach Tamlinh werden darauf folgen. Das im Betriebe befindliche Eisenbahnnetz Indochinas besteht gegenwärtig aus der 74 km langen Bahn von Saïgon nach Mytho, der 164 km langen Linie von Hanoi nach der Grenze der chinesischen Provinz Kwangsi, aus der 96 km langen Bahn von Hanoi nach Haiphong, im ganzen also aus 334 km Bahnstrecke. Im Jahre 1903 werden die Bahnen Indochinas vermuthlich eine Länge von 584 km, im Jahre 1904 eine solche von 712 km und im Jahre 1905 eine solche von 1 171 km haben. Die trotz der grossen sich den Bahnbauten entgegenstellenden Schwierigkeiten erreichten Ergebnisse lassen die Hoffnung begründet erscheinen, dass die geplanten Bahnbauten in der geplanten Frist zur Ausführung gelangen und dass die im Gesetze von 1898 vorgesehenen Linien, eingeschlossen die von Mytho nach Cantho, von Hué nach Kwangsi und einige andere im Jahre 1908 vollendet sein werden. Dann wird Indochina in zehn Jahren mit einem Netz von mehr als 1 850 km Eisenbahn ausgestattet sein.

(„Journ. des transp.“)

— **Luxuszug Kapstadt-Buluwayo.** Für die Beförderung der Reisenden der I. Wagenklasse zwischen Kapstadt und Buluwayo hat die Rhodesia-Eisenbahn, wie „Railroad Gazette“ mittheilt, einen Luxuszug bauen lassen, welcher aus sechs Wagen, nämlich einem gemeinsamen Brems-, Post- und Gepäckwagen, einem Speisewagen mit Küche, drei auch zum Schlafen eingerichteten Personenwagen und einem Buffet-, Rauch- und Bibliothekwagen besteht. Am eigenartigsten ist der Speisewagen, in welchem sich eine geräumige Küche mit einem Kochherd in trefflichster Grösse befindet. Neben der Küche ist die Speisekammer, die mit Speiseschränken und Kommoden zum Aufbewahren des Tischzeuges, der Messer und Gabeln, der Gläser usw. ausgestattet ist. In dem Fussboden des Wagens sind Weinkeller eingerichtet und auf der Galerie (balcony) steht ein Fliegenschrank. Der Speisewagen enthält Tische und Stühle für 24 Personen. In jedem der drei Personenwagen ist für 18 Personen Schlafgelegenheit, jeder Wagen enthält ein bequem eingerichtetes Badezimmer. Der Buffet- und Bibliothekwagen hat ein Rauchabtheil, ein Spielzimmer und ein Leseabtheil, in welchem sich ein Bücherschrank, ein Schreibtisch, Ruhesophas und Lehnstühle befinden. Alles das bei der Kapspurbreite von nur 1,067 m!

— **Die Eisenbahn Buluwayo-Salisbury.** Nach einer Reuter-Depesche vom 3. d. Mts. ist Tags zuvor die Bahn Buluwayo-Salisbury fertig gestellt worden. Die Bedeutung des bevorstehenden Ereignisses veranlasste die „Nat.-Ztg.“ vom 3. d. Mts. zu folgenden Auslassungen: Am heutigen Tage wird in der Hauptstadt des Mashonalandes ein Fest begangen, dessen man auf dem europäischen Kontinent kaum gedenken wird und das auch die grossen englischen Zeitungen im Augenblick als ein lokales Ereigniss anzusehen scheinen, da sie der kurzen Kabelnachricht, dass der erste Zug der Buluwayo-Salisbury-Eisenbahn heute in Fort Salisbury einlaufen werde, keine Erörterung hinzufügen. Trotzdem genügt ein Blick auf die Karte Südafrikas, um die ausserordentliche wirthschaftliche und politische Bedeutung des Schienenstranges zu erkennen, der ein Schlussglied in dem eisernen Ring bildet, durch welchen die Kulturwelt den Süden des schwarzen Erdtheils an sich geschmiedet hat. Der Reisende, der am Kap landete, konnte schon seit Jahren von dort aus im bequemen Pullman Car über Springfontein, Kimberley und Mafeking, also der Westgrenze der ehemaligen Republiken entlang, nach Buluwayo, dem Vorort des Matabelelandes, der bisherigen Hauptstadt Süd-Rhodesias, gelangen. Seit zwei Jahren verbindet auch eine Eisenbahn den an der Ostküste gelegenen portugiesischen Hafenplatz Beira mit Fort Salisbury, der nördlichsten grossen europäischen Siedelung südlich vom Zambesi. Die jetzt eröffnete Linie verbindet nun Bulawayo mit Fort Salisbury, den Westen Rhodesias mit dem Osten des Charterlandes, Kimberley mit den portugiesischen Besitzungen an der Ostküste, das Kap der guten Hoffnung mit Beira. Das erste Drittel der gigantischen Kommunikationspläne von Cecil Rhodes ist damit verwirklicht. . . . . .

Die praktische Bedeutung dieses Bahnbaues soll heute an dieser Stelle nur gestreift werden; man wird noch oft genug Anlass haben, auf diese zurückzukommen, denn politisch und wirthschaftlich ist die Linie Buluwayo-Salisbury die Grundlage, auf der sich Rhodesia zu einem der wichtigsten Kolonialgebiete entwickeln soll und wohl auch entwickeln wird. In der Wirthschaftsgeschichte Südafrikas ist „Buluwayo-Salisbury“ gewissermaassen erst die Ueberschrift eines neuen Kapitels, das noch

gelebt und geschrieben werden muss, in der Menschheitsgeschichte aber ist der Augenblick, wo die Lokomotive in die Station Salisbury einfährt, der Abschluss einer tragischen Episode. Nur wenige wissen davon, kaum etwas ist in Europa bekannt geworden von den entsetzlichen Opfern, welche dieser Bahnbau gefordert hat. In neuen Siedelungen ist ein Menschenleben das nicht werth, was es in der alten Heimath gilt, und doch lief auch den abgehärteten Minenarbeitern Buluwayos ein Schauder über den Rücken, wenn von diesem Bahnbau die Rede war, und nur im Flüsterton sprach man aus, was zur Devise dieses Unternehmens geworden war: „Jede Schiene ein Menschenleben.“ Ueberall in der Welt sind die Arbeiter für diesen Bau zusammengeworben worden, aus Schottland und aus Kalifornien, aus dem australischen Busch und aus den argentinischen Steppen kamen die wetterharten, stämmigen Gesellen, die in einem fast historisch gewordenen „Camp“ bei Buluwayo eine oder zwei Nächte zubrachten, um dann gen Nordosten weiter zu marschiren, auf Gwelo zu. Morituri! Kaum der zehnte Theil davon hat die Heimath wiedergesehen, zu beiden Seiten der Linie hat man zahllose blühender Menschenleben begraben. Einmal hatte ein Agent 120 Schotten aufgetrieben, Leute wie die Eichen, die sich für einen Monatslohn von etwa 800 ℳ hatten gewinnen lassen. Drei Monate später standen 11 Jammergestalten vor den Büros der Chartered Company in Fort Salisbury, wo sie sich ihren Lohn auszahlen liessen; es waren die Ueberreste jener Trupps. Es soll nicht geleugnet werden, dass viele sich durch ihr sinnloses Leben ruinirt hatten; sie waren ihren Whiskey gewöhnt und wollten selbst in den Sümpfen Rhodesias nicht davon lassen; aber das Elend, das sie durchzumachen hatten, war auch ein namenloses. Sie mussten mit ansehen, wie ihre Kameraden der Reihe nach das fürchterliche Fieber dahinraffte, das sie selbst schon in allen Knochen spürten. Der entsetzliche Wassermangel machte die Menschen zu Thieren; sie kämpften blutig, wenn sie irgendwo ein dürftiges Quellchen entdeckt hatten. Mit sinnlosen Preisen mussten auch die einfachsten Genussmittel bezahlt werden; was wollten gegen diese Preise die scheinbar so hohen Löhne bedeuten? Wohl thaten die Unternehmer alles, um die Qualen der Arbeiter zu lindern, aber die Bahn sollte gebaut werden, die Matabeles waren nur in geringer Anzahl zur Arbeit zu haben, die importirten Kulis hatten versagt — die Weissen waren das letzte Auskunftsmittel; gerade dem Wassermangel, an dem diese litten, und dem Einfluss des Sumpfklimas aber war am wenigsten abzuhelfen. Malaria und Schwarzwasserfieber suchten gerade die Kräftigsten heim, lähmende Kleinmüthigkeit und Verzagtheit im Wechsel mit toller Trunkenheit und blutigen Raufscenen waren die bezeichnenden Züge der „Camps“. Die „Contractors“ mussten die Zügel immer straffer anziehen, damit man mit der Arbeit überhaupt nur vom Fleck kam. Viele liefen schon in den ersten Tagen davon; später fanden die wenigsten mehr die Energie dazu. Der brutalste Realismus könnte die Tragödie dieses Bahnbaues nicht vollständig schildern, die bei den grossen Entfernungen selbst in den nächsten grösseren Ansiedelungen nur einen verhältnissmässig schwachen Widerhall fand. . . . .

Jetzt ist das Werk vollendet, das so schwere Opfer gefordert. Theuer ist mit Menschenleben dafür bezahlt worden, dass man mit der Eisenbahn heute von Buluwayo nach Salisbury fahren kann.

— **Schleifenverbindungen der Hauptgleise in Kopfstationen** sind für Hochbahnen mit starkem Verkehr schon mehrfach empfohlen worden. Das System zuerst für die Ausführung angenommen zu haben, beansprucht nach „Eng. News“ Nr. 33 die Metropolitan West Side Elevated R. R. in Chicago für sich, welche kürzlich eine Gleisschleife am Ende ihrer Douglas-Park-Linie vollendet hat und nun eine ähnliche Endstation für ihre Garfield-Park-Linie baut, auch ihre anderen todt endigenden Strecken mit Gleisschleifen zu versehen beabsichtigt.

Die Vortheile dieser Anordnung, bei welcher das endigende Gleis mittelst scharfer Kurve an den Abgangsbahnsteig hinübergeführt wird, liegen für Bahnen mit dichter Folge unveränderlicher Züge auf der Hand. Von Interesse ist aber die Art, wie die oben genannte amerikanische Bahn den in Rede stehenden Grundgedanken in den einzelnen Fällen baulich ausgestaltet hat. Die Schwierigkeiten der Lösung werden verringert, wenn man den Krümmungshalbmesser der Schleife recht klein wählt. Er ist hier in beiden mitgetheilten Beispielen 27,43 m. Der Betrieb erfolgt mit Motorwagen, wohl von normaler Spur.

Das Innere der Schleife, welche in ihrer Grundform einem Tennis-Racket oder einem Drachen ähnlich sieht, eignet sich zur Aufnahme von todten Aufstellgleisen und Betriebsanlagen. Und so kann die Station der Douglas-Park-Linie, welche an der 40. Avenue endet, als Norm gelten. Denn ihre Schleife umfasst 11 parallele Gleise, von denen je 5 durch eine Weichenstrasse zusammengefasst und mit dem ausziehgleisartig auf die freie Strecke rückwärts verlängerten Mittelgleis sowie mit den beiden Hauptgleisen durch Weichen verbunden sind. Drei der Parallelgleise laufen in den Wagen-Revisionsschuppen. Zwischen den Weichenstrassen und den gleichlaufend mit ihnen aus der Hauptrichtung abschwenkenden Hauptgleisen liegen die Bahnsteige, von denen die Reisenden schienenfrei zur Strasse geführt werden. Am Abfahrtbahnsteig ist eine Revisionsgrube unter dem Hauptgleis, so dass die Motoren und der Bewegungsmechanismus in der Regel vor der Abfahrt der Züge dort nachgesehen und geölt werden können, ohne die Wagen in den Schuppen zu bringen.

In der Schleifenkurve ist die innere Schiene innen mit einer Zwangschiene, aussen mit einem Streichbalken versehen, während bei der äusseren Schiene die letztere Sicherung sowohl aussen wie innen angebracht ist.

Die neue Schleifenendstation der Garfield-Park-Linie an der 52. Avenue erhält eine eigenartige Anordnung dadurch, dass sie gleichzeitig als Endstation einer elektrischen Vorortbahn, der Chicago, Aurora & Elgin Electric Ry. und zum Uebergang der Reisenden zwischen beiden Bahnen dienen soll. Die Mittellinie der Vorortbahn fällt mit der Hauptachse der Station zusammen. Die beiden Vorort-Hauptgleise durchschneiden das Schleifengleis der anderen Bahn in Schienenhöhe (!) und legen sich an keilförmige (Uebergangs-) Bahnsteige. Ihre Verlängerungen stehen mit den Gleisen der Garfield-Park-Linie durch Weichen in Verbindung, so dass die Züge der Vorortbahn auf die Stadtbahn (Metropolitan R. R.) übergehen könnten. Einstweilen ist aber ein derartiger Betrieb noch nicht ins Auge gefasst. Die Reisenden müssen an der 52. Avenue umsteigen.

Da nun das Innere der Schleife durch die Anlagen der Vorortbahn grossentheils ausgefüllt ist, mussten die Aufstellgleise und der Wagenschuppen der Stadtbahn an die Aussenseiten der Hauptgleise gelegt werden. Bei den Verbindungen sind Spitzweichen in den Hauptgleisen thunlichst vermieden.

— **Der Eisenbahnbetrieb in den Vereinigten Staaten von Amerika zu Ende des Rechnungsjahres 1900/01 (30. Juni 1901).** Nach den amtlichen statistischen Berichten betrug, wie in den „Nachrichten für Handel und Industrie“ mitgetheilt wird, die Gesammtlänge aller von den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten befahrenen Strecken Ende Juni 1901: 197 237 englische Meilen. Während des Jahres 1900/01 hatte sich die Länge der Strecken um 3 891 Meilen vergrössert. An dieser Zunahme waren 16 Staaten und Territorien mit je mehr als 100 Meilen betheiligt. Unter Berücksichtigung sämmtlicher Gleisanlagen, d. h. der 2., 3. und 4. Gleise, der Nebengleise usw., belief sich der gesammte den Bahnen zur Verfügung stehende Schienenweg auf 265 366 Meilen. 2 057 Gesellschaften waren an den Eisenbahnunternehmungen betheiligt.

Ende Juni 1901 waren 39 184 Lokomotiven oder 1 921 mehr als im vorhergehenden Jahre im Betrieb. Dem Personenverkehr dienten 10 184 Stück, dem Frachtverkehr 22 839, für den Rangirverkehr waren 5 559 sowie noch 602 andere Lokomotiven vorhanden. Die gesammte Wagenzahl stellte sich am 30. Juni 1901 auf 1 550 833 Stück. Während des Jahres 1900/01 waren 99 995 neue Wagen eingestellt worden; es waren 35 969 Personenwagen und 1 464 328 Güterwagen im Betriebe und ausserdem noch 50 536 dem Dienste der Eisenbahnen allein dienende Wagen. Unter diesen Gesammtsummen sind Wagen, welche nicht den Eisenbahngesellschaften gehören, nicht mitgezählt.

Fast alle Lokomotiven, sowohl die für den Personen- wie für den Frachtverkehr bestimmten, sowie fast sämmtliche Personenwagen waren mit Bremsen versehen, während 89 % von den Lokomotiven für den Güterverkehr auch mit automatischen Kuppelungen ausgerüstet waren. Bei den übrigen Lokomotiven war eine derartige Kuppelung verhältnissmässig seltener angebracht. Von den Güterwagen hatten 1 071 758 Bremsen, während 1 434 075 Wagen mit automatischen Kuppelungen versehen waren. Die Personenwagen hatten sämmtlich solche Kuppelungsvorrichtungen.

Die Anzahl der Angestellten aller Bahnen belief sich am 30. Juni 1901 auf 1 071 169. Während des Jahres waren 53 516 Beamte angestellt. An Gehältern und Löhnen wurden 610 713 701 Dollar gezahlt, gegen das Vorjahr 33 448 860 D. mehr.

Das Gesammtkapital der Bahnen in Höhe von 11 688 177 991 Dollar bestand aus 4 475 439 721 D. Stammkapital, 1 331 157 383 D. Reservefonds und 5 881 580 887 D. Betriebskapital. Die Roheinnahmen betrugen 1 588 526 037 D.; gegen das Vorjahr waren sie um 101 481 223 D. grösser. Die Betriebsunkosten bezifferten sich auf 1 030 397 270 D.; das bedeutet eine Zunahme von 68 968 759 D. Hiernach betrugen die Reineinnahmen 558 128 767 Dollar oder 32 512 464 D. mehr als im Vorjahr; der für Dividenden oder zur Bildung von Reserven verfügbare Reinertrag stellte sich auf 241 511 317 D.

Während des Jahres 1900/01 wurden im Bahnbetrieb 8 455 Personen getödtet und 53 339 verletzt. Von den Getödteten waren 282 Reisende, 2 675 Eisenbahnangestellte und 5 498 andere Personen. Die Anzahl der verletzten Reisenden belief sich auf

4988, die der Angestellten auf 41142, und von anderen Personen wurden 7209 verletzt. Die Mehrzahl der den letztgenannten Personen zugestossenen Unglücksfälle wurde durch unerlaubtes Betreten der Gleise herbeigeführt, ein grosser Prozentsatz der Unfälle ereignete sich auch an den Bahnubergängen.

— **Zeit ist Geld!** Die neuen zwischen Newyork und Chicago eingerichteten Schnellzüge, der „Pennsylvania Spezial" und der „Newyork Central Spezial", werden von den Bankhäusern Chicagos für ihre Geldsendungen benutzt, um einen Zinstag zu gewinnen. Die „First National Bank" hat kürzlich 500 000 D. durch den Pennsylvania Express erhalten. Diese Summe wurde Morgens angefordert und am folgenden Morgen 10 Uhr 15 Minuten in Empfang genommen. Vor der Einrichtung dieser Schnellzüge würde eine solche Sendung zu spät am Tage angekommen sein, um noch am selben Tage von der Bank verwendet werden zu können. Das Geld kann jetzt 24 Stunden länger in Newyork behalten und doch zur selben Zeit wie früher in Chicago der Bank abgeliefert werden. „Und in 24 Stunden können 500 000 D. in Wall Street hübsche Zinsen geben!" setzt unsere Quelle hinzu!

— **Die Bahn über die Anden.** Die Bemühungen der chilenischen Regierung wegen Herstellung der westlichen Theilstrecke der Transandinobahn, worüber wir in Nr. 27 S. 442 d. Ztg. berichteten, sind dem „Archiv f. E." zufolge zu einem Ergebnisse gelangt, das auf ein weiteres gedeihliches Fortschreiten der so lange ins Stocken gerathenen Angelegenheit hoffen lässt. Danach hat die chilenische Regierung dem Kongress zu Santiago eine Gesetzvorlage gemacht, in welcher vorgeschlagen wird, die Bahn als Privatbahn unter Zinsbürgschaft des Staates auszubauen. Es habe sich hierfür eine unter Beihilfe von Nordamerikanern zu London gegründete Gesellschaft gefunden, die bereit sei, den Bau unter der Bedingung zu übernehmen, dass ihr gestattet werde, Obligationen in Höhe von 30 000 000 ℳ. als erste Hypothek auf die auszubauende Eisenbahn auszugeben. Von diesen Obligationen sollen 10 000 000 ℳ. nach Vollendung und Betriebseröffnung der Bahnstrecke von los Andes bis Juncal und weitere 20 000 000 ℳ. nach Fertigstellung der Strecke von Juncal bis zur Landesgrenze und Regelung der Betriebsverhältnisse mit dem dort anschliessenden argentinischen Zweige der Andenbahn ausgegeben werden. Die Tilgung dieser Kapitalschuld ist Sache der Unternehmer, jedoch übernimmt der chilenische Staat für die ersten 10 000 000 ℳ. die Verzinsung mit 5 % für fünf Jahre vom Tage der Ausgabe, und auf weitere 20 Jahre gewährleistet er eine 5 prozentige Verzinsung der gesammten Schuld.

Ueber den geplanten Bahnbau entnehmen wir ferner einem im Julihefte der in Wien erscheinenden „Reform" von Arthur Störk veröffentlichten Aufsatze folgende Einzelheiten: „Die Schwierigkeit des Bahnbaues wird durch eine besondere, an beiden Seiten der Cordilleren sich hinziehende Erdablagerung erleichtert, gleichsam als ob die Natur dem Techniker zu Hilfe kommen, als ob sie ihn für die vielen Unbilden theilweise schadlos halten wollte. Es hat sich nämlich längs des Gebirgslaufes eine schichtenförmige Kiesablagerung gebildet, deren grösster Theil jedoch durch Giessbäche weggeschwemmt worden ist. Die höheren Lagen blieben jedoch zurück, fortlaufend den Steigungen und Senkungen des Geländes folgend. Sie heissen ‚Barrancas' und bieten genügend Raum für die Bahn; sie sind geradezu ein natürlicher Eisenbahndamm, wie man sich ihn oft nicht besser wünschen kann, so dass unmittelbar auf die Barrancas Schwellen gelegt werden können und fast jegliche Unterbauarbeit überflüssig wird. Die Breite der Barrancas ist verschieden; an manchen Stellen gewähren sie kaum den für die Eisenbahnlinie erforderlichen Platz, an anderen hingegen gehen sie bereits in breite Ebenen über."

Ueber die Aussichten des gesammten Unternehmens spricht sich jener Aufsatz in folgender Weise aus: „Der Weltverkehr ist an der Durchführung der Andenbahn erheblich betheiligt, wenn auch der durchgehende Massenverkehr eine weniger wichtige Rolle dabei spielen wird. Für diesen letzteren werden die Transportkosten durch die weiten Landstrecken mit hohen Frachtsätzen unerschwinglich sein, und vorläufig auch die hohen Betriebskosten der Transandinobahn selbst, die in der Umladung in Mendoza auf die Wagen der Schmalspurbahn und in dem theueren Betriebe der sehr steilen Strecken ihren Grund haben. Es gibt aber eine ganze Reihe werthvoller Güter, die den raschen und sicheren Landweg dem Seewege vorziehen und die höheren Transportkosten vertragen können, wie Werthmetalle, Manufakturwaaren, Stückgutsendungen, Postsachen und ähnliches, und diese werden in ihrer Gesammtheit einen bedeutenden Theil des Bahntransportes liefern und mit dem aus Argentinien und Chile stammenden Verkehr zusammen der Bahn eine finanzielle Grundlage sichern. Man darf auch die Gewinnung elektrischer Betriebskraft aus dem Mendozafluss für die Bahn in Betracht ziehen, die den Betrieb verbessern und verbilligen würde."

Schon jetzt bewegt sich über den demnächst zu überschienenden Pass ein sehr erheblicher Personen- und Güterverkehr mittelst Kutsche und Maulthier. Zwei Gesellschaften, „Villalonga" und die „Transporte Unide", führen dort ihren Betrieb und befehden sich gegenseitig auf das heftigste. Dies hat denn für die Reisenden den günstigen Erfolg, dass sie sich in Gewährung aller nur denkbaren Bequemlichkeiten und möglichst billiger Preisstellung zu überbieten suchen.

Allgemeines.

— **Eine Lokomotivkopflaterne mit Linsenspiegel** ist laut „Eng. News" Nr. 30 von den Rushmore Dynamowerken in Jersey-City N. J. hergestellt und hat sich in der Anwendung auf sehr schnell fahrenden Lokomotiven (bis 145 km/Std.) bewährt. Der Linsenspiegelscheinwerfer ist von den Schiffen, wo er schon seit zehn Jahren zur Zufriedenheit wirkt, auf die Lokomotiven übertragen. Die Beleuchtung wird hier durch Acetylen bewirkt.

Das wesentliche, der Linsenspiegel, welcher den Hintergrund der Laterne bildet, ist eine kugelsegmentartig geschliffene Glasschale, deren vordere, konkave Fläche nach einem kleineren Halbmesser gekrümmt ist als die hintere, konvexe. Letztere Fläche ist durch Silberbelag zu einem Spiegel gemacht, welcher vermöge der Strahlenbrechung beim Austritt aus der Linse die Lichtstrahlen parallel zur Mittelachse (aplanatisch) zurückwirft und in einem cylindrischen Bündel in die Ferne sendet. Die Linse ist nach vorstehendem am Rande dicker als in der Mitte. Bei 0,305 m Randdurchmesser sind die beiden Stärken 0,025 m und 0,006 m. Das Acetylengas wird von einem auf der Lokomotive aufgestellten Generator erzeugt oder in einem Cylinder unter 10 Atmosphären Druck mitgeführt. Bei den Versuchen auf der New-Jersey-Centralbahn erhellte die Laterne die Strecke auf eine Entfernung von etwa 600 m. Hell gefärbte Gegenstände, wie Signalmasten, waren noch weiter sichtbar. Obwohl aber das Licht so kräftig ist, blendet es nicht die Führer entgegenkommender Lokomotiven. Die in der Nähe befindlichen Gegenstände werden von der Acetylenflamme unmittelbar beleuchtet. Der Gasgenerator ist gegen Einfrieren gesichert. Er arbeitet durchaus selbstthätig.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 26,8 km lange Strecke Paderborn-Sennelager-Schloss Holte der königlichen Eisenbahndirektion Münster, von welcher die Strecke Paderborn-Sennelager am 1. Juli d. J. und die Reststrecke Sennelager-Schloss Holte am 1. Oktober d. J. eröffnet worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Das **Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins**, ist neu herausgegeben und an sämmtliche dem Uebereinkommen beigetretene Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch das neu herausgegebene Uebereinkommen wird das im Juli 1901 ausgegebene Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr, aufgehoben.

Die **statistischen Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Berichtsjahre 1901** sind herausgegeben und an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligte Verwaltungen zur Vertheilung gebracht worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 503 vom 29. September d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Eröffnung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Luxemburg (abgesandt am 7. Oktober d. J.).

Nr. I 505 vom 26. September d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend statistische Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Berichtsjahre 1901 (abgesandt am 8. Oktober d. J.).

Nr. III 1023 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretene Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr (abgesandt vom 6.—8. Oktober d. J.).

Nr. III 1087 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. Oktober d. J.).

Nr. III 1088 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 7. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 10. Oktober 1902 direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lippusch Glashütte einerseits und Königsberg i/Pr. Cranzer Bahnhof andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2612)

Königsberg i/Pr., den 4. Oktober 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif VIII für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln und St. Johann=Saarbrücken sowie südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Gütertarif Heft 2 (Verkehr Saarbrücken-Reichsbahn).

Mit Wirkung vom 1. Januar 1903 werden die Ausnahmetarife 16 für Mineralöl-Rückstände (Destillations-Rückstände von Rohpetroleum), undestillirt und ungereinigt, welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,920 haben, für den Versand von Saarlouis nach den Stationen Neunkirchen (Saar), Saarbrücken, Trier l. Mosel und Trier r. Mosel des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken im Gruppentarif VIII sowie von Saarlouis nach den Stationen Esch, Metz und Saaralben der Reichseisenbahnen im südwestdeutschen Tarifheft 2 aufgehoben. Von dem oben genannten Tage ab gelangen die höheren Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklasse wieder zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (2613)

St. Johann=Saarbrücken, 1. Okt. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. an findet die Zollbehandlung in Paris für Frachtgüter in Paris=La Villette=Douane und für Eilgüter in Paris=Douane statt.

Von diesem Tage an ist die bisherige Stationsbezeichnung Paris=La Villette in „Paris=La Villette=Douane" abzuändern und sind alsdann Eilgüter auf Grund der Entfernungen für Paris=Douane, Frachtgüter dagegen auf Grund der Entfernungen für Paris=La Villette=Douane abzufertigen.

Die in einzelnen Spezialtarifen (Seiten 110—112 des Theils II B) enthaltenen festen Sätze für den Verkehr mit Paris=Douane sind vom 1. November d. J. an gültig für den Verkehr mit Paris=La Villette=Douane.

Strassburg, den 6. Oktober 1902. (2614)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Oktober d. J. kommt der Nachtrag 5 zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung, welcher Aenderungen des Kilometerzeigers, des Ausnahmetarifs für den Uebergangsverkehr mit den Kleinbahnen Kyritz-Perleberg, Kyritz-Breddin und Viesecke-Glöwen und sonstige Aenderungen enthält. Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze werden erst vom 1. Dezember d. J. gültig.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 6. Oktober 1902. (2615)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der an der Strecke Münden (Hannover)-Nordhausen zwischen den Stationen Bleicherode und Wolkramshausen gelegene Haltepunkt Pustleben wird am 20. Oktober d. J. für den Stückgutverkehr eröffnet und in den Gruppentarif VI, in die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VI sowie in den oldenburgisch-hessischen Gütertarif einbezogen.

Die Abfertigung von lebenden Thieren ist auf Kleinvieh in Einzelstücken beschränkt.

Cassel, den 5. Oktober 1902. (2616)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Von den im Nachtrag VII enthaltenen Ausnahmefrachtsätzen für Pflastersteine von Walkenried nach Stationen des Direktionsbezirks Berlin werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. diejenigen für Neubabelsberg, Potsdam, Werder und Wildpark aufgehoben, diejenigen für Gross=Lichterfelde West, Schlachtensee, Steglitz, Zehlendorf auf 0,61 *M.* und für Wannsee auf 0,59 *M.* erhöht. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 2. Oktober 1902. (2617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr treten am 15. Oktober d. J. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 23 für die Beförderung von Jutegarn und Jutegeweben von den Stationen Meissen=Triebischthal, Triebes, Plagwitz=Lindenau (sächs. Staatsb.) und Weida (sächs. Staatsb.) nach den Stationen Basel (bad. B. und Reichsbahn), Basel=St. Johann, Emmendingen, Jagstfeld (bad. B.), Mannheim und Schaffhausen (bad. B.) in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, den 6. Oktober 1902. (2618)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. Oktober d. J. wird die Station Hoek van Holland der holländischen Eisenbahn in den vom 1. April d. J. ab gültigen Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren (Theil II) für den oben bezeichneten Verband einbezogen. Nähere Auskunft über die zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 3. Oktober 1902. (2619)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 10. Oktober d. J. ab werden die Stationen der Theilstrecken Czerwinsk-Skurz und Reinfeld-Neubraa des Direktionsbezirks Danzig, sowie die Haltestellen Lettberg und Slesin des Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 3. Oktober 1902. (2620)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 6. Oktober d. J. ab werden die zwischen Pudewitz und Weissenburg i. P. gelegene Haltestelle Lettberg und die zwischen Strelau und Nakel gelegene

Haltestelle Slesin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.
Kattowitz, den 3. Oktober 1902. (2621)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppen III/V, IV/V, VI/V und VII/V sowie rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahnkohlentarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. treten widerruflich in den oben genannten Tarifen für den Uebergangsverkehr mit Stationen der Kleinbahn Aschersleben-Schneidlingen - Nienhagen ermässigte Frachtsätze für die Staatsbahn - Uebergangsstationen Aschersleben, Nienhagen und Schneidlingen und zwar für

a) Rüben des Spezialtarifs III sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, auch gemahlen,
b) Kartoffeln,
c) Grubenholz,
d) sämmtliche Düngemittel,
e) Brennstoffe (Steinkohlen usw., Braunkohlen usw. sowie Gaskoks)

bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft.

An dem gleichen Tage treten auch im Binnentarif der Kleinbahn Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagen für die vorgenannten Artikel theilweise ermässigte Frachtsätze in Geltung.

Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 4. Oktober 1902. (2622)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die Beförderung geschlagener Steine von Dippoldiswalde nach Dresden, Kötzschenbroda, Mügeln b. Pirna, Niedersedlitz, Pirna und Radebeul bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und für 2 Wagen der Schmalspurbahn sowie für einen Wagen der Vollspurbahn treten am 10. Oktober 1902 Ausnahmetarifsätze in Kraft, die bei diesen Stationen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, den 7. Oktober 1902. (2623)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-schweizerischen Güterverkehre über Lindau treten am 10. Oktober 1902 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt, von verschiedenen schweizerischen Stationen nach Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, den 6. Oktober 1902. (2624)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. November l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag XIII in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. Aenderung der besonderen Bestimmungen, Erweiterung des Klassentarifs, sowie der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 5 (Maschinen), 6 (Erze), 7 (Wolle), 10 (Flachs), 11 (Heede), 21 (Sämereien), 31 (Erdwachs), 36 (Fleisch), 43 (Eier), 45 (Obst), 51 (Krebse), 52 (Bruchsteine), 53 (Zinkstaub), 59 (Jutegarne), neue Ausnahmefrachtsätze für Lohe und Porzellanerde, sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende November l. J. Die zur Aufhebung kommenden Erzfrachtsätze Valeputna-Dresden gelten noch bis Ende Dezember l. J. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 ₰ oder 18 Hellern zu haben.

Breslau, den 6. Oktober 1902. (2625)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reexpeditionsverkehr für Flachs usw. von Königsberg und Elbing nach deutschen und niederländischen Stationen.

Am 1. November 1902 wird für den oben bezeichneten Verkehr an Stelle des Reexpeditionstarifs vom 13. April 1893 nebst Nachträgen I bis VII ein neuer

Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs usw. von Königsberg i/Pr. und Elbing nach deutschen und niederländischen Stationen

eingeführt.

Der neue Tarif enthält gegenüber dem bisherigen neben vielfachen Frachtermässigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen, welche jedoch erst mit dem 1. Dezember 1902 in Kraft treten.

Druckstücke des neuen Tarifs sind vom 20. Oktober d. J. ab durch Vermittelung der betheiligten Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Bis dahin ertheilt die unterzeichnete Verwaltung auf Verlangen über einzelne Frachtsätze Auskunft.

Bromberg, den 7. Oktober 1902. (2626)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Wirkung wird die an der Strecke Coblenz-Trier des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken gelegene Station Clotten in den direkten Güterverkehr mit den Stationen der gr. badischen Staatseisenbahnen einbezogen. Die Abfertigungsbefugniss dieser Station ist auf die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 150 kg beschränkt. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterstellen.

Karlsruhe, den 7. Oktober 1902. (2627)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 36 (für Malz aller Art zur Ausfuhr) im Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) auf solche Sendungen Anwendung, die auf einer der badisch-schweizerischen Uebergangsstationen Basel-Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut zur Einfuhr in die Schweiz oder den Vorarlberg und darüber hinaus verzollt oder zum Durchgange durch diese Länder zollamtlich abgefertigt werden.

Karlsruhe, den 7. Oktober 1902. (2628)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 15. Oktober 1902 direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den an der Strecke Schlochau-Zechlau belegenen Stationen Woltersdorf Westpr., Pollnitz, Zechlau einerseits und Grajewo, Lyck, Pillau, Prostken andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 6. Okt. 1902. (2629)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.

Am 1. November d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif Theil II vom 1. April 1895 der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen, Aenderungen der Artikeltarife Nr. 1 u. 2, Aufhebung des Artikeltarifs Nr. 3, welcher durch Artikeltarif Nr. 1 vollständig ersetzt wird, sowie sonstige Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 ₰ = 12 Heller für das Stück erhältlich.

Breslau, den 6. Oktober 1902. (2630)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badische Staatseisenbahnen.

Zum Kilometerzeiger für die badischen Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privatbahnen ist mit Gültigkeit vom 1. November 1902 der Nachtrag I erschienen; derselbe bringt zum Theil geänderte Entfernungen für die Station Neckarbischofsheim. In den Binnentarifen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Leichen, für die Beförderung von Expressgütern, für die Beförderung von lebenden Thieren und für die regelmässige Beförderung von Milch treten daher neben geringfügigen Taxermässigungen auch unerhebliche Taxerhöhungen ein. Soweit sich Erhöhungen ergeben, werden die bisherigen Preise noch bis 30. November 1902 erhoben.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen durch deren Vermittelung auch der Nachtrag bezogen werden kann.

Karlsruhe, den 7. Oktober 1902. (2631)
Grossherzogliche Generaldirektion.

Am 15. Oktober 1902 treten im süd-ostpreussischen Gütertarif direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den an der Strecke Dt.-Eylau-Niedeck belegenen Stationen Radomno, Brattian, Neumark, Kauernik, Niedeck einerseits und Grajewo, Lyck, Pillau, Prostken andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (2632)

Königsberg i/Pr., den 6. Okt. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.

Zum 15. Oktober 1902 wird die Station Devant-les-Ponts der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit direkten Sätzen in die Klasse 8 für Petroleum und Naphta aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 6. Oktober 1902. (2633)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Zucker aller Art vom 1. Februar 1900 (Oesterreich).

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden die Stationen Läufelfingen, Oensingen und Seon in den obenbezeichneten Tarif wie folgt einbezogen:

Reexpeditionsgruppe	Nach	Schnitt-Tarif-tabelle Abtheilung B*) vom Schnittpunkte I	Schnitt-Tarif-tabelle Abtheilung B*) vom Schnittpunkte II	Stationstarif für Taus
		Centimes für 100 kg		
VIII	Läufelfingen	—	182	335
VIII	Oensingen .	—	204	357
VIII	Seon . . .	—	170	323

*) Die Schnitt-Tariftabelle A bleibt unverändert.

Wien, am 4. Oktober 1902. (2634)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Lieferfristen.

Kundmachung des k. k. österreichischen Eisenbahnministeriums vom 25. September 1902, Zl. 41 171, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des k. k. österreichischen Eisenbahnministeriums vom 1. Dezember 1899, Zl. 55 137 (Ztg. d. V. D. E.-V. Nr. 100 vom 30. Dezember 1899, Seite 1633 ff.), publizirte Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre mit der Güternebenstelle Egg der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist infolge Schliessung dieser Güternebenstelle mit 15. September 1902 ausser Wirksamkeit getreten.

Wien, am 6. Oktober 1902. (2635)

3. Ladefristen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.
K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Oktober 1902 Zl. 43775/16 werden auf den Linien der österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn sowie auf den in deren Betriebe stehenden fremden Bahnlinien vom 10. Oktober 1902 angefangen die Fristen für die Entladung oder Beladung der Güterwagen bis auf weiteres auf acht Tagesstunden herabgesetzt. Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends, die Mittagszeit inbegriffen.

Wien, im Oktober 1902. (2636)
Die Direktion.

4. Verdingungen.

Verdingung von 33 510 kg **Kupferblech,** 131 400 kg **Kupferplatten** zu Feuerbuchsen, 84 975 kg **Stangenkupfer** in je 6, 21 130 kg **durchlochtem Stangenkupfer** in 3, 22 570 kg **Kupferröhren ohne Löthnaht** in 7, 3 020 kg **Kupferdraht** in 7, 530 kg **profilirtem Kupferdraht** in 2, 12 090 kg **Messingblech** in 9, 2 125 kg **Messingdraht** in 6 und 200 kg **Rundmessing** in 1 Loose für den Beschaffungsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. Oktober 1902, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.,** Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. November 1902.

Berlin, den 7. Oktober 1902. (2637)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 83 610 kg **Zinn,** 11 520 Kilogramm **Antimon** in je 6, 10 720 kg **Zink** in 4, 26 730 kg **Zinkblech,** 52 600 kg **Muldenblei** und 30 950 kg **Walzblei** in je 6 Loosen für den Beschaffungsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. Oktober 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35,** Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 27. Oktober 1902 für Zinn und Antimon, bis 6. November 1902 für Zink, Zinkblech und Blei.

Berlin, den 6. Oktober 1902. (2638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung der Lieferung von 3 217 000 kg Stabeisen, 43 700 kg Bandeisen, 715 800 kg Formeisen, 90 000 kg Sprengringeisen, 1 719 200 kg Eisenblech, 41 000 kg gekümpelte Bleche und 150 000 kg Roststabeisen für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und Saarbrücken in 288 Loosen für das Rechnungsjahr 1903.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst (Zimmer 27 Erdgeschoss), eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Stabeisen usw." versehen bis zum 3. November 1902, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 30. November 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Oktober 1902. (2639)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3 727 200 kg Stabeisen in 27 Loosen, 64 600 kg Bandeisen in 3 Loosen, 220 550 kg Kesselblechen in 7 Loosen, 1 261 100 kg Eisenblechen in 19 Loosen, 72 800 kg Sprengringeisen in 3 Loosen, 419 100 kg Winkeleisen in 10 Loosen, 232 200 kg Formeisen in 6 Loosen und 32 800 kg Lokomotiv-Rauchkammerrohrwänden in 3 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. November 1902, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Dezember 1902.

Berlin, den 8. Oktober 1902. (2640)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Sammelmagazinen zu Ueckendorf-Wattenscheid und Sterkrade lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisen-, Guss-, Stahl- und Zinkschrott im Gewichte von etwa 9 000 t, sollen verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien" versehene Angebote sind bis zu dem am 29. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Essen, den 3. Oktober 1902. (2641)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 43 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 21. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau Wochentags von 8 bis 3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Oktober 1902. (2642)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 81. | 15. Oktober 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 29 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Düsseldorf-Reisholz.

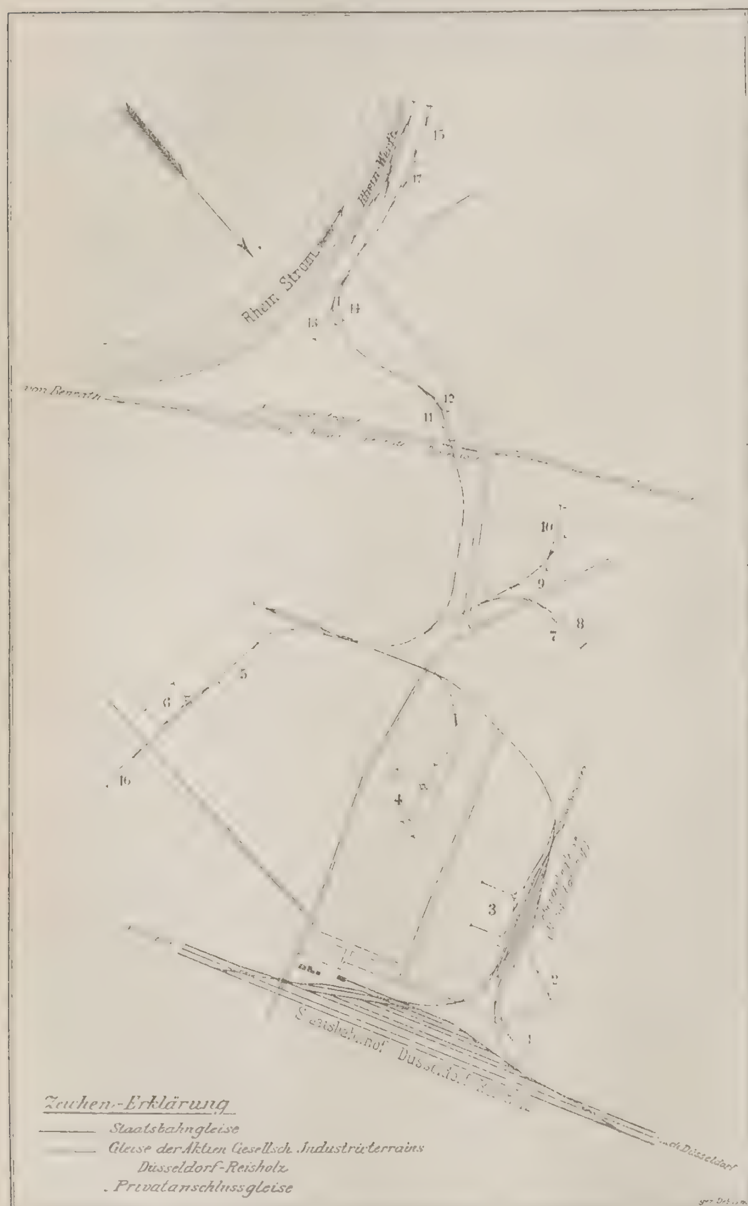
An der preussischen Staatsbahnstrecke Cöln - Düsseldorf liegt zwischen den Stationen Benrath und Düsseldorf-Hauptbahnhof der Staatsbahnhof Düsseldorf-Reisholz. Er ist für den vollen Personen- und Güterverkehr eingerichtet, dient aber im wesentlichen den Zwecken eines ausgedehnten, sich bis zum Rhein erstreckenden neugeschaffenen Industriegeländes, das zum Theil schon jetzt mit Fabriken und Wohnhäusern bebaut, im übrigen aber zur Aufnahme solcher Anlagen von seinen Eigenthümern bestimmt ist. Dieser Bahnhof hat die Eigenthümlichkeit, dass er im Interesse der Verwerthung eines solchen Industriegeländes und lediglich aus Mitteln von Privaten erbaut, auch in erster Linie nach deren Bedürfnissen angelegt, dabei aber für den vollen öffentlichen Verkehr eingerichtet ist und zur freien Verfügung der Staatseisenbahnverwaltung steht. Bei dieser besonders gearteten Sachlage und da der Bahnhof inzwischen bereits eine grosse Bedeutung für den Eisenbahnverkehr erlangt hat, dürfte eine Darstellung seiner Entstehung und seiner Entwickelung für die Leser dieser Zeitung nicht ohne Interesse sein. Die nachstehende Abbildung stellt die Anlage des Staatsbahnhofes, die sich anschliessenden Uebergabegleise nebst der Privatanschlussbahn der Aktiengesellschaft „Industrieterrains Düsseldorf-Reisholz“, die bis jetzt bestehenden an dieses Stammgleis angeschlossenen einzelnen Anschlüsse sowie die Werft- und Gleisanlagen der genannten Gesellschaft am Rhein dar.

Im Jahre 1895 hatte die Familie Ferdinand Heye aus Düsseldorf in der Bürgermeisterei Benrath die Landgüter Kappelerhof, Oberheid und Niederheid in einer Grösse von 372 ha durch Kauf erworben. Ein der Grossindustrie angehöriges Mitglied der Familie fasste schon bald den Entschluss, dieses grosse Gelände für die Industrie nutzbar zu machen, da seine hochwasserfreie Lage in der Nähe des Rheins und von Düsseldorf und sein vorzüglicher Baugrund es zu diesem Zweck als besonders geeignet erscheinen liessen. Dieser Gedanke liess sich jedoch mit Aussicht auf Erfolg nur dann verwirklichen, wenn das Besitzthum an die Staatsbahn Cöln-Düsseldorf, an die es auf die Länge von 1 km angrenzte, angeschlossen wurde. So richtete denn Herr Hermann Heye am 3. Juni 1896 an die Eisenbahnverwaltung den Antrag auf Zulassung eines Gleisanschlusses an den 2,5 km entfernt gelegenen Staatsbahnhof Benrath, wobei er auf einen Umschlag von täglich zunächst zehn beladenen Wagen rechnete. Für einen solchen Anschluss und besonders den in Zukunft von ihm zu erwartenden Verkehr reichten aber die Verhältnisse des durch grosse Fabrikanlagen eingeengten und kaum noch erweiterungsfähigen Bahnhofes Benrath nicht aus, auch lag die besondere Schwierigkeit vor, dass die Gleisanlagen für den Güterverkehr bei ihm an der Nordseite liegen, während das hier in Rede stehende Industriegelände südlich der Bahn liegt, die Personengleise des Bahnhofes also bei Zulassung des Anschlusses hätten gekreuzt werden müssen, was nur mittelst eines Bauwerks und mit grossen Kosten möglich gewesen wäre und dabei dem Bahnhofe die Uebersichtlichkeit genommen hätte; auch wäre die Leistungsfähigkeit eines solchen Anschlusses nur eine ganz beschränkte gewesen.

Der Antrag wurde daher von der königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld im August 1896 abgelehnt.

Die Interessenten liessen sich jedoch durch diesen ablehnenden Bescheid nicht abschrecken, bildeten vielmehr unter Zuziehung eines vorübergehend in der Grossindustrie thätigen höheren bautechnischen Beamten eine Vereinigung für die Aufschliessung ihres Geländes und planten weiter, wie der Eisenbahnanschluss zu ermöglichen sei. Bei einer Besprechung dieser Frage bei der königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld wurde die Unmöglichkeit eines Gleisanschlusses an den Bahnhof Benrath wiederholt betont. Als sich aber aus dem vorgelegten Lageplan ergab, dass das Industriegelände genau in der Mitte zwischen Station Benrath und Block Eller liegt, wurde eisenbahnseitig dem Vertreter der Vereinigung der Gedanke nahe gelegt, auf Kosten der Interessenten einen voll-

ständig neuen Bahnhof für den unbeschränkten öffentlichen Verkehr auf diesem Gelände zu bauen. Dieser Gedanke fand bei den Interessenten Anklang und weitere Förderung. Bald nach jener Besprechung richtete unterm 9. Juni 1897 das



„Komitee der Benrather Fabrikgesellschaft“ an die königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld den Antrag:

> „auf seinem Besitzthum eine eigene Haltestelle mit allen für die Sicherheit des Betriebes nothwendigen Vorkehrungen auf seine Kosten zu errichten“.

Dem Antrage lag eine Entwurfzeichnung für die neue Eisenbahnstation bei.

Zur Begründung seines Antrages hob das Komitee hervor, wie in Düsseldorf infolge des Steigens der Bodenpreise das Fabrikgelände, besonders für Zwecke der Grossindustrie, immer seltener werde, so dass die Industrie sich ausserhalb Düsseldorfs anzusiedeln genöthigt sei, dass die Errichtung von Fabriken auf dem Lande an sich wünschenswerth sei, um die Arbeiter wieder mehr auf das Land zu verpflanzen, die Entfernung der Fabrik von der Grossstadt, in der sich das ganze geschäftliche Leben vereinige, aber nur eine geringe sein dürfe. Die Vororte Düsseldorfs, so führte es weiter aus, hätten entweder für diesen Zweck ungünstige Bahnhofsverhältnisse oder seien, wie Gerresheim, Benrath und Rath, bereits derart mit Gleisanschlüssen besetzt, dass vielleicht die eine oder andere kleine Fabrik dort noch angeschlossen werden könne, Anschlussanlagen in grossem Umfange aber als ausgeschlossen erscheinen müssten. Dieser Antrag fand bei der königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld lebhafte Förderung. Abgesehen davon, dass die Erwägungen des Komitees als zutreffend erkannt wurden, bot sich für die Eisenbahnbehörde eine erwünschte Gelegenheit, Hand in Hand mit der Industrie einen auf die Bedürfnisse der letzteren zugeschnittenen Bahnhof zu bauen, während in früherer Zeit vielfach Bahnhöfe in der Nähe von Fabriken gebaut waren, ohne dass den Anforderungen des Eisenbahnbetriebes und -Verkehres genügend Rechnung getragen worden wäre, zum grossen Schaden für die Entwickelungsfähigkeit dieser Bahnhöfe und nicht minder der Industrie selbst.

Bereits am 22. Juni 1897 fand eine Ortsschau auf dem künftigen Industriegelände, das jetzt noch lediglich landwirthschaftlichen Zwecken diente, durch Vertreter der Eisenbahnverwaltung und des Komitees statt, die sofort ergab, dass örtliche Schwierigkeiten für die geplante Eisenbahnanlage nicht bestanden. Man begab sich nun zur näheren Besprechung der Angelegenheit auf das in der Nähe gelegene Gut des Herrn Heye, Haus Ellbruch genannt. Von Seiten der Eisenbahnverwaltung wurde schon sogleich bei dieser Besprechung jeder Zweifel darüber ausgeschlossen,

1. dass die zu schaffende Anlage auf alleinige Kosten der Antragsteller auszuführen sei, und
2. dass trotzdem die Gleisverbindung des Industriegeländes mit der Staatsbahn nur auf Grund eines kündbaren Vertrages zuzulassen sei.

Das erstere ergibt sich daraus, dass die Staatseisenbahnverwaltung zwar den Bedürfnissen des Verkehres zu folgen hat, dass es ihr aber nicht obliegt, den Geldinteressen einzelner aus der Gesammtheit auf Kosten des Staates zu dienen, zumal wenn Aufgaben so weitgehender Art an sie herantreten, wie es hier der Fall war.

Die zweite Forderung mag auf den ersten Blick als hart erscheinen, sie ist aber berechtigt. Denn die Staatsanlagen sind für die Gesammtheit der Bürger da und haben sich stets nach den Bedürfnissen dieser Gesammtheit zu richten. Sollen die Organe der Staatsverwaltung ihr stets gerecht werden, dann dürfen sie nicht durch unkündbare Verträge mit Privaten in ihrer Thätigkeit beengt werden. Im Interesse der Gesammtheit muss der Staat freie Hand haben, und seinen Behörden muss das Zutrauen entgegen gebracht werden, dass sie, trotzdem sie rechtlich in der Lage sind, die Bedürfnisse des Privaten, der auf eigene Kosten grosse Anlagen ermöglicht, zu übergehen, diese thatsächlich wahren werden, soweit ihre Pflicht und die Interessen der Gesammtheit dies zulassen.

Nachdem die königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld sich über die Gestaltung der Bahnhofsanlagen schlüssig gemacht hatte, wurde an der Hand obiger grundsätzlicher Erwägungen ein Vertrag entworfen, welcher die Herstellung des Bahnhofes und den Anschluss des Industriegeländes zu regeln bestimmt war. Mit Zustimmung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist dieser Vertrag unterm 21. Mai/3. Juni 1898 zustande gekommen.

Er ist abgeschlossen zwischen der Wittwe des Kommerzienraths F. Heye in Düsseldorf, welche sich das Recht vorbehielt, die für sie aus dem Vertrage sich ergebenden Rechte auf eine noch zu bildende Gesellschaft zu übertragen, und der königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld. Letztere bekundet in ihm ihre Absicht, zwischen den Stationen 30,6 + 90 und 31,9 + 40 der Staatsbahnstrecke Benrath-Düsseldorf einen Bahnhof für den Personen- und Güterverkehr anzulegen, zu diesem Zwecke die Staatsbahngleise zu verschieben und an jeder Bahnhofsseite ein Ausziehgleis anzulegen, wenn der gesammte hierzu noch erforderliche Grund und Boden der Staatsregierung unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die

Dauer des Bedürfnisses — überwiesen oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung aufzuwendenden Kosten einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile in rechtsverbindlicher Form übernommen und sichergestellt würde und die für den Bau dieses Bahnhofes aufzuwendenden Kostenbeträge seitens der Interessenten aufgebracht und der Staatseisenbahnverwaltung ohne Anspruch auf Erstattung überwiesen würden. Es wurde ausdrücklich vereinbart, dass der Eisenbahnverwaltung aus der Herstellung des Bahnhofes keinerlei Kosten erwachsen dürften, dass sie jedoch die Besoldung des demnächst für diesen Bahnhof aufzustellenden Betriebspersonals für eigene Rechnung bewirken würde. Frau Wittwe Heye übernahm für sich und ihre Rechtsnachfolger diese Verpflichtungen. Damit wenigstens annähernd der Umfang der hiermit übernommenen Verpflichtungen umschrieben werde, wurde dem Vertrage ein Kostenüberschlag für den geplanten Bahnhof angeheftet, der das der Wittwe Heye gehörige Gelände nur erwähnte, ohne es zu schätzen, und im übrigen mit einer Summe von 488 000 ℳ abschloss, der aber im übrigen hinsichtlich seiner Geldbeträge nicht maassgebend sein sollte. Frau Wittwe Heye erhielt das Recht, soweit die Eisenbahnverwaltung dies für zulässig erachten sollte, die Erdarbeiten ihrerseits für eigene Rechnung auszuführen, und sie hat von diesem Rechte Gebrauch gemacht. Für die vertragsmässige Erfüllung ihrer Verpflichtungen übernahm sie die Gestellung eines Haftgeldes von 30 000 ℳ. Eine Verpflichtung, das Industriegelände durch Gleisanschluss mit dem erwähnten Bahnhofe in Verbindung zu bringen, hat die Staatseisenbahnverwaltung nicht übernommen. Frau Wittwe Heye übernahm auch die Herstellung und Unterhaltung der erforderlichen neuen Zufuhrwege sowie die nothwendig werdende Verlegung bestehender Wege und die Unterhaltung der verlegten Wegetheile.

Die Benennung des Bahnhofes Düsseldorf-Reisholz ist auf Antrag der Interessenten mit Zustimmung des Herrn Ministers erfolgt. Der werthvolle Theil des Namens lag für die ersteren in der Bezeichnung „Düsseldorf“, indem sie hervorhoben, dass auch die den Verhältnissen ferner Stehenden aus dem Namen sofort die Lage des Industriegeländes bei Düsseldorf zu erkennen vermöchten, was bei späteren Zeitungsanzeigen zweifellos einen bei weitem grösseren Kreis von Interessenten auf die neue Anlage aufmerksam machen würde, als wenn ein Name ohne den Zusatz „Düsseldorf“ gewählt würde. Reisholz war die Bezeichnung der hier fraglichen Flur im Grundsteuerkataster und zugleich der dort vorhandenen Blockstation der Eisenbahnstrecke Cöln-Düsseldorf.

Anfangs Januar 1898 wurden seitens der Eisenbahnverwaltung die Entwurfsstücke für die neue Bahnhofsanlage, soweit sie bis dahin fertig gestellt waren, den Interessenten übersandt. Nachdem der Vertrag über die Anlage des Bahnhofes mit der Frau Wittwe Heye abgeschlossen war und die Genehmigung des Herrn Ministers erhalten hatte, wurde der Bau im Frühjahre 1898 begonnen und so thatkräftig gefördert, dass bereits am 15. Juni 1899 die Eröffnung des Betriebes für den vollen Personen- und Güterverkehr erfolgen konnte.

Inzwischen waren auch die Verhandlungen über die Gewährung eines Gleisanschlusses für die Industriegelände an den Bahnhof zu Ende geführt worden. Hierüber wurde unterm 12./13. Juni 1899 zwischen der als Rechtsnachfolgerin der Frau Wittwe Heye ins Leben getretenen „Aktiengesellschaft Industrieterrains Düsseldorf-Reisholz“ und der königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld ein mit sechsmonatiger Frist kündbarer Anschlussvertrag abgeschlossen. Zufolge desselben hatte der Bau der Anschlussanlage auf alleinige Kosten der Aktiengesellschaft nach dem inzwischen landespolizeilich geprüften und genehmigten Plane zu erfolgen. Soweit sich diese Anlage auf dem nunmehrigen Staatsbahnhof Düsseldorf-Reisholz befindet, hat die Aktiengesellschaft für jedes Quadratmeter benutzter Fläche eine jährliche Miethe von 20 ₰ zu zahlen. Die Unterhaltung des Anschlusses erfolgt, soweit er von Staatsbahnlokomotiven befahren wird, seitens der Eisenbahnverwaltung auf Kosten der Anschlussinhaberin zu den durch die allgemeinen Anschlussbedingungen vom 1. Juni 1892 festgelegten Sätzen. Die Ladefristen beginnen mit der Einstellung der Wagen in die Aufstellungsgleise am Staatsbahnhofe. Für das Zubringen und Abholen der Wagen nach und von diesen Aufstellungsgleisen erhebt die Eisenbahnverwaltung 50 ₰ für jeden verwendeten beladenen Wagen. Die Beförderung der Wagen von diesen Aufstellungsgleisen nach den durch die Anschlussbahn angeschlossenen Werken und umgekehrt ist Sache der Aktiengesellschaft. Für die Beförderung der Sendungen auf der Staatsbahn ist der Tarif der Station Düsseldorf-Reisholz maassgebend. Für den Fall der Uebernahme der Beförderung der Wagenladungen von einem Anschlusswerke bis zum Anschlussbahnhofe und umgekehrt oder zwischen zwei an denselben Bahnhof angeschlossenen Werken ist vereinbart, dass die jeweilige tarifmässige Ortsfracht erhoben werden soll. Thatsächlich finden indessen Beförderungen der letzteren Art seitens der Staatsbahn nicht statt, vielmehr besorgt dies die Aktiengesellschaft. Die letztere hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung die beladenen Wagen so aufzustellen, dass eine weitere Verschiebung nicht erforderlich ist, sie mit der Bestimmungsstation zu bezeichnen und die Nummern der Wagen in die zugehörigen Frachtbriefe einzutragen.

Die Eisenbahnverwaltung hat nur den einen vorerwähnten Anschlussvertrag abgeschlossen, das Rechtsverhältniss zu den einzelnen Werken, die sich auf dem Industriegelände ansiedeln, regelt sie durch einen Mitbenutzungsvertrag. Der Mitbenutzer hat sich mit der „Aktiengesellschaft Industrieterrains“ über die Höhe der an die letztere zu entrichtenden Entschädigung für die Mitbenutzung zu verständigen. Findet eine Verständigung nicht statt, so hat die Eisenbahnverwaltung festzustellen, in welcher Weise jeder der Betheiligten der Eisenbahnverwaltung gegenüber zu haften, an den Kosten der Unterhaltung und Bewachung sowie an dem Anlagekapital und dessen etwaiger Verzinsung Theil zu nehmen hat. Hierbei ist, soweit angängig, das Maass des Interesses der einzelnen Betheiligten entsprechend der Anzahl der für einen jeden beförderten beladenen Wagen in Betracht zu ziehen. Für die Mitbenutzer gelten dieselben Ladefristen wie für die Aktiengesellschaft, und die Eisenbahnverwaltung hat die Wahl, sich an diese Gesellschaft oder an den Mitbenutzer wegen des Wagenstandgeldes und der Strafe für missbräuchliche Benutzung von Eisenbahnwagen zu halten. Die Eisenbahnverwaltung hat sich, wie bei der Aktiengesellschaft, für jeden den Uebergabegleisen zugebrachten oder von dort abgeholten beladenen Wagen eine Gebühr von 50 ₰ ausbedungen. Auch den Mitbenutzern gegenüber gilt für die Beförderung auf der Staatsbahn der Tarif der Station Düsseldorf-Reisholz. Der Mitbenutzungsvertrag ist kündbar mit 6 Monaten, ausserdem, wenn der Hauptvertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Aktiengesellschaft erlischt, und endlich, wenn die Aktiengesellschaft ihre Einwilligung zur Mitbenutzung ihrer Anschlussbahn zurückzieht.

Die Aktiengesellschaft ihrerseits vereinbart mit den Mitbenutzern, dass sie mindestens zweimal des Tages die anzubringenden Wagen in den Uebergabegleisen oder aus dem Abholungsgleis eines anderen Mitbenutzers abholt und in das Zustellungsgleis des Mitbenutzers bis hinter die Sperrvorrichtung setzt, sowie die abzuholenden Wagen aus dem Abholungsgleis des Mitbenutzers nach den Uebergabegleisen oder in das Zustellungsgleis eines anderen Mitbenutzers verbringt. Das Verschieben der Wagen hinter der Sperrvorrichtung ist Sache des Mitbenutzers. Die Aktiengesellschaft erhebt für ihre Thätigkeit eine nach der Zahl der beförderten Wagen berechnete fallende Gebühr, die bei 300 im Jahre beförderten beladenen Wagen für den Wagen 2 ℳ beträgt und auf 1,30 ℳ sinkt, wenn mehr als 4 000 Wagen im Jahre befördert werden.

Der Bahnhof Düsseldorf-Reisholz liegt 7 km vom Hauptbahnhof Düsseldorf und 2,5 km vom Bahnhof Benrath entfernt. Er ist nahezu 11 ha gross, wovon die Aktiengesellschaft In-

dustrieterrains 6,5 ha kostenlos hergegeben hat, während der Rest sich bereits im Staatsbesitz befand. Die Anlage des Bahnhofes an der zweigleisigen Strecke Cöln-Düsseldorf ist derart erfolgt, dass jederzeit das dritte und vierte Streckengleis gelegt werden kann. Er besitzt vier Hauptgleise für die Ein- und Ausfahrt der Züge, zwei Rangirgleise und ein Abladegleis mit Kopframpe. In der Richtung nach Südwesten schliessen sich an ihn die Uebergabegleise (Rangirbahnhof) der Aktiengesellschaft Industrieterrains mit 12 km Gleis an, der aus beiden Zugrichtungen Anschluss an den Staatsbahnhof hat. Er besitzt an jeder Seite je ein Abfuhr- und ein Zufuhrgleis und hat überdies noch zwei Rangirgleise. Die zuzustellenden Wagen werden von den Bedienungszügen, deren es z. Zt. vier aus der Richtung von Düsseldorf und acht aus der Richtung von Benrath gibt, in den Anschlussbahnhof geschoben, die in den letzteren aufgenommenen Wagen werden in den Staatsbahnhof gezogen. Im Staatsbahnhof befinden sich drei Stellwerke, und es ist nach beiden Seiten hin Streckenblockung vorhanden. Die Station weist ein Empfangsgebäude, einen Güterschuppen, ein Dienstwohngebäude und ein Wirthschaftsgebäude auf. Täglich halten im Staatsbahnhof 27 Personenzüge und 16 Güterzüge. Der Verkehr ist bereits ganz erheblich geworden. Für das Kalenderjahr 1901 ergeben sich folgende Verkehrsziffern:

abgefertigte Personen	127 517	
Stückgut im Empfang	1 501	t
„ „ Versand	2 328	„
Wagenladungen im Empfang	59 033	„
„ „ Versand	70 704	„
Einnahme im Personen- und Gepäckverkehr	27 791	ℳ.
„ „ Güter- und Viehverkehr	230 892	„

Zu obigem Verkehr kommen noch hinzu die Kieszüge, die von der Rheinwerft der Aktiengesellschaft Industrieterrains den für die Staatseisenbahnverwaltung bestimmten Rheinkies befördern. Einschliesslich dieser Kiessendungen hat die Station Düsseldorf-Reisholz im Jahre 1901: 16 729 beladene Wagen aufzuweisen gehabt. Nach Maassgabe des gegenwärtigen Verkehres ist anzunehmen, dass im Jahre 1902 die Rheinwerft 12 000 Wagen Kies und der übrige Verkehr ebensoviele beladene Wagen mit anderen Gütern bringen, die Station Düsseldorf-Reisholz also zusammen 24 000 beladene Wagen aufweisen wird. Den Dienst auf der Station Düsseldorf-Reisholz versehen ein Stationsvorsteher, ein Stationsassistent, zwei Stationsdiätare, sieben Weichensteller, davon einer im Telegraphendienst, ein Telegraphendiätar, ein Hilfsbahnsteigschaffner und ein Lademeister, deren Gesammtgehälter jährlich etwa 19 000 ℳ. betragen.

Hauptsächlich sind folgende Arten von Gütern befördert worden: Cement, Cementsteine, Platten, Roheisen, Roheisenstahl, Eisen und Stahl, Achsen und Bandagen, Kies, Sand, Glaswaaren, Nutzholz, gebrannter Kalk, Salz, Soda, Ziegelsteine, Steinkohlen und Petroleum. Dieser Verkehr entspricht den Fortschritten, welche die Herrichtung des Geländes für die Zwecke der Bebauung durch Anlage von Strassen und Gleisanlagen sowie der Verkauf des Baugeländes der Aktiengesellschaft Industrieterrains und damit der Bau von Fabriken und sonstigen Anlagen gemacht hat.

Die Gesellschaft besass ursprünglich 434 ha Gelände. Zum Staatsbahnhof hat sie 6,5 ha und zu Strassenzwecken 18 ha hergegeben. Mit Gleisen belegt hat sie etwa 8 ha, mit Wohnhäusern selbst bebaut 1,5 ha und 52 ha verkauft, so dass ihr noch etwa 346 ha zum Verkaufe übrig bleiben. In der Privatanschlussbahn der Aktiengesellschaft, welche für die einzelnen angeschlossenen Werke die Stammbahn bildet, sind vorhanden drei doppelte Kreuzungsweichen, eine Doppelweiche und 21 einfache Weichen. An diese Stammbahn sind mit einer Gesammtgleislänge von 4,5 km und 29 einfachen Weichen die folgenden 17 Werke angeschlossen, die mit denselben Zahlen aufgeführt sind, wie sie der eingangs abgedruckte Lageplan enthält:

1. Gebrüder Evers, Fabrik chemisch-technischer und pharmaceutischer Präparate;
2. Waldemar Thilmany, Lithopone- und Farbenfabrik;
3. Louis Soest & Cie., Maschinenfabrik;
4. Press- und Walzwerk, Aktiengesellschaft;
5. Neuhaus & Lambart, Sandgrube;
6. Düsseldorfer Thonwaarenfabrik, Aktiengesellschaft;
7. A. Friedr. Flender & Cie., Fabrik für Holzbearbeitungsmaschinen;
8. Henkel & Cie., Bleichsodafabrik;
9. Wayss & Freitag, Unternehmung für Beton- und Monierbauten;
10. Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals Carl Weyer & Cie.;
11. Rheinische Gelee- und Preisselbeerensiederei Emil Kierberg;
12. Holthausener Grundstücksgesellschaft m. b. H.;
13. Deutsch-russische Naphta-Importgesellschaft Berlin;
14. Wilhelm Gellermann, Holzhandlung;
15. Pure Oil Company;
16. Chemische Fabrik Kappelerhof, F. W. Springorum;
17. Heinrich Späth in Düsseldorf, Benzinraffinerie.

An der das Industriegelände durchschneidenden Landstrasse von Benrath nach Cöln ist ausserdem an dem Stammgleise der Aktiengesellschaft eine Ladestelle zugelassen worden, deren Benutzung jedermann von der Aktiengesellschaft Industrieterrains gestattet werden kann. Die Frachtbriefe der für diese Interessenten bestimmten und von ihnen versandten Güter lauten auf die erwähnte Aktiengesellschaft, müssen jedoch auf der Rückseite mit dem Zusatz: „Ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn“ die im § 52, Ziffer 5 der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgesehenen Vermerke tragen: „Von Sendung des N. N.“ oder „im Auftrage des N. N.“ oder „zur Weiterbeförderung an N. N.“ oder endlich „zur Verfügung des N. N.“.

Am Rheine hat die Aktiengesellschaft „Industrieterrains“ in hochwasserfreier Lage eine 800 m lange Werft mit Dampfkrahngerüst für zwei Dampfkrahne von 13 m Auslage und 4 000 kg Tragfähigkeit zur unmittelbaren Ent- und Beladung der Rheinschiffe und Seedampfer eingerichtet. Eine 41 m breite Anlage ist mit Gleisen für die Zwecke des Werftverkehres versehen. Die Aktiengesellschaft übernimmt auf ihren Uebergabegleisen am Staatsbahnhof Düsseldorf-Reisholz die von der Staatsbahn angebrachten beladenen und leeren Wagen nebst den zugehörigen Frachtbriefen und sonstigen Begleitpapieren und verbringt die Wagen nach den betreffenden Ent- oder Beladestellen an der Werft. Das weitere Verschieben oder Umstellen der Wagen an der Ladestelle ist Sache der Interessenten. Nach vollzogener Ent- oder Beladung bringt die Aktiengesellschaft die Wagen nach den vorbezeichneten Uebergabegleisen zurück und übergibt sie daselbst mit den zugehörigen Frachtbriefen und sonstigen Begleitpapieren der Staatsbahn. Die Frachtbriefe haben ebenso zu lauten, wie bei der Ladestelle an der Benrather Landstrasse, müssen aber mit dem Zusatze „Werft“ versehen sein. Für ihre Werft hat die Aktiengesellschaft Industrieterrains unterm 4. Mai 1901 eine besondere Verkehrsordnung herausgegeben, die sie von jedem, der die Werft benutzen will, als für ihn verbindlich durch Namensunterschrift anerkennen lässt. Sie erhebt für die Benutzung ihrer Anlagen bestimmte Werft-, Krahn- und Lagergebühren und an Bahnfracht 75 ₰ für je 5 000 kg des Gewichtes der Ladung, mindestens aber 1,50 ℳ. für jeden Wagen.

Auf ihrem Industriegelände in der Nähe des Staatsbahnhofes Düsseldorf-Reisholz hat die Aktiengesellschaft mit einem Kostenaufwand von 500 000 ℳ. 15 Sechsfamilienhäuser, 2 Vierfamilienhäuser und 1 Postgebäude, ausserdem aber an der Werft 1 Werftmeisterhaus erbaut. Der erste Schulhausbau für die neue Kolonie wird in diesem Jahre begonnen, und betreffs des Baues einer Kirche schweben die Verhandlungen. Bereits mussten in zwei Gemeinden infolge der Errichtung von Fabriken und Wohnhäusern vorhandene Schulräume erweitert werden.

Elberfeld, im September 1902. Zores.

Die Enthüllung des Dircksen-Denkmals.

Auf dem Bahnhof Friedrichstrasse in Berlin fand am 13. d. Mts. Mittags eine würdige und eindrucksvolle Feier statt. Sie galt der Enthüllung des zum Andenken an Ernst Dircksen, den Erbauer der Stadtbahn, wie ihn die Inschrift nennt, von seinen Verehrern und Freunden errichteten Denkmals. Es ist auf der Südseite des genannten Bahnhofs in der äusseren Bogenöffnung vor dem Portal des Kaiserzimmers aufgestellt. Auf granitenem Sockel, der die erwähnte Inschrift trägt, erhebt sich die in anderthalbfacher Lebensgrösse vom Professor Ludwig Brunow in Berlin meisterhaft ausgeführte Bronzebüste; sie zeigt die kraft- und geistvollen Züge Dircksen's mit den starken buschigen Augenbrauen und dem durchdringenden Blick. Das Gesicht schaut nach Süden, dem Vorplatz zugewandt.

Die Einladung zu der Feier ging von dem Festausschuss aus, an dessen Spitze Geh. Oberbaurath Sarrazin und Direktor Rumschöttel die Gäste begrüssten. Wir nennen aus ihrer Zahl den Staatsminister Budde, den Unterstaatssekretär Fleck, die Ministerialdirektoren Schröder und Wehrmann, den Präsidenten Kranold. Zahlreich waren technische Räthe des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und Mitglieder der Eisenbahndirektion erschienen. Auch einige Professoren der technischen Hochschule, eine Abordnung ihrer Studenten mit dem Banner der Hochschule, Vertreter des Magistrats und ehemalige Freunde, Schüler und Verehrer des verstorbenen Dircksen waren anwesend. Aus den Kreisen der Industrie nennen wir Arnold v. Siemens. Die Familie war durch Dircksen's Wittwe, eine Tochter und seinen jüngsten Sohn, Regierungsbaumeister im technischen Büro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, dessen jugendliche Gattin und deren Eltern vertreten. Im blumengeschmückten Kaiserzimmer hielt Geheimerath Sarrazin die gehaltvolle Festrede, die wir in ihrem Wortlaut mittheilen:

„Hochverehrte Festversammlung!

Von dem Ausschuss zur Errichtung des Denkmals für den Erbauer der Berliner Stadtbahn, den verstorbenen Oberbaurath und Geh. Regierungsrath Dircksen, ist mir der ehrenvolle Auftrag geworden, alle die verehrten Festgenossen, die sich mit uns zur Enthüllungsfeier hier versammelt haben, herzlich willkommen zu heissen. — Zuvörderst habe ich unseren tiefempfundenen Dank abzustatten den Herren Vertretern der Behörden, die uns zur Durchführung des Denkmalgedankens ihre wirksame Unterstützung geliehen haben: dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, den Vertretern der Eisenbahnabtheilungen und der Bauabtheilung im Arbeitsministerium, der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, des königlichen Polizeipräsidiums; endlich allen Stiftern, die durch Gewährung der Mittel die würdige Gestaltung des Denkmals ermöglicht haben.

Gleichzeitig benutze ich die Gelegenheit, dem hohen Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung von Berlin hier öffentlich den Dank auszusprechen dafür, dass sie auf unsere Bitte beschlossen haben, der Strasse, die sich von der Alexanderstrasse bis zur Stralauer Brücke an dem bedeutendsten Werke Dircksen's hinzieht, und die bis jetzt den farblosen Namen „An der Stadtbahn" führte, mit dem Namen „Dircksen-Strasse" zu benennen — ein Beschluss, der die Genehmigung Sr. Majestät des Kaisers gefunden hat.

Eine besonders herzliche Freude ist es für uns, die hier anwesende Familie und namentlich die hochverehrte Gattin des Mannes, der den Mittelpunkt dieser Feier bildet, an dem heutigen Ehrentage ihres lieben Verstorbenen unter uns begrüssen zu können.

Als der Ausschuss Anfang 1900 an alle Freunde und Verehrer Dircksen's, an alle, die in amtlicher Stellung mit dem kurz zuvor Verstorbenen in Berührung gekommen waren, den Aufruf erliess, zur Errichtung des Denkmals mitzuwirken, da fand diese Anregung allgemeine und freudige Zustimmung. Für den Kreis, an den der Ausschuss sich wandte, bedurfte es einer besonderen Begründung nicht. Denn wer mit oder unter Dircksen gearbeitet hatte, der kannte den Mann und den Meister, der wusste, dass selten jemand solcher Ehrung würdiger gewesen ist, als er. Schon die Zahl der Namen, an die der Aufruf versandt werden konnte — es waren ihrer an 400 — legt Zeugniss ab von der gewaltigen Menge und dem Umfang der Bauwerke, zu deren Ausführung ihr Schöpfer in langjähriger Thätigkeit einer solchen Schaar von Helfern bedurft hatte.

In der That ist es Dircksen wie wenigen beschieden gewesen, bei den bedeutendsten Bauausführungen des heutigen preussischen Staatsbahnnetzes mitzuwirken und sie von leitender Stelle aus mit seinem Geiste und seinem Wesen zu erfüllen. Schon dem jungen Baumeister ward 1859 bei der Oberschlesischen Eisenbahn der Neubau der Linie Neuberun-Oswiecim übertragen, und bei dieser Verwaltung bildete er sich dann im technischen Büro wie im Betriebe in achtjähriger Arbeit zum tüchtigen Eisenbahntechniker aus. 1867 wurde er zur Leitung des Baues der Berliner Verbindungsbahn, der jetzigen Ringbahn, berufen, die er in drei Jahren bis zu dem damals geplanten Umfange vollendete. Weiter finden wir ihn bei der Direktion Elberfeld, deren Bahnnetz unter seiner Leitung wesentlich vergrössert und ausgestaltet wurde. 1874 erfolgte seine Berufung als Vorsitzender der für die Berliner Stadtbahn eingesetzten königlichen Eisenbahndirektion. Der Ausführung dieses bedeutsamen Werkes hat er volle neun Jahre rastlosen Schaffens gewidmet. Dann folgten die Neubauten im Bezirk der linksrheinischen Direktion Cöln, wo er neben dem Bau neuer Bahnlinien namentlich die wichtige Umgestaltung der Cölner Bahnanlagen bis zur nahen Vollendung durchführte. Und in gleicher Thätigkeit wirkte er von 1890 ab neun Jahre lang bei der Direktion Erfurt, bis der Tod dem unermüdlichen Schaffen des fast Siebzigjährigen ein Ziel setzte.

Der Bericht über Dircksen's Wirken würde aber unvollständig sein, wollte man nicht auch seiner Kriegsthätigkeit gedenken. Gleich zu Beginn des Feldzuges 1870/71 ward Dircksen zum Führer der 1. Feld-Eisenbahn-Abtheilung ernannt, und schon die nächsten Augusttage fanden ihn mit der schnell gebildeten Truppe in Feindesland, wo ihm der ehrenvolle Auftrag wurde, zur Umgehung von Metz in kürzester Frist eine Eisenbahn von Remilly nach Pont à Mousson zu bauen. In 33 Arbeitstagen vollendete er das schwierige Werk trotz Ungunst der Witterung, trotz der ungewöhnlichen Schwierigkeiten des dichten Waldgeländes und trotzdem mit unzulänglichsten Mitteln gearbeitet werden musste: am 23. September ward der letzte Schienennagel dieser vollspurigen Feldeisenbahn geschlagen, die sich in einer Länge von nicht weniger als 37 km um die Feste hinzog und die unter anderen Bauwerken zwei Viadukte, darunter einen von 110 m Länge und eine 70 m lange Pfahljochbrücke über die Mosel enthielt. Was die Abtheilung unter Dircksen's Führung in Frankreich weiter geleistet hat, das ist in den Geschichtsbüchern dieses ‚Krieges am Schienenwege' mit leuchtenden Lettern eingeschrieben. Sind es auch vergängliche Kriegswerke, die er hier geschaffen hat, so waren sie gleichwohl von grösster Bedeutung für den raschen Siegesflug des deutschen Adlers in Feindesland.

Um so unvergänglicher zeugen von ihm seine Werke im Vaterlande auf dem weitverzweigten Netze unserer Bahnen vom fernen Osten bis zum Rhein. Wir finden in der Geschichte unserer Eisenbahnen wohl keinen zweiten Baumeister, dessen Spuren in einer so grossen Zahl so umfänglicher Bauausführungen uns überkommen sind.

Aber nicht die Zahl der Werke, die Dircksen geschaffen, nicht ihr Umfang ist es, was wir an ihm bewundern. Die eigentliche Bedeutung Dircksen's liegt viel tiefer. Wir alle, die wir unter ihm gearbeitet haben — und es ist eine stattliche Zahl solcher Männer heute hier vertreten — wir alle wissen, dass Dircksen kein ‚bequemer Vorgesetzter' war, er forderte von seinen Mitarbeitern viel. Aber ebenso wissen wir: viel mehr als er forderte, gab er. Meisterhaft verstand er es, aus jeder sich bietenden praktischen Aufgabe, auch der scheinbar unbedeutendsten, den wissenschaftlichen Kern herauszuschälen und ihre Lösung aus den ihr innewohnenden wissenschaftlichen Forderungen heraus zu gestalten. Und ebenso meisterlich wusste er seine Mitarbeiter zu dieser Art des Schaffens auf der Grundlage strenger Wissenschaftlichkeit anzuregen und zu leiten. Dabei verlor er sich aber keineswegs in unfruchtbare theoretische Grübeleien; den Gesichtspunkt höchster Zweckmässigkeit dessen, was zu schaffen war, liess er nie aus den Augen — dazu war der praktische Sinn des erfahrenen Baumeisters viel zu scharf ausgebildet. Alle seine zahlreichen Bauten, von der weitgespannten Bahnhofshalle und der uferverbindenden Strombrücke bis zum kleinen Grabendurchlass, von dem mächtigen Eisenfachwerk grosser

Bahnhöfe bis zum winzigen Wärterhause — sie alle tragen für das kundige Auge den Stempel des hervorragend praktischen Mannes und des tiefdringenden Forschergeistes.

In dieser bei ihm zu grösster Vollkommenheit ausgebildeten wissenschaftlich-praktischen Gestaltungskraft ruht Dircksen's hohe Bedeutung. In diesem Sinne beeinflusste und erzog er seine Mitarbeiter, in dieser Richtung hat er Schule gemacht, wie selten ein Meister vor ihm.

Bei keiner seiner Schöpfungen tritt seine Eigenart aber schärfer zu Tage, als bei dem Hauptwerke seines Lebens, der Berliner Stadtbahn. Sie ist Dircksen's ureigenstes Werk, bei ihr ist sein Wissen und Können, sein schöpferischer Geist am ausgeprägtesten in die Erscheinung getreten. Wir deutschen Techniker sind stolz auf dieses Werk, diese in jeder Hinsicht mustergültige Anlage, die von aller Welt, nicht am wenigsten auch vom Auslande, bewundert und trotz unserer schnelllebigen Zeit immer wieder in ihren Gesammtanlagen wie in ihren Einzelheiten als Vorbild benutzt wird, an welcher trotz ihres verhältnissmässigen Alters das seither heranwachsende Geschlecht immer von neuem lernt und sich bildet.

Und darum haben wir an diesem wichtigen Bindeglied zwischen unseren Bahnnetzen im Osten und im Westen — gleich wichtig für den Friedens- wie für den Kriegsverkehr —, an diesem Denkmal, das Dircksen sich selbst gesetzt hat, sein Denkmal aufgerichtet, damit der Nachwelt des Meisters Bild, sein geistvoller Charakterkopf überliefert werde, ihm zum Ruhme, seinen Verehrern und alten Schülern zu freudiger Genugthuung, seinem jungen Berufsnachwuchs zu unablässiger thatkräftiger Nacheiferung. — —

Und nun bitte ich Sie, hochverehrte Anwesende, mit mir hinauszutreten und der Enthüllung des Denkmals beizuwohnen — der von Professor Brunow's Meisterhand geschaffenen Bronzebüste auf einfachem Sockel aus polirtem Granit, gediegen, aber schlicht und prunklos, wie es dem Wesen des Verewigten entsprach."

Die Versammlung folgte alsbald dieser Aufforderung; milde Oktobersonne schien, als die Hülle des Denkmals fiel und den zahlreichen Gästen die trefflich gelungene Büste zeigte. Mit wenigen Worten übergab Geheimerath Sarrazin das Denkmal der Obhut der Eisenbahnverwaltung, in deren Namen Präsident Kranold es übernahm und treue Pflege zum Andenken an den grossen Meister des Eisenbahnbaus versprach.

Nach Schluss der Feier vereinigte ein Frühstück in den Festräumen des Savoyhotels den grössten Theil der Festtheilnehmer. Nach dem Kaiserhoch Geheimerath Sarrazin's erhob sich Regierungsbaumeister Dircksen, um in trefflichen Worten im Namen der Familie für die ihr durch das Denkmal zu Theil gewordene Ehrung zu danken. In sinniger Weise gedachte er auch aller derer, die im Verein mit seinem verstorbenen Vater an dem grossen Werke der Stadtbahn mitgewirkt hätten, ohne deren Hilfe dieser den Ehrennamen des Erbauers der Stadtbahn nicht habe erringen können. Dann ergriff das Wort Geheimerath Benoit, der vor nunmehr etwa 50 Jahren mit Dircksen zusammen an den Entwürfen der ersten festen Rheinbrücke, der Cölner, gearbeitet hatte. In launiger Weise trug er interessante Einzelheiten aus dieser Zeit vor; man hatte ursprünglich die Brücke nur mit einem Eisenbahngleise und mit einem Hebewerk zur Hebung der Eisenbahnfahrzeuge erbauen wollen, bis man sich entschloss, die Brücke zweigleisig in ihrer jetzigen Höhenlage zu erbauen; freilich musste die Cöln-Mindener Bahn nun die Gesammtkosten tragen, die der damaligen Rheinschifffahrtsflotte durch die Kosten der Abänderung der Masten zum Niederlegen bei der Brückendurchfahrt erwuchsen. Herr Benoit gedachte zum Schluss in warmen Worten der Familie Dircksen. Das Hoch auf sie wurde lebhaft aufgenommen.

Wir schliessen unseren Bericht mit dem Ausdruck der Freude, dass es dem vereinten Wirken des Festausschusses und des Bildners gelungen ist, an einer so hervorragenden Stelle, in dem Herzen des preussischen Staatsbahnnetzes, ja in „seines Herzens Herzen" — dem Mittelpunkt der Stadtbahn — ein so würdiges Denkmal zu errichten. Auf Jahrhunderte hinaus wird es die Erinnerung an den Erbauer der Stadtbahn den vorüberfluthenden Tausenden der Weltstadt wach erhalten und ihnen Zeugniss ablegen von der Dankbarkeit, die die Gegenwart Männern zollt, die solche Werke geschaffen haben. Alle, die bei der Schöpfung des Denkmals mitwirkten und zu seinem Gelingen beitrugen, haben sich den Dank der deutschen Eisenbahnwelt verdient. v. M.

Parlamentarisches Budgetrecht und Staatsbahnverwaltung in der Schweiz.

Während ziemlich allgemein in den konstitutionell oder parlamentarisch regierten Staaten beim Parlament das Bestreben herrscht, die Rechte der Volksvertretung in Bezug auf das Eisenbahnwesen auszudehnen, und z. B. aus dem unter den grösseren deutschen Bundesstaaten wohl am meisten demokratisch zusammengesetzten württembergischen Landtage auch am lautesten das Verlangen laut geworden ist, bei der Gestaltung der Eisenbahntarife mitzuwirken, ist es eine merkwürdige Erscheinung, dass in der wirklich demokratischen schweizerischen Republik jetzt aus der Volksvertretung selbst der Vorschlag gekommen ist, sogar auf das parlamentarische Budgetrecht betreffs der Bundesbahnen zu verzichten. Bekanntlich hat die Eidgenossenschaft in den letzten Jahren drei Hauptbahnnetze zurückgekauft und ist zum Theil noch in der Einrichtung des Staatsbahnwesens begriffen. In der Sitzung des Ständerathes vom 2. d. Mts. nun stand die Frage bezw. die Art der Genehmigung des Budgets der Bundesbahnen zur Verhandlung. Nationalrath und Ständerath (Parlament) hatten s. Zt. hierüber vom Bundesrath (der eidgenössischen Regierung) Bericht und Antrag verlangt. Der Bundesrath schlug darauf dem Parlament vor, stets im Juni die Kommissionen zu bestellen, welche das Jahresbudget der Bundesbahnverwaltung sammt Nachträgen für das kommende Jahr vorzuberathen haben, sowie vor jeder Aenderung der Budgetvorlagen den Bericht des Bundesrathes entgegenzunehmen. Die Kommission des Ständerathes hatte ihren Berichterstatter Usteri mit der Abfassung eines schriftlichen Berichts über die Frage betraut. In der Sitzung vom 2. d. Mts. führte Usteri aus, es sei sonderbar, dass der Bundesrath der Bundesversammlung über die Ausübung einer „Kompetenz" Anleitung geben solle, welche sie s. Zt. gegen den Willen des Bundesrathes für sich in Anspruch genommen hatte. Der Bundesrath könne schliesslich den Auftrag ablehnen und dem Parlament antworten: tu l'as voulu, Georges Daudin. Betreffs des Budgetrechts der Bundesbahnen braucht das Bundesbahngesetz ausdrücklich das Wort „Genehmigung", nicht „Aufstellung" des Budgets durch die Bundesversammlung. Das Budgetrecht der Bundesversammlung in der allgemeinen Bundesverwaltung galt von jeher als eine Ergänzung zum Steuerbewilligungsrecht (Zölle), das Budget der Bundesbahnen dagegen, sagt der Kommissionsbericht, sei lediglich eine rechnerische Darstellung des muthmaasslichen Geschäftsganges. Eine Aenderung am Budget könne die Bundesversammlung gar nicht vornehmen, sondern nur eine motivirte Rückweisung. Sein verfassungsmässiges Aufsichtsrecht könnte das Parlament ganz gut bei der Behandlung des Geschäftsberichts, der Rechnungen usw. oder durch „Motion" und Interpellation ausüben. Zunächst will die Kommission des Ständerathes den Vorschlag des Bundesrathes in seinem zweiten Theil ablehnen und im ersten Theil dahin abändern, dass in jedem Rathe für das Eisenbahnbudget eine Kommission für die ganze Legislaturperiode gewählt werde. Zugleich aber geht die Ständerathskommission noch viel weiter: sie will das Eisenbahnbudgetrecht des eidgenössischen Parlaments ganz abschaffen. Usteri führte in ihrem Namen aus, dass ganz entscheidende Gründe dafür sprächen, die Bundesversammlung von der Pflicht der Genehmigung des Bundesbahnbudgets zu entlasten. Eine Budgetverweigerung bei einem ständigen Bahnbetriebe wäre lächerlich. Daraus ergebe sich schon, wie dünn der Inhalt des Genehmigungsrechtes ist. Die Einnahmen seien gesetzlich festgelegt, die Ausgaben ebenfalls grösstentheils durch Gesetze oder Vorgänge, an denen die Räthe nichts ändern können. Aenderungen in Einzelheiten seien bei der komplizirten Zusammensetzung der Bundesbahnverwaltung unmöglich. Die Bundesversammlung sei keine Verwaltungsinstanz, die neben dem Bundesrathe eine „konkurrirende Kompetenz" hätte. Die Verantwortlichkeit, die so eine Kompetenz betreffend das

Budget den Räthen auferlegt, könnte von ihnen nicht getragen werden. Die Entlastung der Bundesbahnorgane von der Verantwortlichkeit könnte sehr verhängnissvoll werden. Diese Kompetenz wäre für das Parlament lediglich eine Dekoration, und vor Dekorationen sollten sich die Räthe als solche ebenso sehr in Acht nehmen, als die einzelnen Mitglieder. Das Budget werde übrigens von 20 Behörden in acht Instanzen, darunter sechs parlamentarisch organisirten Behörden, bearbeitet. Eine weitere Prüfung erscheine nach einem solchen „Spiessruthenlaufen“ als völlig überflüssig.

Die Ständerathskommission beantragte also: „Der Bundesrath wird eingeladen, zu prüfen, ob nicht das Bundesbahngesetz vom 15. Oktober 1897 in dem Sinne einer Revision zu unterziehen sei, dass das vom Verwaltungsrathe der Bundesbahnen aufzustellende Jahresbudget nebst Ergänzungen der Genehmigung nur noch des Bundesrathes, nicht mehr aber der Bundesversammlung bedürfe.“ Einen solchen freiwilligen Verzichtsversuch auf ein parlamentarisches Recht möchte die schweizerische Regierung jetzt nicht einmal ohne weiteres annehmen. Bundesrath Comtesse theilte zwar die Auffassung, dass die Bundesversammlung zur Vornahme von Abänderungen an den Budgetvorlagen nicht geeignet sei, und dass sich ihre Befugnisse mehr auf allgemeine Wünsche beschränkten; doch erachte der Bundesrath, dass man erst weitere Erfahrungen abwarten solle, ehe an eine Umgestaltung des noch neuen und verwickelten Apparats der Organisation der Bundesbahnen herangetreten werde. Im übrigen war in der folgenden Erörterung nur ein Redner aus der welschen Schweiz, Herr Python, vollständig gegen den Kommissionsantrag betreffs Aufgabe des Budgetbewilligungsrechts. Winiger wollte gewisse Vorbehalte machen und erklärte, das Budgetrecht sei nicht ganz so inhaltlos, wie der Antragsteller es geschildert; aus Gründen der Demokratie sei er gegen dessen Fallenlassen, überhaupt sei die ganze Organisation der Bundesbahnen zu wenig demokratisch. Der Bundesrath (die Regierung) habe thatsächlich im Verwaltungsrath der Bundesbahnen das entscheidende Wort. In dieser Beziehung beschwerte sich bemerkenswertherweise auch der Vorsitzende des Verwaltungsrathes, v. Arx, dass auf dem Eisenbahndepartement die Tendenz zu bestehen scheine, den Verwaltungsrath der Bundesbahnen möglichst auszuschalten; so sei er neulich in Sachen des Baseler Bahnhofumbaues umgangen worden. Gegen diesen Vorwurf verwahrte sich Bundesrath Comtesse; wenn Verstösse vorkämen, so sei das auf die Neuheit der Organisation und die Unklarheit der „Kompetenzen“ zurückzuführen. Betreffs des Budgetrechts äusserte sich übrigens auch Herr v. Arx, einer der hervorragendsten Führer im schweizerischen Eisenbahnwesen, nach den vorliegenden Berichten der schweizerischen Blätter einigermaassen widersprechend; er erklärte sich für den Kommissionsantrag Usteri, verwahrte sich aber doch im Namen des Verwaltungsrathes dagegen, dass die Bundesversammlung die Verantwortung ablehnen wolle. Schliesslich wurde, obgleich man bei fast allen Rednern, mit Ausnahme eines einzigen, mehr oder weniger Sympathie für das Fallenlassen des Budgetrechts des Parlaments erkennen konnte, der betreffende Antrag mit grosser Mehrheit, 24 gegen 9 Stimmen, abgelehnt.

Jedenfalls gewinnt man im ganzen den Eindruck, dass der Ständerath sachlich auf das Budgetbewilligungsrecht geringen Werth legt, aber aus politischen, sozusagen „parlamentarisch-dekorativen“ Gründen es nicht aufgeben mag. So meint auch in einer Besprechung des „überraschenden“ Ergebnisses der Ständerathssitzung der Berner „Bund“: An dem verfassungsmässigen Recht der Bundesversammlung sei nicht zu zweifeln; thatsächlich werde freilich dieses Budgetrecht wohl mehr „eine schöne Dekoration“, als ein für das schweizerische Staatsleben irgendwie bedeutungsvolles Recht sein. „Wer an einem so komplizirten Gebilde, wie ein Budget einer grossen Eisenbahnunternehmung, etwas ändern will, muss mit allen Einzelheiten der Verwaltung vertraut sein, und das ist für die Mitglieder eines Parlaments eben unmöglich. Man erinnert sich wohl noch des verzweifelten Gesichts, das Herr Scherb bei der Berathung des Budgets für dieses Jahr machte, als er erklärte, die Kommission könne für das Budget keine Verantwortung übernehmen.“

Eben nach Niederschrift dieser Zeilen geht die Nachricht ein, dass der Nationalrath beschlossen hat, die Berathung der Vorlage auf die Dezembertagung zu verschieben.

Dr. O. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verbesserung der Nothbremseinrichtungen und Versuche mit der Triebradbremse.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Erlass an die Eisenbahndirektion Berlin als Vorsitzende des Bremsausschusses ausgesprochen, dass er den grössten Werth darauf lege, dass die Versuche zur Verbesserung der Nothbremseinrichtungen bald zu einem vorläufigen Abschluss kommen.

Dementsprechend sollen die eingeleiteten Fahrversuche zur Feststellung, ob auch bei Zügen mit weniger als 76 Achsen und bei Geschwindigkeiten bis zu 90 km in der Stunde Nothbremsungen mit Schnellwirkung ohne Gefahr ausgeführt werden können, sowie auch die Versuche mit den Nothbremszügen oder mit hohlen drehbaren Wellen beschleunigt werden. Sofern die genannte Eisenbahndirektion hiermit zum Abschluss kommen sollte, soll zugleich ein Zug von 75 bis 80 Achsen mit den neuen Nothbremseinrichtungen ausgerüstet und durch Versuche festgestellt werden, ob irgend welche Anstände dabei hervortreten. Dabei soll auch geprüft werden, inwieweit bei den erweiterten Nothbremsöffnungen die Schnellwirkung beeinflusst wird, wenn ein oder mehrere Leitungswagen im Zuge laufen.

Die Versuche mit der Triebradbremse sollen in den im Ausschuss vertretenen Direktionsbezirken fortgesetzt und baldigst zum Abschluss gebracht werden. Die Eisenbahndirektionen sollen hierbei dafür Sorge tragen, dass die Kolbenmanschetten der Triebradbremscylinder mit den bei Punkt 9 der Niederschrift Hamburg, den 13./14. März 1900 empfohlenen Plattenfedern bei der nächsten Zuführung der Lokomotiven zur Werkstätte versehen werden; hierbei sind auch die Triebradbremscylinder nach Möglichkeit gegen strahlende Wärme zu schützen. Der Minister erklärt sich zugleich damit einverstanden, dass in § 6 der Vorschriften über den Gebrauch und die Unterhaltung der Luftdruckbremse die Worte in Zeile 5: „bis die volle Bremswirkung eingetreten ist“ durch die Worte: „bis der Zug zum Stillstand gekommen ist“ ersetzt und die Vorschriften dementsprechend handschriftlich abgeändert werden.

— **Zur Eröffnung der Strecke Schreiberhau - Grünthal.** Am 1. d. Mts. wurde die Reststrecke Schreiberhau-Grünthal der Nebenbahn Petersdorf i/Riesengeb. - Grünthal mit den Haltestellen Josephinenhütte und Karlsthal (letztere die höchstgelegene Bahnstation Norddeutschlands, 886 m ü. M.) und dem Gemeinschaftsbahnhof Grünthal für den Güterverkehr eröffnet. Die Eröffnung für den Personenverkehr wird voraussichtlich am 20. d. Mts. erfolgen können. Für diese durch Naturschönheiten ausgezeichnete Gebirgsbahn sind Aussichtswagen in Bestellung gegeben, wie solche in Schlesien auf der Eulengebirgsbahn sich der besonderen Vorliebe der Reisenden erfreuen.

An der Eröffnungsfeier betheiligten sich Staatsminister Budde, die Spitzen der Behörden, soweit sie für Niederschlesien in Betracht kommen, und von der Eisenbahnbehörde Präsident Hermann, die zuständigen Mitglieder der Eisenbahndirektion Breslau sowie die bauleitenden Beamten. Die Fahrt verlief programmmässig und gab den Festtheilnehmern reichlich Gelegenheit, die grossartigen Naturschönheiten, welche jene Gegend birgt, bequem kennen zu lernen, zumal auch die Witterung günstig war.

Auf dem Bahnhofe Grünthal, auf welchem die österreichischen Staatsbahnen für die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn den gesammten Betrieb zugleich für die Eisenbahndirektion Breslau, und zwar nach den für die preussischen Staatsbahnen geltenden Vorschriften mitbesorgen, wurde der Zug von einer Anzahl höherer österreichischer Eisenbahnbeamten begrüsst. Insbesondere nahm der Staatsbahndirektor Hofrath Palla aus Prag Gelegenheit zu einer herzlichen Ansprache, welche vom Staatsminister Budde in gleich herzlichen Worten erwidert wurde. Nach kurzem Aufenthalte wurde die Rückfahrt nach Schreiberhau angetreten und in der Wartehalle daselbst ein von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung dargebotenes Frühstück eingenommen.

Den Theilnehmern an der Feier hatte die königliche Eisenbahndirektion Breslau ein sehr hübsches Erinnerungsblatt gewidmet, das in feinster Zeichnung den Blick vom Bahnhof Schreiberhau, ferner den Haltepunkt Strickerhäuser, den Moltkefelstunnel, die Stationen Schreiberhau, Nieder-Schreiberhau, Hoffnungsthal, den Iserviadukt und die österreichische Station Grünthal zeigt, eine Kartenskizze der ganzen Bahnlinie von Petersdorf bis Grünthal und überdies die Stationsentfernungen und eine Anzahl Höhenangaben enthält.

Wenn auch mit Bestimmtheit vorauszusehen ist, dass durch die neue Bahn der Turistenverkehr in jener Gegend bedeutend an Umfang zunehmen wird, so liegt doch der Hauptwerth dieser Strecke in dem Aufschluss eines neuen Absatzgebietes für die schlesischen Kohlen, nämlich des nordböhmischen Industriebezirks, für welchen die Beschaffung der schlesi-

schen Kohlen auf dem Umwege über Görlitz-Nikrisch als zu kostspielig bisher wenig in Frage kam.

— **Vorortverkehr Berlin-Erkner.** An den Vorstand des Berliner Vorortvereins hat der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion Berlin ein ausführliches Schreiben gerichtet, in welchem er gegenüber der geäusserten Unzufriedenheit mit dem neuen Fahrplan der Vorortzüge der Strecke Berlin-Erkner darauf hinweist, dass, obwohl die Vorortzüge seit dem 1. d. Mts. zwischen Stralau-Rummelsburg und Erkner vollständig getrennt von den Fernzügen auf besonderen Gleisen verkehren können, es doch z. Zt. noch nicht möglich sei, mehr Züge zu fahren, als dies am 1. d. Mts. geschehen ist. Und zwar liege dies in dem jetzigen Zustand der Gleis- und Bahnsteiganlagen des Schlesischen Bahnhofs, auf welchem das dritte und vierte Gleis der Strecke Schlesischer Bahnhof-Erkner zunächst provisorisch in die Ferngleise der Stadtbahn eingeführt werden mussten. Der zu einer beabsichtigten Einführung der Vorortgleise in die Stadtgleise nothwendige Umbau des Schlesischen Bahnhofs werde in den nächsten Wochen begonnen und mit thunlichster Beschleunigung durchgeführt werden. Bis dahin liesse sich der zunächst noch als vorläufig zu bezeichnende Fahrplan auf dieser Vorortstrecke nicht wesentlich anders gestalten.

— **Das Projekt der Berliner städtischen Unterpflasterbahn**, der sogen. Nord-Südlinie, welche den Norden, Platz H an der Seestrasse, mit dem Südwesten und Schöneberg (Eisenacherstrasse) verbinden soll, hat, wie Berliner Zeitungen melden, die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen nun endlich fertiggestellt und Entwurf nebst Kostenanschlag an den Magistrat abgeliefert. Die Gesellschaft war mit diesen Arbeiten im Juni 1901 betraut worden, weil sie durch die Ausführung des Spreetunnels bei Stralau-Treptow schon einige Erfahrungen gesammelt und auch bereits ein Projekt für eine Unterpflasterbahn vom Norden nach dem Süden der Stadt, allerdings im Zuge der für Tunnelbauten verschlossenen Friedrichstrasse, ausgearbeitet hatte. Die durch die Chaussee-, Friedrich-, Prinz Louis Ferdinand-, Charlotten-, Markgrafen- und Lindenstrasse geplante städtische Unterpflasterbahn hat ungefähr dieselbe Länge, wie die elektrische Hochbahn; sie ist 11,2 km lang. Auch die Zahl der Haltestellen wird bei beiden Bahnen annähernd gleich sein: für die städtische Nord-Südlinie sind 15 Haltestellen geplant, während die Hochbahn deren 13 besitzt. Hinsichtlich der Baukosten aber werden sich beide Bahnen wesentlich unterscheiden. Der Kostenanschlag der städtischen Linie schliesst mit rund 56 000 000 *M.* ab, während die Hochbahn nur 32 000 000 *M.* gekostet hat, und zwar einschliesslich der Grunderwerbskosten, welche bei dem obigen Kostenanschlag noch nicht berücksichtigt sind.

— **Die Spandauer Bahnhofsfrage**, die seit etwa zehn Jahren der Gegenstand von Verhandlungen zwischen den betheiligten Stellen ist, scheint ihrer Lösung entgegengehen zu sollen. Die Wünsche der Stadt Spandau, der sich später die Potsdamer Handelskammer, die Kaufmannschaft der am Binnenschifffahrtsverkehr betheiligten Städte sowie die Schifffahrt treibende Bevölkerung anschlossen, bezwecken die Anlage eines neuen Personenbahnhofs auf dem rechten Havelufer, während Spandau jetzt seit dem Eingehen des früheren besonderen Bahnhofs der Lehrter Linie nur einen Personenbahnhof, den früheren der Berlin-Hamburger Bahn, auf dem linken Havelufer hat, der von der Stadt aus nur auf einer fahrbaren Brücke durch winklige Strassen zugängig ist. Der Stadt sind nun, wie mehrere Berliner Zeitungen melden, von der Eisenbahnverwaltung drei Entwürfe vorgelegt worden; sie berücksichtigen sämmtlich die Forderung der Stadt, dass ein Personenbahnhof am rechten Havelufer errichtet werde, wo die zukünftige Entwickelung Spandaus liegt. Während die Umbauten, insbesondere die Hochlegung der Havelbrücken und Strassenüberführungen, an und für sich auf 13 000 000 *M.* veranschlagt sind, erfordert die Ausführung der neuen Bahnhofspläne, je nach Ausdehnung und Lage des neuen Bahnhofs, 1 600 000, 2 000 000 oder 2 500 000 *M.* Mehrkosten. Voraussetzung für die Errichtung eines zweiten Personenbahnhofs ist, dass die Stadt Spandau einen angemessenen Beitrag zu den Mehrkosten gewährt. Die aus Mitgliedern des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung bestehende Verkehrsdeputation hat sich nun für die Annahme desjenigen Entwurfs entschieden, der die Errichtung eines neuen Personenbahnhofs für den Fern- und Vorortverkehr am rechten Havelufer (Klosterstrasse) bezweckt und den alten Bahnhof in eine Haltestelle für Vorortzüge verwandeln will. Die Deputation schlägt den städtischen Behörden vor, der Eisenbahnverwaltung 1 000 000 *M.* Beitrag zur Ausführung dieses Entwurfs anzubieten.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 95 769 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 962 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 92 547 und auf den Arbeitstag 15 425 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 537 und im ganzen 3 222 Doppelwagen oder 3,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. 18 343 offene Wagen gegen 17 994 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 349 oder 2 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 23. bis Ende September d. J. 24 161 und vom 1. bis 7. d. Mts. 15 817 Doppelwagen zu 10 t. Nach dem Dortmunder Hafen kamen in derselben Zeit 32 bezw. 77 Doppelladungen mit Kohlen und 11 bezw. 8 Doppelwagen mit anderen Gütern zum Versand.

— **Betriebsunfall in Gädheim.** Am 11. d. Mts. Abends gegen ½9 Uhr stiess in der Station Gädheim der bayerischen Staatsbahn, Strecke Bamberg-Schweinfurt, der in Würzburg 7.13 abgehende Eilzug Nr. 115 auf den gemischten Zug 1766. Die Wagenbeschädigungen sind erheblich, die Personenverletzungen, 12 an der Zahl, glücklicherweise ganz leicht. Die Reisenden wurden mit Hilfszügen weiterbefördert. Die Ursache des Unfalls ist noch nicht vollständig aufgeklärt, jedoch scheint unrichtige Behandlung der Stellwerksanlage in Mitte zu liegen, und ist Untersuchung hierwegen bereits im Gange.

— **Rangirdienst.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat Veranlassung genommen, die Lokomotivführer, Zugführer und Wagenwärter sowie sämmtliche übrigen mit der Leitung und Ausführung von Rangirbewegungen befassten Beamten eindringlichst darauf hinzuweisen, dass sie sich vor Beginn oder Ausführung jeder Rangirbewegung, durch welche die Rangirabtheilung in die Fahrstrasse eines Zuges gelangen kann, Gewissheit verschaffen, dass der Stand der Stationssignale die beabsichtigte Rangirfahrt zulässt. Sollte die Sichtbarkeit der Signale für den Standort des Personals durch örtliche oder Witterungsverhältnisse beeinträchtigt sein, so soll auf andere geeignete Weise, gegebenenfalls durch Anfrage bei dem Stationsbeamten, die erforderliche Gewissheit für die Zulässigkeit der Rangirbewegung eingeholt werden. Es wird erwartet, dass das betheiligte Personal in den üblichen Unterrichtsstunden und bei jeder sonst sich bietenden Gelegenheit durch die vorgesetzten Beamten darüber belehrt wird, welche Wichtigkeit der vorstehend in Erinnerung gebrachten Verpflichtung in Beziehung auf die Fahrsicherheit zukommt; gleichzeitig werden auch die Kontrolorgane der Eisenbahnbetriebsdirektionen, die Vorstände der Bahnstationen und Betriebswerkstätten angewiesen, diesem Dienstzweige ihre ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

— **Der erste deutsche Kolonialkongress**, der in der Zeit vom 10. bis 11. dieses Monats in Berlin unter dem Vorsitz Sr. Hoheit des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg in den Räumen des Reichstagsgebäudes unter zahlreicher Betheiligung tagte, beschäftigte sich natürlich auch mit der Frage der Kolonialbahnen. Unter den in der Vollsitzung vom 11. d. Mts. zur Annahme gelangten 13 Resolutionen sind es drei, die des Eisenbahnbaues als nothwendigen Kulturmittels Erwähnung thun. In Resolution 3 wird die Beseitung der Sklaverei als eine der wichtigsten Kulturaufgaben erklärt, die Deutschlands in seinen Kolonialgebieten harren, und die Meinung ausgesprochen, dass die Schaffung eines umfassenden Netzes von Verkehrswegen durch die Anlage von Eisenbahnen, Strassen und Brücken sowie durch Hebung der Schifffahrt auf den Flüssen und Seen eines der geeignetsten Mittel sei, um die Sklaverei einzuschränken und schliesslich zu beseitigen. Weiter spricht Resolution 4 aus, dass im Interesse der weiteren geologischen und bergbaulichen Erschliessung der deutschen Schutzgebiete die Verbesserung des Beförderungswesens, die Ermässigung der Frachttarife und der Bau von Eisenbahnlinien, welche der Erschliessung der Bodenschätze der Kolonialgebiete dienen, erforderlich sei. Endlich heisst es in Resolution 8, die von dem Bezuge kolonialer Rohstoffe und der Gewinnung sicherer Märkte für den Absatz deutscher Industrieerzeugnisse in den Kolonien handelt, dass diese Ziele nur durch genügende Aufschliessung der Kolonien erreicht werden können. Zu diesem Zwecke sei es jedoch nöthig, grössere Mittel von Reichswegen bereit zu stellen, und zwar insonderheit für Transportmittel, den Bau von Eisenbahnen, die Schiffbarmachung der wichtigeren Flüsse, den Bau von Strassen und die Anlage von Telegraphen- und Telephonlinien. Die Resolutionen

gelangten einstimmig und ohne weitere Erörterung zur Annahme. Es hätte nahe gelegen und wäre eindrucksvoller gewesen, wenn man die Nothwendigkeit des Baues von Verkehrsstrassen und namentlich von Eisenbahnen in einer besonderen Resolution etwa des Inhalts betont hätte, dass für das wirthschaftliche Gedeihen und die Aufschliessung der Kolonien nichts unmittelbar dringlicher und wirksamer sei, als der sofortige Bau von Eisenbahnen mit Unterstützung des Reiches. Aber die einmüthige Anschauung des Kongresses ist auch so genügend zum Ausdruck gekommen; man darf den Wortlaut der einzelnen Resolutionen, zu deren Berathung eine wohl zu geringe Zeit zur Verfügung stand, nicht allzu ängstlich auf die Waagschale legen; bei sorgfältigerer Durchberathung würde man gewiss das Kuriosum beseitigt haben, dass in der mitgetheilten Resolution 4 schon von Ermässigung der Frachttarife die Rede ist, obgleich wir erst zwei ganz junge Kolonialbahnen haben, deren Verkehrsentwickelung noch so in den Kinderschuhen steckt und deren Betrieb einstweilen noch so erhebliche Zuschüsse erfordert, dass es nicht wohl denkbar ist, schon jetzt von einem Bedürfniss nach Emässigung der Frachttarife zu sprechen. Aber solche kleine Unebenheiten haben mit dem Kernpunkt der Sache nichts zu thun; die Anschauung des Kongresses über die Kolonialbahnfrage ist, wie gesagt, genügend festgestellt, wie denn sein Werth überhaupt weniger in den Einzelheiten der Verhandlungen über die Resolutionen, als in der Einmüthigkeit ihrer Annahme und in der durch die zahlreiche und glänzende Versammlung von Staatsmännern, Gelehrten, Kolonialforschern und Kolonialfreunden aus allen Kreisen der Nation und allen Theilen Deutschlands bethätigten Gesinnung bestand. Nach diesem Kongress mit seinen rund 1350 Theilnehmern kann, wie es der Kolonialdirektor Dr. Stuebel bei der Begrüssung sehr richtig hervorhob, von einer Kolonial-Verdrossenheit des deutschen Volkes nicht mehr die Rede sein. Ein besonders lebhaftes Interesse an den kolonialen Angelegenheiten bethätigte auch der Staatsminister Budde, der an einem Theil der Verhandlungen und an den Festlichkeiten, insbesondere dem Empfangsabend beim Staatssekretär des Reichspostamts und dem Festmahl im Kaiserhof theilnahm. Aus der grossen Zahl der in den Sitzungen der sieben Sektionen verhandelten Gegenstände bieten für die Eisenbahnwelt ein besonderes Interesse die Vorträge des Bauraths A. Gädertz, Direktor der Schantungbahngesellschaft, über die wirthschaftliche Bedeutung der deutschen Erwerbungen in China und des Dr. Paul Rohrbach über die Bedeutung der Bagdadbahn. Wir behalten uns vor, auf beide Vorträge und die an sie angeknüpften Verhandlungen ausführlicher zurückzukommen, sobald die stenographischen Berichte vorliegen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sind ernannt: das Mitglied der Generaldirektion in Strassburg, Regierungsrath Rhode daselbst zum Ober-Regierungsrath unter gleichzeitiger Uebertragung der Stelle eines Abtheilungsvorstandes bei der Generaldirektion in Strassburg, die bisherigen Eisenbahnbetriebsdirektoren Kuntzen und Fleck daselbst zu Regierungsräthen und Mitgliedern der Generaldirektion, die bisherigen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren, Bauräthe Keller in Metz und Kriesche in Strassburg zu Eisenbahnbetriebsdirektoren unter Belassung des Ranges der Räthe IV. Klasse und unter Uebertragung der Verwaltung des Betriebsdirektionsbezirks Mülhausen an den ersteren und der Stelle des Vorstehers des bautechnischen Büros bei der Generaldirektion an den letzteren, ferner der königlich preussische Regierungsbaumeister Hermann Kilp in Deutsch-Oth und der königlich württembergische Regierungsbaumeister Eugen Frey in Strassburg i/E. zu Bau- und Betriebsinspektoren bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen. — Verliehen wurde dem Mitgliede der Generaldirektion der Reichseisenbahnen, Regierungsrath Dietrich zu Strassburg der Charakter als Geheimer Baurath.

Oesterreich.

— **Durchführung des Gesetzes über die Fahrkartensteuer.** Das am 11. d. Mts. ausgegebene Reichsgesetzblatt enthält die Durchführungsverordnung der Ministerien der Finanzen, der Eisenbahnen und des Handels vom 27. September d. J. zum Gesetze über die Fahrkartensteuer. Danach tritt dieses Gesetz (vergl. Nr. 51 S. 809 und Nr. 61 S. 936 d. Ztg.) am 1. Januar 1903 in Wirksamkeit. Die Fahrkartensteuer ist von dem für die Personenbeförderung im Geltungsgebiete des Gesetzes jeweilig zur Einhebung gelangenden Fahrpreise zu bemessen. Als Fahrpreis sind alle Transportgebühren anzusehen, welche als Entgelt für die Beförderung von Personen auf Eisenbahnen im Geltungsgebiete des Gesetzes unter welchem Titel immer zur Einhebung gelangen. Leistungen anderer Art, wie Strafbeträge, verfallene Bestellgelder, Gebühren für Bahnhofeintrittskarten, Gebühren, gegen deren Entrichtung dem auf Grund der Fahrkarte zur Fahrt an sich berechtigten Reisenden der Anspruch auf einen bestimmten Platz eingeräumt wird (Platzkarten), u. dgl. bilden keinen Gegenstand der Steuer.

Die Fahrkartensteuer ist durch die Transportanstalten gleichzeitig mit dem Fahrpreise von den zur Zahlung der Transportgebühren verpflichteten Personen einzuheben. Auf den Fahrkarten ist die gesammte zur Einhebung gelangende Gebühr, das ist der Fahrpreis zuzüglich der Abgabe, ersichtlich zu machen. Bei der Einrechnung der Fahrkartensteuer in die Personentarife hat eine besondere Ab- oder Aufrundung von Hellerbruchtheilen nicht stattzufinden; es darf daher nicht die reine Transportgebühr und die Abgabe jede für sich, sondern nur die nach Einrechnung der Abgabe sich ergebende Gesammtgebühr der Rundung nach den hierfür vom Eisenbahnministerium erlassenen Bestimmungen unterzogen werden. Die durch Einrechnung der Abgabe geänderten Personentarife sind vor deren Einführung dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen. Die Fahrkartensteuer ist durch die Bahnverwaltungen von den in jedem Monate aus dem steuerpflichtigen Personenverkehre erzielten Einnahmen zu berechnen und ohne vorhergehende amtliche Bemessung nach den in der Durchführungsverordnung enthaltenen näheren Bestimmungen abzuführen.

Von der Fahrkartensteuer sind nach dem Gesetze der Allerhöchste Hof, Personen, welche nach dem Militärtarife befördert werden, ferner unter bestimmten Voraussetzungen Arbeiter und Arbeitsuchende befreit. Bezüglich der Befreiung der Arbeiter von der Steuer bestimmt die Durchführungsverordnung, dass die Befreiung einzutreten habe, wenn Arbeiter auf Grund der vom Eisenbahnministerium genehmigten Tarife unter Gewährung einer Fahrpreisermässigung, welche mindestens 50 % des normalen Fahrpreises ausschliesslich der Fahrkartensteuer beträgt, mit besonderen Arbeiterfahrkarten (Arbeiterwochenkarten, Arbeiter-Rückfahrkarten, Karten für Arbeiterzüge u. dgl.) befördert werden. Bezüglich der Arbeitsuchenden wird in der Durchführungsverordnung lediglich ausgesprochen, dass deren Beförderung mit besonders ermässigten Fahrkarten durch die Bahnverwaltungen bisher noch nicht Platz greift, daher das weitere erst nach Maassgabe der Zugestehung derartiger Begünstigungen verlautbart werden wird.

Das Gesetz über die Fahrkartensteuer unterwirft bekanntlich Anweisungen (Legitimationen) zur freien Fahrt oder zu ermässigtem Preise einer von den begünstigten Personen zu entrichtenden Stempelgebühr. Was die Befreiungen von dieser Stempelgebühr betrifft, so bezieht sich nach dem Inhalte der Durchführungsverordnung die im Gesetze den eigenen Bediensteten der Eisenbahnen einschliesslich der Arbeiter sowie der Bediensteten fremder Verkehrsanstalten festgesetzte Befreiung auch auf Bedienstete des Ruhestandes. Die nach dem Gesetze den Familienangehörigen der eigenen Bediensteten einer Verkehrsanstalt zukommende Befreiung erstreckt sich nicht auf Anweisungen für Linien fremder Verkehrsanstalten. Als Familienangehörige sind in dieser Hinsicht die in den Fahrbegünstigungs-Instruktionen der österreichischen Staatsbahnen als solche bezeichneten Personen zu betrachten, und tritt eine Befreiung nur insoweit ein, als sich die bezüglichen Begünstigungen innerhalb der in diesen Instruktionen gezogenen Grenzen bewegen. Die im Gesetze vorgesehenen Befreiungen von der Stempelgebühr aus öffentlichen oder eisenbahndienstlichen Rücksichten, dann wegen Armuth oder endlich für gemeinnützige Zwecke können nur auf Grund einer vom Eisenbahnminister erlassenen oder genehmigten Dienstvorschrift der Bahnverwaltung Platz greifen. Die Stempelgebühr für Anweisungen (Legitimationen) zur freien Fahrt oder zur Fahrt zu ermässigtem Preise ist in der Regel durch Verwendung von gewöhnlichen Stempelmarken zu entrichten. Die von den Eisenbahnen zur Ausfertigung gelangenden Anweisungen (Legitimationen) zu wiederholten Fahrten (Zeitkarten) sind aus amtlich beglaubigten Registern oder Ternions (Heften) auszugeben. Die Stempelmarken sind auf dem bei der Bahnverwaltung zurückbleibenden Register usw. aufzukleben und durch bahnamtlichen Aufdruck zu entwerthen. Für Anweisungen zu einer einmaligen Fahrt oder zu einer Hin- und Rückfahrt (Einzelanweisungen) ist die Stempelgebühr durch Verwendung von Stempelmarken auf den Anweisungen selbst zu entrichten. Die Partei ist zu verpflichten, die stempelpflichtigen Anweisungen auf dem hierzu bestimmten Raume mit den entsprechenden Stempelmarken zu versehen und der Personenkasse zur Abstempelung vorzuweisen. Die Personenkasse hat die Uebereinstimmung des Betrages der aufgeklebten Stempelmarken mit der diesfälligen durch die Ausfertigungsstelle erfolgenden Vorschreibung des Stempelbetrages auf der Anweisung zu überprüfen und sodann die Stempelmarken durch Aufdruck des Zugstempels zu entwerthen. Anweisungen, welche nicht die vorgeschriebenen Stempelmarken oder einen Vermerk über die Stempelfreiheit tragen, sind von der Personenkasse zurückzuweisen.

Die für Eisenbahnlinien im Geltungsgebiete dieses Gesetzes gültigen Anweisungen (Legitimationen), welche ausserhalb dieses Geltungsgebietes ausgestellt werden, unterliegen der Stempelgebühr nicht schon bei der Ausstellung, sondern erst bei ihrer Benutzung zu einer Fahrt im Geltungsgebiete des Gesetzes. Auf besonderes Ansuchen kann die unmittelbare Entrichtung der Stempelgebühr durch das Finanzministerium bewilligt werden.

Reisende, welche bei der Zugrevision im Besitze von Anweisungen, die nicht vorschriftsmässig gestempelt oder mit dem Vermerke über die Entrichtung der Stempelgebühr oder die Stempelfreiheit versehen sind, angetroffen werden, sind in der Zielstation durch die Stationsorgane zunächst zu verhalten, die Stempelgebühr nachträglich zu entrichten; in diesem Falle ist die entfallende Stempelmarke auf der Anweisung aufzukleben und mittelst Aufdruckes des Stations- oder Zugstempels zu entwerthen. Wird dieser Aufforderung nicht entsprochen, so ist von den Stationsorganen ein amtlicher Befund aufzunehmen. Die den Reisenden mit den abgestreiften Fahrkarten abgenommenen Anweisungen können durch die Organe der Finanzverwaltung einer Ueberprüfung in Hinsicht auf die Erfüllung der Stempelpflicht unterzogen werden. Zu gleichem Kontrolzwecke ist den Organen der Finanzverwaltung auf Verlangen Einsicht in die von den Bahnverwaltungen über die Ausfertigung von Anweisungen geführten Register oder Ternions zu gewähren.

Besondere Uebergangsbestimmungen regeln die Steuer- und Gebührenpflicht von Fahrkarten (Anweisungen), welche im laufenden Jahre ausgegeben oder ausgestellt und erst im Jahre 1903 benutzt werden. Danach unterliegen Fahrkarten, welche vor Ablauf des Jahres 1902 ausgegeben und zur Benutzung nach diesem Zeitpunkte zugelassen werden, bei dieser Benutzung grundsätzlich der Fahrkartensteuer. Für sie ist die Fahrkartensteuer im Falle der Benutzung zu einer Fahrt im Jahre 1903 nachträglich einzuheben. Von der Fahrkartensteuer werden freigelassen: a) Zeit- und Abonnementkarten, deren Gültigkeit vor dem 1. Oktober 1902 begonnen hat und spätestens mit Ende September 1903 abläuft; b) sonstige Fahrkarten (Einzeln- und Rückfahrkarten, Rundreisekarten u. dgl.), wenn deren Benutzung vor dem 1. Januar 1903 begonnen hat und deren Gültigkeit spätestens mit 28. Februar 1903 abläuft.

Anweisungen zur freien Fahrt sowie zur Fahrt zu ermässigtem Preise, welche vor Ablauf des Jahres 1902 mit Gültigkeitsbeginn vom 1. Januar 1903 oder einem späteren Zeitpunkte an ausgegeben wurden, unterliegen, soweit nicht eine Befreiung nach dem Gesetze eintritt, vom 1. Januar 1903 an im Falle ihrer Benutzung der festgesetzten Stempelgebühr.

— **Eine neue Verkehrsinstruktion.** Wie bereits mitgetheilt wurde, trat am 22. September d. J. in Wien eine Kommission, bestehend aus Vertretern des österreichischen Eisenbahnministeriums und des ungarischen Handelsministeriums, zur Berathung des Entwurfs einer neuen Verkehrsinstruktion für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zusammen. Hierbei hat man nach eingehender Berathung die ursprüngliche Absicht fallen gelassen, welche dahin ging, eine vollkommen gleichlautende Verkehrsinstruktion für die Eisenbahnen beider Staatsgebiete auszuarbeiten, man wird sich vielmehr nur über einheitliche Grundzüge verständigen. Für diesen Vorgang waren gewichtige Erwägungen maassgebend. Zunächst konnte man nicht verkennen, dass die Schaffung einer gleichlautenden Verkehrsinstruktion für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen eine gewisse Schwerfälligkeit in Bezug auf die im Laufe der Zeit sich ergebende Nothwendigkeit einer Abänderung einzelner Bestimmungen herbeiführen müsste, da jede derartige Abänderung die Anbahnung des Einvernehmens zwischen dem Eisenbahnministerium und dem ungarischen Handelsministerium bedingen würde, was, wie die Erfahrung lehrt, einen zeitraubenden Vorgang bedingt. Unbeschadet auffälliger Verschiedenheiten in Bezug auf Einzelheiten bieten die vereinbarten Grundzüge die volle Gewähr dafür, dass die Ausübung des Betriebsdienstes der Eisenbahnen in beiden Reichshälften nach gleichen Grundsätzen geregelt ist. Nachdem die Ministerialkommission sich über die grundsätzlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst verständigt hat, wird ein Komitee diese Bestimmungen ausarbeiten, wonach die Ministerialkommission neuerdings zusammentreten wird, um die Grundzüge der Verkehrsvorschriften endgültig festzusetzen.

— **Die Prioritäten der Südbahn.** Vier Tage fand die erste Besprechung des Kurators der Südbahnprioritäten und der von der Versammlung der Prioritätenbesitzer gewählten Vertrauensmänner mit dem von der Südbahnverwaltung bestellten Komitee statt. Nach längerer Erörterung der vorliegenden Verbesserungspläne haben der Kurator und die Vertrauensmänner im Hinblicke auf die technische Unmöglichkeit, bis zum 1. Dezember d. J. ein endgültiges Uebereinkommen fertigzustellen, einem diesfälligen Ersuchen der Südbahn entsprechend sich bereit erklärt, in die Verschiebung der an diesem Tage vorzunehmenden Verloosung der dreiprozentigen Prioritäten auf einen späteren Zeitpunkt einzuwilligen. Der Kurator wird eine von den Vertrauensmännern mitunterzeichnete Eingabe beim Handelsgerichte in Wien überreichen, in welcher die kuratelbehördliche Genehmigung zur Verschiebung dieser Verloosung bis spätestens 1. Juni 1903 gegen entsprechende Rücklage des Erfordernisses beantragt wird.

Ueber den Verlauf der Sitzung wird gemeldet, dass deren grösster Theil mit der Erörterung der vorliegenden Verbesserungspläne ausgefüllt war. Es wurde festgestellt, dass einzelne derselben, da sie die Rechte der Prioritätsbesitzer nicht berühren, auch nicht der Einflussnahme der Vertreter der Besitzer von Obligationen unterliegen. Die übrigen Vorschläge wurden zurückgestellt, da sie mit der Raschheit, welche die gegenwärtige Lage der Südbahn erfordert, nicht zu lösen sind, überdies zum Theil nur zwangsweise durchführbar wären, wozu sich der Kurator nicht ermächtigt hält. Es wurden sonach die Vorschläge der Südbahnverwaltung zur Grundlage der Verhandlungen genommen, welche binnen kurzem beginnen werden.

— **Die Staatsbahnbeamten beim Eisenbahnminister.** Eine Abordnung aller Beamten der österreichischen Staatsbahnen mit vollendeter Mittelschule überreichte dem Eisenbahnminister eine von nahezu 2000 Beamten unterfertigte Eingabe um Trennung des Beamtenstatus in drei Klassen nach der genossenen Vorbildung. Der Minister betonte sein Wohlwollen den geäusserten Wünschen der Beamtenschaft gegenüber und versprach, das Ansuchen einer eingehenden Prüfung unterziehen zu lassen.

— **Entgleisung auf der Opcinabahn in Triest.** Auf der Adhäsionsstrecke der Opcinabahn entgleiste kürzlich bei der Thalfahrt ein elektrischer Motorwagen, in welchem sich ausser dem Motorführer zwei Bahnarbeiter befanden. Der Wagen stiess beim Herabrollen an die Ecke eines Hauses, welches beschädigt wurde. Der Motorwagen selbst wurde zertrümmert. Die Insassen sprangen, als sie die Gefahr sahen, ab, wobei der Motorführer einen Schlüsselbeinbruch und Hautabschürfungen und einer der beiden Arbeiter leichte Verletzungen erlitten. Die Entgleisung erfolgte dem Vernehmen nach, weil unterlassen worden war, die wegen des Sciroccowetters stark schlüpfrigen Schienen mit Sand zu bestreuen. Der Betrieb ist unterbrochen.

Ungarn.

— **Erhöhung der ungarischen Gütertarife.** Es verlautet, dass eine allgemeine Erhöhung der Frachttarife auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen, und zwar in sämmtlichen Verkehren geplant sei, die bereits am 1. Januar 1903 ins Leben treten soll. Sie wird 5 % betragen und alle Artikel mit Ausnahme von Getreide, Mehl und Holz umfassen. Die Steigerung wird damit begründet, dass die Finanzverwaltung eine Vermehrung der Eisenbahneinnahmen anstrebt, welche namentlich zur Deckung der Kosten der Erhöhung der Beamtengehälter zu dienen hätte.

Mit Rücksicht auf die Nachricht von der geplanten Tariferhöhung hat das Exekutivkomitee des Landesverbandes der ungarischen Fabrikindustriellen in einer Eingabe an den Ministerpräsidenten und den Handelsminister erklärt, dass die gesammte ungarische Industrie gegen dieses Vorhaben geschlossen Stellung zu nehmen gezwungen sei. Eine derartige Verfügung sei unter den gegenwärtigen Umständen schon deshalb zurückzuweisen, weil die ungarische Industrie seit einer Reihe von Jahren einer verheerenden Krisis ausgesetzt und infolge derselben die Schwächung des Inlandsbedarfes auf allen Punkten wahrnehmbar sei. Der Gedanke der Tariferhöhung sei aber auch darum nicht an der Zeit, weil das zwischen Oesterreich und Ungarn obwaltende wirthschaftliche Verhältniss noch nicht geregelt und weder hinsichtlich des autonomen Zolltarifes, noch in Betreff der Handelsverträge eine Entscheidung herbeigeführt worden sei. Da aber die Regelung der schwebenden handelspolitischen Fragen zweifelsohne auf das gesammte volkswirthschaftliche Leben, insbesondere aber auf alle Zweige der heimischen Industrie einen bedeutenden Einfluss ausüben wird, sei eine wie immer geartete Aenderung der Frachtentarife bis zur vollkommenen Klärung der handelspolitischen Verhältnisse ein Ding der Unmöglichkeit.

In der Eingabe wird zugleich die Bitte zum Ausdrucke gebracht, es mögen in Zukunft, wenn irgend eine auf die Eisenbahntarife bezügliche Aenderung im Kreise der Regierung geplant werden sollte, die betheiligten industriellen, kommerziellen und landwirthschaftlichen Fachkörperschaften vor der Beschlussfassung zur Meinungsäusserung aufgefordert werden, damit den Fachkreisen Gelegenheit geboten werde, ihre Wünsche der Regierung zu unterbreiten. Die vorher-

gehende Einvernahme der Fachkörperschaften sei in allen Staaten üblich, und es wäre nicht am Platze, wenn die ungarische Regierung von diesem Brauche abweichen und die Tarife ohne Anhörung der Interessenten feststellen würde.

Mit Rücksicht auf die Zeitungsmeldungen, nach welchen das neue Tarifübereinkommen zwischen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen mindestens in den Grundzügen bereits feststehe und für 10 Jahre abgeschlossen werden solle, sah sich der Centralverband der Industriellen Oesterreichs veranlasst, an das Eisenbahnministerium folgende Eingabe zu richten: „Mit grosser Genugthuung hat der Centralverband der Industriellen Oesterreichs es begrüsst, dass die Staatseisenbahngesellschaft das 1891 er Uebereinkommen mit der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen bezüglich der Durchrechnung der Frachtraten bis Wien (und kilometrischen Vertheilung derselben) gekündigt hat. Nach dem, was bisher in die Oeffentlichkeit gedrungen ist, scheint es sicher zu stehen, dass diese Einrichtung dauernd fallen und die von der österreichischen Produktion als höchst abträglich empfundene Erscheinung verschwinden wird, dass auf österreichischem Staatsgebiete vermöge der bestandenen Tarifvereinbarung hinsichtlich eines überaus wichtigen Verkehrsweges die Tarifhoheit der ungarischen Bahnverwaltung zum maassgebenden Einflusse gelangen konnte. Wir erwarten auch mit Bestimmtheit, dass an der Aufhebung dieser Bestimmung unter allen Umständen festgehalten und dass diese oder eine ähnliche Wirkungen herbeiführende Abmachung nicht mehr wiederkehren wird. Das unterzeichnete Präsidium vernimmt jedoch die nahezu befremdliche Mittheilung, dass zwischen der Staatseisenbahngesellschaft und der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen bereits mindestens in den Grundsätzen ein Uebereinkommen geschlossen worden sei, das am 1. Januar 1903, und zwar für die Zeitdauer von 10 Jahren, in Kraft treten soll. Wir erlauben uns, die hohe Centralstelle, welche über diese Vorgänge kaum ohne Kenntniss geblieben sein kann und sicherlich die Interessen der heimischen Volkswirthschaft mit aller Kraft zu wahren bereit ist, darauf aufmerksam zu machen, dass vom Standpunkte der österreichischen Interessen mit allem Nachdrucke dagegen Stellung genommen werden müsste, dass ein Uebereinkommen von so entscheidender wirthschafts- und verkehrspolitischer Tragweite auf einen derartig weitgehenden Zeitraum hinaus abgeschlossen werde, noch dazu in einem Zeitpunkte, wo die Ordnung der wirthschaftlichen Verhältnisse zwischen Oesterreich und Ungarn bei weitem nicht erledigt und überdies auch die Frage der Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft sowohl als der anderen wichtigeren Privatbahnen in ernster Erwägung steht und nicht abzusehen ist, in welcher Weise sich die Tarifpolitik Oesterreichs künftig zu gestalten haben wird. Besorgniss erweckt auch die in den Blättern mitgetheilte Nachricht, dass für die Bildung direkter Tarife nach Süddeutschland den ungarischen Eisenbahnen, und zwar abermals auf eine lange Zeitdauer hinaus, besondere Zugeständnisse gemacht werden sollen, die nur zu leicht jene Aktionsfreiheit, welche die vollzogene Kündigung grundsätzlich herbeizuführen vermag, zu paralysiren und die dadurch erlangten Vortheile ganz oder zum grössten Theile zu beseitigen vermöchten. Das Eisenbahnministerinm ist vermöge der Bestimmungen der Verordnung vom 8. Juli 1896 welche in Ausführung der Normen der Eisenbahn-Betriebsordnung der §§ 66 und 67 erlassen worden ist, berechtigt, von allen Verhandlungen und Vereinbarungen der Privatbahnen auf dem Gebiete des Tarifwesens Kenntniss zu nehmen und auf diese Einfluss auszuüben. Von diesem hiermit festgelegten und überdies selbstverständlichen Rechte möge das Eisenbahnministerium in vollem Maasse Gebrauch machen und dadurch herbeiführen, dass die zur Wahrung der Interessen der heimischen Verkehrspolitik in erster Reihe berufene Stelle jene wichtigen Verhandlungen und Vereinbarungen aus dem Dunkel privater Eisenbahnkomitees in die Kontrole staatlicher Einflussnahme bringe. Wir sind überzeugt, dass die hohe Centralstelle bei voller Wahrung der gewährleisteten Rechte der Privateisenbahngesellschaften doch Mittel und Wege finden wird, um ihre Machtmittel zu benutzen, damit wohlberechtigten heimischen Interessen kein Abbruch geschehe. Die gegenwärtigen ernsten Zeitverhältnisse nöthigen die unterzeichnete Körperschaft zu einer entschiedenen Stellungnahme, die um so dringender geboten ist, als die industriellen Interessentenkreise im Königreich Ungarn gerade in dieser Frage, wie auch am heutigen Tage gemeldet wurde, sich zur Vertretung ihrer Interessen bereits organisirt haben. Wir weisen schliesslich darauf hin, dass es sich in dieser Angelegenheit durchaus nicht nur um die gewiss wichtigen Interessen von Handel und Industrie allein, sondern um die Interessen der gesammten Volkswirthschaft, vor allen Dingen auch der Urproduktion der Monarchie handelt. Wir richten somit die ergebene Bitte: Das Eisenbahnministerium geruhe dieser wichtigen Angelegenheit das volle Augenmerk zuzuwenden und alles vorzukehren, was es in seinem Wirkungskreise zur Wahrung der ihm anvertrauten Interessen zu thun vermag, um unser Einschreiten zu erfüllen.“

Uebrige europäische Länder.

— **Arbeitszeit und Finanzen der schweizerischen Transportanstalten.** Der Ständerath hat nach mehrtägigen Erörterungen das vom Nationalrath schon im Frühjahr 1900 erledigte, vom Bundesrath im Frühjahr 1898 entworfene Gesetz, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Transportanstalten, mit verschiedenen, aber nicht wesentlichen Aenderungen angenommen. Seine wichtigste Bestimmung, Art. 2, ist die allgemeine Herabsetzung der Arbeitszeit von 12 auf 11 Stunden (als Höchstarbeitszeit). Grundsätzlich war man allgemein mit den Erleichterungen einverstanden, ja es wurden noch erheblich weitergehende angeregt, aber die Rücksicht auf die Finanzen der Bundesstaaten spielt eine starke und wohlberechtigte Rolle. Auch die Verzögerung des Gesetzes während der Durchführung der Verstaatlichung ist auf durch letztere veranlasste Erhebungen meist finanzieller Art zurückzuführen. Referent v. Arx bemerkte, nach den Anträgen des Nationalraths würde die finanzielle Folge für die im Rückkauf stehenden Bahnen mit Ausschluss der Gotthardbahn auf 2 000 000 Fr. zu berechnen sein. Das würde angesichts der wenig erfreulichen finanziellen Verhältnisse der Bundesbahnen eine schwere Belastung sein; die Verhältnisse machten weise Mässigung zur Pflicht. Gegenüber weitergehenden Petitionen der Angestellten und der Behauptung, die Finanzfrage dürfe keinen ausschlaggebenden Einfluss haben, erklärte v. Arx: Wir würden Millionenfehlbeträgen bei den Bundesbahnen entgegengehen, wenn wir hier nicht eine Schranke aufstellten. „Ich möchte den Sturm im Volke nicht mit erleben, wenn wir das durch unsere Beschlüsse verschulden würden.“ Auf den Zehnstundentag könne man sich jetzt unmöglich einlassen. Thatsächlich ward ein Antrag, wenigstens während der strengen Wintermonate den Dienst des Lokomotiv- und Zugpersonals mit höchstens 10 Stunden zu bemessen, mit 26 gegen nur 4 Stimmen verworfen. Die in Uebereinstimmung mit dem Nationalrath angenommenen weiteren Hauptartikel betreffs der Arbeitszeit besagen: Art. 3 setzt die ununterbrochene Ruhezeit für das Lokomotiv- und Zugpersonal auf wenigstens 10 Stunden, für das übrige Personal auf wenigstens 9 Stunden oder, wenn Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen ist, auf wenigstens 8 Stunden fest. Art. 4: Die Dauer der Dienstbereitschaft soll für das Lokomotiv- und Zugpersonal 14 Stunden, für die Bahnwärterinnen 12 Stunden, für das übrige Personal, sofern ihm Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen ist, 16 Stunden und beim Fehlen einer solchen Wohnung 15 Stunden innerhalb 24 Stunden nicht übersteigen. — Betreffs der Klagen der Nebenbahnangestellten, die nicht unter dieses Gesetz fallen, erklärte Bundesrath Comtesse, die Belastung dieser Angestellten sei eine viel geringere als bei den Hauptbahnen mit Nachtzügen usw. Es müssten erst weitere Erfahrungen gesammelt, aber ebenso viel Wohlwollen erwiesen werden.

— **Rhätische Eisenbahnen.** Der schweizerische Nationalrath hat den Bundesbeschluss, betreffend die einheitliche Konzession für das Netz der rhätischen Bahn, angenommen. Der Gesellschaft der rhätischen Bahn in Chur soll die Konzession für folgende Nebenbahnen ertheilt werden: von Landquart nach Davos; von Landquart nach Chur; von Chur nach Thusis; von Reichenau nach Ilanz und von Ilanz nach Disentis; von Thusis nach Filisur; von Filisur nach St. Moritz (Albulabahn); von St. Moritz über Maloja nach Castasegna; von Bevers nach Schuls; von Schuls nach Martinsbruck und von Davos nach Filisur. Gleichzeitig werden die bisher bestandenen Konzessionen aufgehoben. Innerhalb sechs Monaten nach erfolgter Genehmigung der Pläne ist der Anfang der Erdarbeiten zu machen. Binnen vier Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, sind die derzeit noch nicht in Betrieb stehenden Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

— **Serbische Eisenbahnanleihe.** Aus Belgrad wird den „Berl. N. Nachr.“ gemeldet: Ueber die dem Pariser Ingeniör Lavalle als Vertreter der Société française de commerce et d'industrie ertheilte Vorkonzession verlautet folgendes: Die Vorkonzession betrifft sieben kleinere Eisenbahnstrecken Westsibiriens, deren Gesammtlänge 1 200 km beträgt. Einstweilen gelangen nur drei Strecken in der Länge von 400 km zum Ausbau. Zu diesem Zwecke stellt die genannte Gesellschaft der serbischen

Regierung eine 4 prozentige Anleihe im Betrage von 26 000 000 Fr. zum Kurse von 80 ⅝ zur Verfügung, welche in 60 Jahren rückzahlbar ist und deren Jahresbeträge aus dem im vorigen Jahre von der Skupschtina beschlossenen, durch einen 7 prozentigen Steuerzuschlag dotirten Eisenbahnfonds bestritten werden. Der Anleihebetrag wird als erste Hypothek auf die neuen Bahnen einverleibt werden.

Fremde Welttheile.

— **Russisch-persisches Eisenbahnabkommen.** Man bringt, wie die „Berl. N. Nachr." schreiben, die Verleihung des russischen Andreasordens, der höchsten und selten verliehenen russischen Ordensauszeichnung, an den persischen Grossvesir mit dem günstigen Verlauf der in letzter Zeit zwischen Russland und Persien abgeschlossenen Verhandlungen in Zusammenhang, von denen sich die wichtigsten auf die Erweiterung und die Ergänzungen des seit Jahren bereits zwischen Russland und Persien bestehenden Eisenbahnabkommens und auf den Uebergang der Chaussee Rescht-Teheran in die Hände der russischen Regierung sowie auf die russisch-persischen Häfen beziehen. Die Chaussee Rescht-Teheran befand sich bislang im Besitze einer Privatgesellschaft, an deren Spitze der persische Generalkonsul Poljakow in St. Petersburg stand. Die Gesellschaft that wenig für die Gangbarhaltung dieser z. Zt. wichtigsten Ueberlandhandelsstrasse, erhob aber dafür ungewöhnlich hohe Waarenzölle für die Benutzung dieses Weges. Man hofft, dass nunmehr die Chaussee verbreitert und in gutem Zustande erhalten wird, und dass die Waarenzölle wesentlich herabgesetzt werden. Zur Verstärkung des Verkehrs auf der russisch-persischen Dampferlinie sind von der russischen Dampfschifffahrtsgesellschaft in Odessa bereits zwei neue grosse Dampfer in Bestellung gegeben.

— **Eine Kunststrasse als Verbindungsglied zwischen Transbaikal- und Ussuribahn.** Die grosse sibirische Bahn sollte nach dem ursprünglichen Plane durch ganz Transbaikalien und die Amurprovinz längs der Schilka und des Amur bis Chabarowsk geführt werden, um dort mit der von Wladiwostok nach Norden hin die Küstenprovinz durchziehenden Ussuribahn zusammenzutreffen. Bekanntlich wurde dieser Plan später fallen gelassen und die Eisenbahn in Transbaikalien nur bis Strjetensk (an der Schilka) geführt, während die Hauptlinie von Kaidalowo (etwa 80 km südöstlich von Tschita) bis zur sibirisch-mandschurischen Grenze und zum Anschlusse an die chinesische Ostbahn fortgesetzt wurde.

Bisher wurde die ungefähr 2 000 km lange, eisenbahnlose Strecke zwischen Chabarowsk und Strjetensk auf Dampfern zurückgelegt, welche die Schilka und den Amur befuhren. Da aber ein derartiger Verkehr im Winter durch Vereisung stets unterbrochen war und auch im Sommer durch Untiefen und Sandbänke vielfachen Schwierigkeiten unterlag, hat sich, wie das „Handelsmuseum" mitzutheilen weiss, die russische Regierung entschlossen, Strjetensk mit Chabarowsk durch eine Kunststrasse zu verbinden, deren Kosten auf 9 300 000 R. veranschlagt werden.

Allgemeines.

— **Drahtlose Kraftübertragung.** Amerikanische Zeitungen veröffentlichen folgendes Preisausschreiben, welches von der „Abtheilung für Luftschifffahrt der Weltausstellung zu St. Louis im Jahre 1904" erlassen wird: „Ein Preis von 3 000 D. wird für einen erfolgreichen Versuch ausgesetzt, elektrische Kraft durch den Luftraum ohne Draht so zu übertragen, dass der Motor eines Luftschiffes damit angetrieben werden kann. Die Art dieser Uebertragung der elektrischen Kraft kann beliebig sein, z. B. durch elektrische Wellen, nur muss sie auf eine Entfernung von mindestens 1 000 Fuss $^1/_{10}$ PS zu leisten vermögen. Die Vorführung muss vor der durch Sachverständige gebildeten Jury auf dem Ausstellungsgebiete erfolgen und für genügend erachtet werden."

Bücherschau.

— **Preistafeln der Eisenbahngüterfrachten und die deutschen Expressgut- und Packettarife.** Ein Hilfsbuch zur Fracht- und Portoberechnung für jedermann von W. Henkel, königlichem Eisenbahnsekretär in Frankfurt a/M. Verlag des Verfassers. Kommissionsverlag von J. P. Strauss, Buchhandlung in Offenbach a/M. Preis 60 Pf.

Das Buch enthält die Unterlagen für die Frachtberechnung ohne kilometrische Entfernungen und Güterklassifikation, ferner aufklärende, vergleichende Zusammenstellungen über die Höhe der Frachtsätze nach den einzelnen Tarifeinrichtungen (Expressgut, Schnellzuggut, Eil- und Stückgut, Eisenbahn- und Postpacket) und die Verschiedenheit der Beförderungsbedingungen sowie praktische Winke für die Abwickelung des Frachtverkehrs. Die kilometrischen Entfernungen sollen bei den Abfertigungsstellen erfragt und zwecks künftiger Wiederverwendung in dem Buche vermerkt, soweit es sich um überschlägliche Berechnungen handelt, einem beliebigen Fahrplanbuche entnommen werden. Wie dieses für den Reisenden, so sind die „Preistafeln" für den Güterversender und -Empfänger ein nothwendiger Rathgeber. Der Verfasser, der im Frühjahr dieses Jahres (vergl. Nr. 28 d Ztg.) auch einen Ortsgütertarif für Frankfurt a/M., Offenbach a/M. und Hanau ausgegeben hat, hat mit dem vorliegenden Buche ein werthvolles und praktisches Hilfsmittel für die deutsche Geschäftswelt geschaffen, das in solcher Zusammensetzung Bedürfniss ist und gefehlt hat. Das Buch ist für den Klein- wie Grosskaufmann, Grossindustriellen, die Handelskammern und selbst für die Eisenbahnverwaltungen werthvoll. Wir können dasselbe zur Anschaffung warm empfehlen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 22,5 km lange Strecke Gandersheim-Bodenburg der königlichen Eisenbahndirektion Cassel ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 8,823 km lange Strecke Niedeck-Broddydamm der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 15. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Am 1. Oktober d. J. ist der Betrieb der 32,30 km langen Strecke Elze-Gronau-Bodenburg-Salzdetfurth-Gross-Düngen von der königlichen Eisenbahndirektion Hannover auf die königliche Eisenbahndirektion Cassel übergegangen und infolge dessen diese Strecke den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Hannover ab- und denjenigen der königlichen Eisenbahndirektion Cassel zugerechnet worden.

Errichtung einer Umkartirungsstelle in Rákos rendezö pályaudvar.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. In der Station Rákos rendezö pályaudvar (Rákos Rangirbahnhof) ist für die nach Budapest nyugoti pályaudvar (Westbahnhof) zur Umkartirung gelangenden Transitsendungen eine besondere, selbständige Umkartirungsstelle mit der Bezeichnung Budapest nyugoti pályaudvar transit errichtet worden. Dieselbe wird ihre Thätigkeit mit dem 1. November d. J. beginnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnlinie Luxemburg-Wasserbillig gelegene Haltepunkt Mantemach wird am 1. November d. J. auch für den Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Münden (Hannover)-Nordhausen zwischen den Stationen Bleicherode und Wolkramshausen gelegene Personen-

haltepunkt Pustleben wird am 20. Oktober d. J. für den Stückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung lebender Thiere ist auf Kleinvieh in Einzelstücken beschränkt. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 80 — Inser.-Nr. 2616 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 15. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Stettin und Stöven an der Bahnstrecke Stettin-Pasewalk gelegene Haltestelle Scheune, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, auch für den Stückgutverkehr eröffnet — beschränkt auf den Verkehr mit der Kleinbahn Casekow-Pencun-Oder.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den beschränkten Güterverkehr eingerichtete Station Turka der Linie Lemberg-Itzkany ist am 5. Oktober d. J. für den unbeschränkten Gesammtverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Befugnisse der an der Lokalbahn Krasna-Roznau zwischen der Station Zaschau und der Personenhaltestelle Zubri gelegenen Halte- und Ladestelle Stritesch werden mit 15. Oktober d. J. dahin erweitert, dass von diesem Tage an in Stritesch, sofern die Fracht mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, Frachtgüter schlechtweg, gleichviel ob die Beförderung in offen oder gedeckt gebauten Wagen stattzufinden hat, zur Aufgabe und Abgabe gelangen können.

Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe in Stritesch bleiben auch fernerhin: a) explosive Güter; b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinaus reichen; c) Güter, deren Gewicht 750 kg pro Kollo übersteigt; d) lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Aufladung oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dergl.) erforderlich sind, und e) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die an der Nebenbahn Broddydamm-Dt. Eylau gelegene Station Neumark hat die Bezeichnung Neumark Wpr. erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verlegung einer Haltestelle.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Verlegung der Haltestelle Gutenstein-Streiteben und Aktivirung des Personen-Expeditionsdienstes.

Am 15. Oktober l. J. wird die von Kilometer 71,437 nach Kilometer 71,240 verlegte Personenhaltestelle Gutenstein-Streiteben zwischen den Stationen Unter-Drauburg und Prävali auf der Linie Marburg Hauptbahnhof - Franzensfeste für den Personen-Expeditionsdienst eröffnet.

Die Abfertigung des Reisegepäckes erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, am 6. Oktober 1902. (2643)

2. Güterverkehr.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Für Steinsalztransporte in Wagenladungen von mindestens 10000 kg ab Station Jagstfeld württ. Bahn nach Heufeld wird im Rückvergütungswege ein ermässigter Frachtsatz von 0,824 ℳ. für 100 kg gewährt, wenn ab 10. Oktober 1902 bis 9. Oktober 1903 mindestens 1000 t direkt verfrachtet werden und ausschliessliche Verwendung des Steinsalzes zu Fabrikzwecken nachgewiesen wird.

München, den 13. Oktober 1902. (2644)
Generaldirektion
der k. k. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung ist zu den Reexpeditionsbestimmungen für gewisse Artikel in Wagenladungen, gültig vom 1. August 1899, das 3. Ergänzungsblatt erschienen. — Durch dasselbe wird die Einrichtung der Reexpedition von Eisen und Stahl, wie in den Spezieltarifen II und III der allgemeinen Güterklassifikation genannt, auf die Station Karlsruhe Hafen ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilt das Stationsamt Karlsruhe Westbahnhof (Hafen) und das Gütertarifbüreau der unterzeichneten Stelle. (2645)

Karlsruhe, den 9. Oktober 1902.
Grossh. Generaldirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Thierverkehr.

Am 1. November d. J. wird die Station Posen (Gerberdamm) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Posen in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. Oktober 1902. (2646)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Donau-, Rhein- und Mainumschlagsverkehr.

Tarif vom 1. Januar 1898.

Das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 34 auf Seite 6 des Nachtrags I erhält folgende Fassung:

„Harz, auch Brauerharz und Kolophonium, ausgenommen Terpentin, Copalharz, Damarharz und die sonstigen zu den Droguen gehörenden Harze."

München, den 8. Oktober 1902. (2647)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostpreussisch-russischer Getreideverkehr über Grajewo.

Zu dem Nachtrag III zum Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel vom 1. Januar 1900 n. St. ist ein Berichtigungsblatt herausgegeben. Dasselbe enthält verschiedene Druckfehlerberichtigungen und Aenderungen von Stationsnamen. Die Aenderungen gelten vom 9. Oktober n. St.; soweit jedoch Erhöhungen der Frachtsätze eintreten, gelten dieselben erst vom 7./20. November 1902. Druckstücke des Berichtigungsblattes sind unentgeltlich von unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof zu beziehen. (2648H&V)
Direktion der ostpreussischen Südbahn.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb von Station Giessen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach Station Georgs-Marienhütte tritt am 15. Oktober d. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,52 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Essen, den 7. Oktober 1902. (2649)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 gelangt für den niederländisch-bayerischen Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung.

Durch denselben werden aufgehoben:

1. der niederländisch-bayerische Gütertarif vom 1. Juni 1883 sammt Nachträgen;
2. der niederländisch-bayerische Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887 sammt Nachträgen.

Der neue Tarif weist gegenüber den seitherigen Frachtsätzen theilweise Ermässigungen, im Verkehre mit südbayerischen Stationen jedoch, sowie für den Ortsverkehr mit den niederländischen Hafenplätzen auch Frachterhöhungen auf. Näheren Aufschluss ertheilen die Abfertigungsstellen.

In den Tarif wurde eine grössere Anzahl von bayerischen und niederländischen Stationen neu aufgenommen, dagegen die nachgenannten bayerischen Stationen, für welche im Gütertarife vom 1. Juni 1883 direkte Frachtsätze vorgesehen waren, mangels eines Bedürfnisses nicht wieder einbezogen: Alling, Arnstein, Bergrheinfeld, Biessenhofen, Bruckdorf, Dachau, Dinkelsbühl, Eichhofen, Essleben, Feuchtwangen, Freihung, Gauting, Günzach, Hafenlohr, Haidhof, Hassfurt, Hausham, Hersbruck l. u. r. d. Pegn., Höchstädt a. D., Kellmünz, Michelau, Mitterteich, Nabburg, Neuburg a. D., Neuötting, Neustadt a. Wald-Naab, Oberstaufen, Pegnitz, Penzberg, Regenstauf, Reichelsdorf, Schwarzenfeld, Uffenheim, Vilshofen, Wasserburg a. Inn, Weigolshausen u. Wörth a. Main.

Das neue Tarifheft kann vom Monat November d. J. an um den Preis von 1,50 ℳ. für das Stück beim hierseitigen Materialdepot bezogen werden.

Für den niederländischen Verkehr mit den preussisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Grenzstationen Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen, Probstzella, Ritschenhausen und Stockheim i/O.-F. wird voraussichtlich ebenfalls am 1. Ja-

nuar 1903 ein besonderes Tarifheft ausgegeben werden.

München, den 12. Oktober 1902. (2650)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab bis 30. September 1905 werden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Krotoschin-Pleschen und den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen, Altona, Hannover, Münster, Magdeburg, Halle a/S., Erfurt, Elberfeld, Essen, Cöln und St. Johann=Saarbrücken für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitze, Torfstreu, Wegebaustoffe, Steinkohlen und Koks in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Krotoschin und Pleschen um 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Posen, den 10. Oktober 1902. (2651)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Entfernungen und Frachtsätze zwischen Mannheim bad. Bahn und den pfälzischen Stationen Altenbamberg und Ebernburg ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 10. Oktober 1902. (2652)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Am 15. Oktober 1902 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande direkte Frachtsätze für den Klassengutverkehr und die Ausnahmetarife 1 und 4 A zwischen Caslau (Oe. N. W. B.) und verschiedenen sächsischen Binnenstationen sowie den Leipziger Bahnhöfen in Kraft. Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau, Wienerstr. 4, zu erfahren.

Dresden, den 13. Oktober 1902. (2653)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 20. Oktober d. J. treten für Holz des Ausnahmetarifs Nr. 3 A unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen die nachstehenden direkten Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen in Kraft:

Nach / von	Breslau Märk.-Freib. Bhf.	Breslau Oderthor-Bhf.	Breslau Oberschl. Bhf.	Königshütte O/S.
Friedland K. F. N. B.	91	92	89	60

Breslau, den 13. Oktober 1902. (2654)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Der gemäss unserer Bekanntmachung vom 27. Februar d. J. am 10. März d. J. in Kraft getretene Ausnahmetarif für Wegebaustoffe im Uebergangsverkehr von der Heisterbacher Thalbahn wird mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. auf den Verkehr nach Stationen der in das Heft 1 des Gütertarifs für den westdeutschen Privatbahnverkehr aufgenommenen Privateisenbahnen ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 9. Oktober 1902. (2655)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen. (2656)

Der Tarif für die Beförderung von landwirthschaftlichen Erzeugnissen im Abonnement auf den Grossh. badischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1885 wird auf 31. Dezember l. J. aufgehoben.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der vollspurigen Stolpethalbahn und der schmalspurigen Stolper Kreisbahnen einerseits und den Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, sowie Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits für die Artikel:

Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Kartoffeln, Steinkohlen, Braunkohlen, Briketts, Holzkohlen, Koks, Torf, Torfstreu und Torfmull, sowie für Wegebaumaterialien

in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze der Staatsbahn widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Danzig, den 7. Oktober 1902. (2657)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 20. Oktober 1902 gelangt im obengenannten Tarifhefte für Holz des Ausnahmetarifs Nr. 3 B unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen von Gross=Meseritsch St. E. G. nach Wartha ein Frachtsatz von 98 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 11. Oktober 1902. (2658)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 wird der Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die deutsche Landesgrenze für die Richtung aus Bayern auf Sendungen von Regensburg, Schweinfurt Centralbahnhof und Schweinfurt Stadt, ferner auf Sendungen von Marxgrün und Probstzella nach den im Nachtrag XI zu obigem Tarif, Seite 7 bei Ausnahmetarif 2a genannten elsasslothringischen und luxemburgischen Stationen beschränkt.

München, den 7. Oktober 1902. (2659)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. Oktober d. J. tritt der Nachtrag I zum Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Emshafenstationen des Direktionsbezirks Münster vom 1. Oktober 1901 in Kraft.

Der Nachtrag, welcher durch die Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden kann, enthält u. a. ermässigte Frachtsätze für einige Artikel im Verkehr mit Basel transit (Westschweiz).

Cöln, den 10. Oktober 1902. (2660)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. werden die Stationen Welschenennest des Direktionsbezirks Elberfeld und Offenbach (Dillkreis) des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstationen in die Abtheilung A 1 des vorbezeichneten Tarifs einbezogen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. Oktober 1902. (2661)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 3.

Zum 15. Oktober 1902 wird die Station Winnenden b. Waiblg. der württemb. Staatsbahn mit direkten Sätzen in den Ausnahmetarif Nr. 17 für Palmöl etc. aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 8. Oktober 1902. (2662)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.
Einführung eines Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 14. Oktober 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 gelangt für Wasserglas bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Aussig (Oe. N. W. B.) nach Reichenberg (A. T. E., S. St. B. und S. N. D. V. B.) der Frachtsatz von 74 Hellern für 100 kg im Kartirungswege zur Einführung.

Prag, am 7. Oktober 1902. (2663)
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.
Reexpedition von Zucker aller Art in Kolin.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 wird für Zucker der Position Z.—8 der Güterklassifikation im Tarife Theil I vom 1. Januar 1902, als Frachtgut, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, von den Stationen der Strecke Golc=Jenikau bis inklusive Sedletz=Kuttenberg nach Aussig Oe. N. W. B., Dobrowitz, Neubydzow, Wlkawa und Prag Oe. N. W. B., sowie von den Stationen der Strecke Nimburg Oe. N. W. B. bis inklusive Königgrätz nach Sedletz=Kuttenberg, Caslau, Wrdy=Bucic und Zeleb und von Wrdy=Bucic nach Aussig Oe. N. W. B. und Neubydzow oder umgekehrt die Reexpeditionsbegünstigung bei Einlagerung solcher Sendungen in dem Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate vom Tage des Einlagerns der Sendung in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 h. (sechs Hellern) pro 100 kg berechnet.

Im übrigen sind für die Reexpedition die ab 1. Januar 1899 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, maassgebend.

Wien, am 11. Oktober 1902. (2664)

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für Holz des Aus.-Tar. Nr. 5 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	
von Admont	104 ₰
„ Anzenau	103 „
„ Ebensee	100 „
„ Mitterweissenbach	101 „
„ Selzthal	107 „
„ Trieben	110 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Admont	99 ₰
„ Anzenau	98 „
„ Ebensee	95 „
„ Mitterweissenbach	96 „
„ Selzthal	102 „
„ Trieben	105 „
Nach Aussig=Landungsplatz	
von Admont	109 ₰
„ Anzenau	108 „
„ Ebensee	105 „
„ Mitterweissenbach	106 „
„ Selzthal	112 „
„ Trieben	115 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag für Langholz 6 ₰, sonst 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 11. Oktober 1902. (2665)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch - ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Erweiterung der Reexpeditionsbegünstigung für die Lagerhäuser in Stanislau.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 wird die im galizisch - ungarischen Gemeinschaftsverkehre eingeräumte Reexpeditionsbegünstigung für die Lagerhäuser in Stanislau auch auf Sendungen im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Chryplin - Husiatyn und ungarischen Stationen ausgedehnt. Die Sendungen müssen in Stanislau via Chryplin eintreffen und über Chryplin - Körösmezö weiterbefördert werden.

Beim Ausgleiche der Frachtgebühren durch die Reexpeditionsstation Stanislau werden für die doppelt befahrene Strecke Chryplin - Stanislau zu der Differenz zwischen den bis Stanislau verrechneten und den auf Grund des direkten Tarifes von der Ursprungs- bis zur endgültigen Bestimmungsstation entfallenden Frachtbeträgen noch 12 h pro 100 kg für Güter der Wagenladungsklasse A und 8 h pro 100 kg für Güter des Spezialtarifes 1 zu Gunsten der k. k. österr. Staatsbahnen hinzugerechnet.

Das Verzeichniss der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen des Tarifheftes 1 und 4 ist im vorstehenden Sinne zu ergänzen.

Wien, am 7. Oktober 1902. (2666)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 3 vom 1. April 1901.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen für die Beförderung von Rohglas in rohen Platten folgende Frachtsätze zur Einführung.

Nach	Von Stankau: 5000 kg	Von Stankau: 10 000 kg	Von Bilin (A. T. E. und K. k. St. B.): 5000 kg	Von Bilin (A. T. E. und K. k. St. B.): 10 000 kg
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens … pro Wagen und Frachtbrief — Centimes für 100 kg			
Lindau transit	251	230	344	258
Basel (Bâle) S. B. B. und bad. B. .	387	353	480	381
Basel=St. Johann	387	353	480	381
Romanshorn	281	260	374	288
Zürich (Hauptbahnhof)	370	331	463	359
Zürich=Tiefenbrunnen	373	332	466	360
Zürich=Giesshübel	376	334	469	362

Die Frachtsätze im Verkehre mit Lindau transit finden Anwendung: a) auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten.

Wien, am 8. Oktober 1902. (2667)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Einbeziehung der Station Drösing in den Ausnahmetarif Nr. 16 (für Petroleum und Petroleumnaphta etc.) des Seehafen-Ausnahmetarifes Theil II, Heft 2 vom 1. Mai 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 wird die Station Drösing der K. F. N. B. in den Ausnahmetarif Nr. 16 (für Petroleum und Petroleumnaphta [Rohbenzin], auch zur Erzeugung von Benzin, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief) des obengenannten Tarifes mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

A. für Petroleum,
B. für Petroleumnaphta (Rohbenzin), auch zur Erzeugung von Benzin:

Von	Eigenthumsbahn	nach Bremen (Hauptbhf.), Bremen (Freibezirk)	nach Altona, Hamburg B., Hamburg=Sternschanze, Harburg H., Harburg U. E., Wilhelmsburg	nach Stettin		nach anderen deutschen Hafenstationen
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				
Drösing .	K. F. N. B.	A. und B. 361,— †)	A. und B. 361,— †)	A. 264,— †)	B. 265,8 †)	A. und B. Siehe besondere Tabelle auf Seite 16 des vorbezeichneten Tarifes für den Ausnahmetarif Nr. 16 †)

†) Die Frachtsätze haben nur Gültigkeit für die Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiet.

Wien, am 9. Oktober 1902. (2668)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterr.

Für Petroleum, raffinirt, des Ausn.-Tar. Nr. 8 D treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Kralup	29 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Kralup	24 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Kralup	76 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 11. Oktober 1902. (2669)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898. Einführung von Frachtsätzen für den Transport von Packpapier etc. von Gojau und Krumau nach Malmedy.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für den Transport von Packpapier der Position P 2-1-c) des Tariftheiles I, Abtheilung B für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Einführung, und zwar:

von Gojau nach Malmedy . 4,26 ℳ.
von Krumau nach Malmedy 4,13 „
pro 100 kg.

Wien, am 4. Oktober 1902. (2670)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nassauische Kleinbahnen.

Vom 8. Oktober d. J. ab wird unter Aufhebung aller bisherigen Beförderungsbestimmungen für die diesseitigen Bahnen ein neuer Tarif eingeführt. Derselbe kann zum Preise von 80 ₰ pro Exemplar von der unterzeichneten Betriebsdirektion bezogen werden.

Nastätten, 4. Oktober 1902. (2671)

Die Betriebsdirektion
der nassauischen Kleinbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. November 1902 ab werden die mittellosen Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie, welche bisher zur Rückkehr in ihre Heimath frei befördert wurden, zum halben Fahrpreise befördert, sofern sie sich durch ein Empfehlungsschreiben einer Gesandtschaft oder eines Konsulates der k. u. k. österreichisch-ungarischen Regierung oder ein mit einem Anerkennungsvermerk der k. u. k. Botschaft in Paris versehenes Empfehlungsschreiben des österreichischen Hilfsvereins in Paris ausweisen.

Strassburg, den 6. Okt. 1902. (2672)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 1 870 Stück Bufferkreuzen, 9 968 Stück Bufferstangen, 3 365 Stück Buffertellern, 51 330 Stück Schraubenkuppelungen, 13 010 Stück Kuppelungsspindeln, 2 210 Stück Zughaken, 130 Stück Zughakenführungen, 3 360 Stück Zugstangenmuffen, 370 Stück Bremsspindeln, 22 200 kg Buffer- und Verstärkungsplatten für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Bufferkreuzen usw." versehen bis zum 31. Oktober 1902, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 21. November 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 4. Oktober 1902. (2673)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von sechs eisernen Ueberbauten für die Brücken der Neubaustrecke Schweidnitz-Charlottenbrunn über den Eulebach, den Goldbach, für drei Wegeunterführungen und einen Durchlass sollen in zwei Loosen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferung umfasst 34,16 bezw. 108,8 t Flusseisen und 2,6 bezw. 4,31 t Flussstahlguss.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 27. Oktober, Vormittags 10 Uhr, an unser Centralbüreau, Claassenstrasse Nr. 11 hierselbst einzureichen.

Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen in dem genannten Büreau während der Dienststunden zur Einsicht aus und können auch gegen portofreie Einsendung von baar 1,50 ℳ. für jedes Loos von demselben bezogen werden.

Breslau, den 13. Oktober 1902. (2674)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung einer 50,00 m langen und 9,00 m breiten eisernen Bahnsteigüberdachung auf Bahnhof Griesheim a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnung, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ. (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Mittwoch, den 22. Oktober l. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2675J)

Frankfurt a/M., den 8. Oktober 1902.

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die von der Bahn und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaaren, als Kupfer, Messing, Zink, Blei, Stahl, Schweiss- und Gusseisen, alte Radreifen, Schienen, Schwellen, Laschen, Auslenkungen, ferner 3 alte Drehscheiben, 1 alte Schiebebühne, 3 alte Siederohr-Reinigungsmaschinen, ein altes Pumpwerk, 6 Paar neue Radsätze sowie verschiedene Eisenkonstruktionen von Brücken werden hier Dienstag, den 28. Oktober d. J., Vormittags von 10 bis 12 Uhr und Nachmittags 2½ Uhr beginnend, öffentlich versteigert.

Bis zum Beginn der Versteigerung werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 2. Oktober 1902. (2676)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 43 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 21. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau Wochentags von 8 bis 3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Oktober 1902. (2677)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 15 ausgemusterten Lokomotiven, 118 Eisenbahnwagen und 1 Tender am Sonnabend, den 1. November 1902, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnfahrzeuge" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 8. Oktober 1902. (2678)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 29. Berlin, am 15. Oktober 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	2	Stück	Gussbecken —	40	1	Aachen	K. E.-D. Cöln	f. Wasserleitg.
2	A	—	1	"	emaill. Gussbecken —	20	2	"	"	f. Wasserleitg.
3	A A	—	1	Sack	Kartoffeln —	53	3	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
4	A E	2	1	Kiste	Butter —	30	4	Markt-Redwitz	Bayerische Stsb.	
5	A G C	8193	1	"	Glas —	70	5	Posen	K. E.-D. Posen	
6	A H	—	1	Stange	□ Eisen —	16	6	Essen West	K. E.-D. Essen	
7	A K	—	1	—	eis. Bettstelle mit Matratze	47	7	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	bez.: 25/9. Berlin.
8	A K	6018	1	Bund	Maschinentheile —	9	8	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
9	A Wo — blau	57	1	—	Gusseisenstück —	1	9	Merzdorf	K. E.-D. Breslau	f. landw. Masch.
10	A T	I	1	Kiste	blaue und weisse Wandfliesen	157	10	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
11	A L K M	—	1	Fass	Eigelb —	182,5	11	Alkmaar	Holländische E.	
12	B	8103	1	Korb	Eisenwaaren —	72	12	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
13	B	655	1	Fass	ansch. Oel oder Petroleum	183	13	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
14	B	—	1	Bund	Rundeisen —	56	14	Backnang	Württemberg. Stsb.	3 m lang.
15	B	2154	5	Stück	Ofenkniee —	6	15	Worms	Direktion Mainz	
16	B	10, 11, 15	3	"	eis. Rohre —	19	16	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
17	B	180	1	Kiste	Ausfuhrgut —	148	17	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
18	B	—	3	Kisten	Aprikosen —	41	18	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
19	B A	I	1	Kiste	leer —	91	19	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
20	B B	gelb	1	Stück	Eisenstange —	11	20	Dülmen	K. E.-D. Münster	2 m lang.
21	B F	276	1	Ballot*)	grobe Eisenwaaren —	23	21	Göppingen	Württemberg. Stsb.	*) in Leinen.
22	B F	2314	1	Fass	Farbe —	33,5	22	Lübeck	Lübeck-Büchener	
23	B F	—	1	Reisekorb	gefüllt —	26	23	Untersteinach-Stadtsteinach	Bayerische Stsb.	
24	B F	3381	1	Ballen	rohe Seide —	104	24	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
25	B & H	1045	1	Kiste	Brillantentwickler —	61	25	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
26	B M	8055	1	Ballen	Blaudruck —	92	26	Hamburg	"	
27	B	1	5	Stück	Herdplattendeckel —	2	27	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
28	N	weiss	2	Bund	Ofenschieber —	16	28			
29	Bsl	40763	1	Wagen	Steinkohlen —	—	29	Harburg	K. E.-D. Altona	
30	C	2653	1	—	Holzachse mit Blechscheibe	2,5	30	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	für Rollladen.
31	C B	29870/1	1	Ballen	Schmirgelpapier —	28,5	31	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
32	C E L	1595	1	"	Schwämme —	1,240	32	Hamburg-Sternschanze	K. E.-D. Altona	
33	C F A	9185	1	Fass	leer —	17	33	Hanau O.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
34	C F K O	7070 F	1	Bund	5 eis. Kugeln —	17	34	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
35	C G W X Z	111	1	Stück	gusseis. Maschinenth.	23	35	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
36	C H O	3620	1	Blechflasche	gefüllt? —	109	36	Lübeck	Lübeck-Büchener	
37	Ch W F	8777	1	Ballen	Säure —	55	37	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
38	C M	20/21	1	Stück	geb. Eisenrohr —	6	38	Heidelberg	Badische Stsb.	m. Flanschen.
39	C S & Co.	8822	1	Kiste	(Umzugsgut) Kleidungsstücke	30	39	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
40	C W	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	40	Friedland H.	K. E.-D. Cassel	
41	D C	7068	1	Kiste	leer —	33	41	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
42	D C G	1062	1	"	Zuckerw. —	16	42	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
43	D F	6974	1	Ballen	ansch. Wollgarn —	47	43	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
44	D M	4086	1	Bierfass	leer —	24	44	Berlin Pbf.	K. E.-D. Berlin	
45	D R S	5288	1	Fass	leer —	14	45	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
46	D S	2	1	Kiste	leer —	?	46	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
47	D T	35217	1	Fass	ansch. Mineralöl (Naphta?)	167	47	Menzelen	K. E.-D. Essen	
48	E A L	238	1	—	Sopha- oder Schrankaufsatz	1	48	Eilgut Coburg	K. E.-D. Erfurt	in Stroh.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
49	E A L F	40494/1	1	Korb	ansch. Lack- u. Farbew.	28	49	Quirscheid	St. Johann-Saarbr.	
50	E D L	1959 B	1	Kiste	Maschinentheile —	125	50	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
51	E F	X	1	Korb	3 holl. Käse —	26	51	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
52	E J	—	14	Stück	Regenkasten —	127	52	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
53	E K	2	1	Kiste	Steuergut —	113	53	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	E L	6	1	Fass	leer —	18	54	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
55	E M	—	1	brauner Koffer	— —	17	55	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
56	E R	105	1	Korb	gefüllt —	18	56	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
57	E R N H	7, 16, 3631 8610	1	Reisekorb	gefüllt —	49	57	Breslau O/S II	K. E.-D. Breslau	
58	E S A	434	1	Kiste	? —	26	58	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
59	F	17539	1	Fass	leer —	30	59	Neulussheim	Badische Stsb.	[1]
60	F	2	1	Sack	10 Gussstücke Eisen	12	60	Mülhausen N.	Reichsbahn	
61	F	1146	1	Bund	8 Gardinenstangen —	8	61	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
62	F	I—XVI	16	Stück	Feldbahnschienen —	317	62	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
63	F D	II	1	Kiste	Fett —	13	63	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	F E G	1053, 1050	1	Korb	Eisenwaare —	50	64	Mgd.-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
65	F E S	I	1	Schliess-korb	ansch. Kleider —	26,5	65	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
66	F J	100	1	Ballot	Webwaaren —	16	66	Neusorg	Bayerische Stsb.	
67	F K S	10974	1	Kiste	gefüllt —	185	67	Spandau	K. E.-D. Berlin	nach Riga.
68	F L H	22971	1	„	Nudeln —	16	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
69	F M	345	1	„	Maschinen —	34	69	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
70	F R	1328	1	Fass	leer —	11	70	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
71	F Z	15	1	Koffer	gefüllt —	48	71	Offenburg	Badische Stsb.	
72	G	1, 2	1 / 1	Fass / Kiste	Därme —	223 / 30	72	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
73	G D	12113	1	„	weisses Garn	210	73	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
74	G E M C	11155	1	„	hölzerne Gehäuse für elektr. Anlagen	54	74	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
75	G K	—	1	Stück	I-Träger —	59,5	75	Nassau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
76	G L	515	1	Ballen	Wollenwaare —	30	76	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
77	G M	4756	1	Kiste	Apothekerflaschen —	119	77	Berlin Ahg.	„	
78	G P	13400	1	„	Käse —	39	78	Roebel	Grhzl. Meckl. Stsb.	
79	G W	200	1	„	Nippes aus Glas —	20	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	H	2	1	Ballen	Leder —	100	80	den Helder	Holländische E.	
81	H	I	1	Tafel	Weissblech —	7	81	Worms	Direktion Mainz	2 m lang.
82	H	22104/6	3	Ballen	Tapeten —	62	82	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
83	H	1	1	Sack	14 kl. Säcke —	5	83	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
84	H B	16, 299	1	Korb	ansch. Kleider —	47	84	Iburg	Teutoburger Wald-E.	
85	H D	6533	1	Sack	Kaffee —	30	85	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
86	H G	—	1	Bund	Eisenrohre —	52	86	Regensburg	Bayerische Stsb.	
87	H K	5187	1	Stück	Kessel —	9	87	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
88	H K	220	1	Sack	Kaffee —	21	88	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
89	H M	60557	1	„	eine gefüllte Kiste —	30	89	Wanne	K. E.-D. Essen	
90	H T	112	1	Reisekorb	gefüllt —	32	90	Wilmersdorf-Fr.	K. E.-D. Berlin	
91	H U	7842	1	Kiste	Bläue —	30	91	Wanne	K. E.-D. Essen	
92	H V	834	1	„	Wandbretter —	22	92	Friedrichsthal Saar	St. Johann-Saarbr.	
93	H W 155*)	7582	1	„	Tassen aus Porzellan	263	93	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	*) Chicago.
94	J	182	1	Fass	leer —	17	94	Aachen	K. E.-D. Cöln	
95	J A J	108/9	2	Stück	Stahl mit sägenartigen Einschnitten	6	95	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	z. Winde.
96	J B	362	1	Weinfass	leer —	18	96	Duisburg	K. E.-D. Essen	
97	J B	3578	1	Kiste	Kreppapier —	52	97	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
98	J B	8231	1	Ballen	Papier-Tapeten —	54	98	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
99	J B	11	1	Pack	leere gebrauchte Säcke	33	99	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
100	J Co.	6004	3	Körbe	Eisenwaaren —	243	100	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
101	J D C	302	1	Korb	leb. Pflanzen —	48	101	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
102	J F	815	1	Kiste	Wollwaaren —	126	102	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
103	J H oder J K	—	1	Sack	ansch. Betten —	9	103	Breslau	K. E.-D. Breslau	
104	J K	945/6	2	Fass*)	Wein —	42	104	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	*) mit Bastdecken benäht.
105	J M	—	1	Stück	gusseis. Rohr —	16	105	Oels	K. E.-D. Breslau	1,17 m lang.
106	J M	2	1	Koffer	Effekten —	81	106	Aachen	K. E.-D. Cöln	
107	J P J	15634	1	L.-Kiste	gef. Blechdosen —	42,5	107	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
108	K	9	1	—	Rahmenschenkel —	15	108	Mannheim	Badische Stsb.	4,5 m lang.
109	K	—	1	Bund	2 Schlagleisteneisen	12	109	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	f. Dreschtrommeln.
110	K	3	1	Stück	eis. Rohr —	25	110	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	5,32 m lang.
111	K B 690. 5469	8789	1	Kiste	Spielzeug aus Porzellan	119	111	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
112	K C	—	1	—	eis. Façonstück —	3	112	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
113	K C	5782	1	Sack	Tabak —	80	113	Gössnitz	Sächsische Stsb.	

[1]) Auf der Strecke zwischen Hockenheim und Neulussheim gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
114	K St	12025/26	2	Körbe	Eisenwaare —	79	114	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
115	K W	62	1	Fass	gefüllt? —	27	115	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
116	L	1	1	Verschlag	7 Dosen Rollmöpse —	30	116	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
117	L	—	1	Stück	Gusstopf —	35	117	Hamm	K. E.-D. Essen	
118	L B	981	1	Gestell	Fahrrad —	25	118	Eilgut Fritzlar	K. E.-D. Cassel	[1]
119	L H	2545	1	Kiste	Papier, Briefbogen, Couverts	34	119	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
120	L R	—	1	Blechkanne	gefüllt? —	25	120	Königswinter	K. E.-D. Cöln	
121	L R	18342	1	Ballen	Leder —	50	121	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
122	M A V	—	4 12	— —	Holzböcke — Bretter, 2 m —	68	122	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
123	M E	4978	1	Kiste	leer —	48	123	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
124	M H	6361/2 6325	3	Kisten	leere Flaschen —	210	124	Trier r/M.	St. Johann=Saarbr.	
125	M H T	—	1	schwarzer Hutkoffer	Hüte —	8	125	Leipzig Magd. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
126	M K R	1769	1	Kiste	Kaffee —	44	126	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
127	M P G Z Z	—	1	„	? —	28	127	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
128	M R	2	1	Waschkiste	leer —	7	128	Wangen i/A.	Württemberg. Stsb.	
129	M S	1904	1	Stück	Waschkessel —	4	129	Cöln=Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
130	M W	3560 a	1	Bund	4 gusseis. Füsse —	3	130	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
131	N	100	1	Pack	3 l. Körbe —	20	131	Oelde	„	
132	N K	5404	1	Kiste	leer —	12	132	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
133	N L K	2372	1	„	Cigarren —	74	133	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
134	P A	13	1	Pack	viereckige Brettchen	9	134	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
135	P A	3	1	grauer Musterkoffer	? —	70	135	Opladen	„	
136	P C	—	1	Bund	4 U-Eisen —	40	136	Dortmund	K. E.-D. Essen	Eilgut.
137	P G	7043	1	Kiste	leer —	13	137	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
138	P G H	—	1	Ballen	gefettete Putztücher	138	138	Speldorf	K. E.-D. Essen	
139	P K	2223	1	Kiste	Wein —	95	139	Pless	K. E.-D. Kattowitz	
140	P L	1/9	9	Säcke	Lederabfall —	552	140	Strasburg U/M.	K. E.-D. Stettin	
141	R	3242	1	Kiste	Zuckergebäck —	?	141	Herne	K. E.-D. Essen	
142	R A	—	1	Ballen	roher Kaffee —	77	142	Cöln	K. E.-D. Cöln	
143	R F	14	1	Stück	Waschkessel —	5	143	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
144	R K S	510	1	Ballen	Zollgut —	25	144	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
145	R L B	1712	1	Kiste	Tapeten —	25	145	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
146	S	72806	1	Korbfl.	ätzende Flüssigkeit	73	146	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
147	S	18533	1	Fass	leer —	20	147	Neulussheim	Badische Stsb.	[2]
148	S F	—	1	Korb	leb. Pflanzen —	30	148	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
149	S G F	668	1	Kiste	? —	35	149	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
150	S M	—	2	Säcke	Nüsse —	118	150	Neu=Ulm	Bayerische Stsb.	
151	S S	4884	1	Stück	eis. Waschständer —	3	151	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	signirt: „Achen."
152	St	4	2	Pack	24 hölz. Heurechen —	32	152	Aachen	K. E.-D. Cöln	
153	T	I	1	Kiste (Zollblei)	? —	43	153	Spandau	K. E.-D. Berlin	
154	T C	1238	1	Kiste	Kernseife —	28	154	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
155	V C H B S	9 u. 1217	1	Oelfass	leer —	35	155	Mannheim	Badische Stsb.	
156	v. D. C P S	21843	1	Kiste	Glasw. —	25	156	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
157	V J	15215	1	Ballen	Gewebe —	50	157	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
158	V P G F	—	1	Sack	Kartoffeln —	24	158	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
159	V S	4471	1	Kiste	Kolonialwaaren —	12	159	Gemünden	Bayerische Stsb.	
160	W	3016	1	„	Steuergut —	66	160	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
161	W	—	1	—	Ofen —	178	161	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
162	W	4429 4430	2	Säcke	Kaffee —	138,5	162	Osterholz=Scharmbeck	K. E.-D. Hannover	
163	W B	8	1	Korb	leer —	4	163	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
164	W B	—	1	Klavierkiste	leer —	90	164	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
165	W B	9884	1	Ballen	Lumpenwollfaden (Abrisse)	68,5	165	Kirchberg	Sächsische Stsb.	
166	W B	—	1	Käfig	leer —	13	166	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
167	W F	I	1	Stück	Maschinentheil —	25	167	Cöln=Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
168	W G	1096	1	Kiste	Spirituosen —	31	168	Artern	K. E.-D. Erfurt	
169	W H	1743	1	Ballen	Leinen —	81	169	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
170	W L	II	1	Korb	Kleider, Kartoffeln —	13	170	Altona	K. E.-D. Altona	
171	W S	8	1	Kiste	Butter —	112	171	Markt=Redwitz	Bayerische Stsb.	
172	W S	5407	1	Harrass	Glasw. —	150	172	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
173	silbernes Blättchen: „W S"	—	1	—	seid. Herrenregenschirm	—	173	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
174	W S	3	1	Holzkoffer	Kleider —	31	174	Jena	K. E.-D. Erfurt	

[1] Beschrieben: Bavenborstel, Kreis Sulingen, Stat. Bavenburg.
[2] Auf der Strecke zwischen Hockenheim und Neulussheim gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					B. Güter m. Adr. bez.:					
175	Altona	6034	1	Wagen	840 Cementfliesen —	—	175	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
176	Batavia 248	1356	1	Kiste	Tuch —	9	176	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
177	H. Berlin	22107	1	„	gepresste Tapeten —	111	177	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
178	M. Low. Bisenz	—	1	Pack	leere Säcke —	21	178	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
179	H. W. Burg	III	1	Ballen	Betten —	17,5	179	Burg b. Magdeb.	K. E.-D. Magdeburg	
180	Cherries, Black Zwark, Kersen	—	1	Sack	Aepfel —	28	180	Essen N.	K. E.-D. Essen	
181	Ervin Ms. J. A. von Roijen Almelo	3	1	—	Decke —	—	181	Obernkirchen	Rinteln-Stadthagener E.	Dienstgut.
182	Essen	53211	1	Wagen	Steine —	—	182	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
183	Fromm C.	12	1	Sack	leere Säcke —	20	183	Berlin Pog.	„	
184	„Germania" Fabrik Naumann	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	184	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
185	E. Haase (Breslau)	42546	1	Bierfass	leer —	19	185	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
186	S. K. Heidelberg	—	1	—	Plüschsessel —	11	186	Oestrich-Winkel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
187	Mainz	22105	1	Wagen	Ziegelsteine —	10 000	187	Dahlhausen (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
188	Meier (undeutlich)	417	1	Fass	Wein —	22	188	Mosbach	Badische Stsb.	
189	Mith & S	—	1	—	Heringfass —	17	189	Bentheim	Holländische E.	
190	Premier	—	1	—	Herrenfahrrad —	14	190	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
191	Presto Chemnitz i/S.	—	1	—	Fahrrad —	—	191	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
192	J. H. F. Rehder	—	1	Kübel	Leber —	22	192	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
193	S. Schott	—	1	Sack	Mehl —	75	193	Glauchau	Sächsische Stsb.	
194	Schottwitzer Kunstmühle Stern & Rosenthal	—	1	„	Weizenmehl —	100	194	Spandau	K. E.-D. Berlin	
195	Sport	—	1	—	Fahrrad —	—	195	Ascherleben	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck. Blechschild „Nagel".
					C. Güter m. Numm. bez.:					
196	—	101	1	Stück	Ofenthür —	2	196	Posen	K. E.-D. Posen	
197	—	101/10	1	Pack	7 l. Körbe —	19	197	Stromberg	Direktion Mainz	
198	—	517	1	Sack	gebr. Kaffee —	31	198	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
199	—	660	1	grauer Holzkoffer	? —	45	199	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	gewölbter Deckel, Leinenüberzug.
200	—	672 ?	1	—	eis. Benzinfass, leer —	55	200	Suhl	K. E.-D. Erfurt	[1]
201	—	1388	1	Fass	leer —	32	201	Heilbronn II	Württemberg. Stsb.	[2]
202	—	3209	1	Stange	Stahl —	1	202	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
203	—	4098	1	Bund	8 Gasrohre —	44	203	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	5,14 m lang.
204	—	43290	1	Kiste	Effekten eines Ziegeleiarbeiters	9	204	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
205	—	43976	1	—	Dampfkesseluntersatz	76	205	Markt-Redwitz	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
206	(Zeichen)	662	1	Ballen	Federn —	92,5	206	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
207	B AA T Y	4993	1	Kiste	Glasperlen —	53	207	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
208	G S	128005	1	„	? —	40	208	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
209	G B	42860	1	„	? —	56	209	St. Amarin	Reichsbahn	
210	M Flekkofyord	708	1	„	leere Flaschen —	20	210	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
211	G	7997	1	„	ansch. Wein —	93	211	Znin	K. E.-D. Bromberg	

[1] Die Kopfreifen des Fasses tragen das Fabrikzeichen: Kleck & Co., Schwelm.
[2] Auf dem anderen Boden G. S. 6 und mit Blaustift St. Georgen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
212	∧ F S & S	3994	1	Ballen*)	Tabak	—	42	212	Magdeburg Wests.	K. E.-D. Magdeburg	*) in Binsen und Leinwand.
213	× weiss	—	2	Stück	Ofenkronen	—	8,5	213	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	m. Figuren.
214	× weiss	—	4	„	eis. Rohre	—	260	214	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	m. Randansätzen.
215	— roth	3	1	„	Ofenthür	—	3	215	Steinau	K. E.-D. Breslau	
216	0 weiss	—	10	„	Rosten	—	91	216	Löcknitz	K. E.-D. Stettin	
217	— grün	—	5	Stangen	⊔-Eisen	—	75	217	Soldin	Starg.-Cüstr. E.	5 m lang.
					E. Güter ohne Bezeichn.:						
218	—	—	1	Kiste	elektr. Apparat	—	21	218	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
219	—	—	2	Stück	ansch. Backofenthürth.		9	219	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
220	—	—	1	Ballen	gefüllt	—	63	220	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
221	—	—	1	Bund	4 Bandeisenstangen		29	221	Strassburg	Reichsbahn	
222	—	—	1	—	eis. Bettstelle	—	40	222	Norden	K. E.-D. Münster	in Stroh.
223	—	—	1	Sack	Bettzeug u. Kleider		26	223	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
224	—	—	1	Korb	Birnen	—	34	224	Bonn	K. E.-D. Cöln	
225	—	—	1	Verschlag	6 Dosen Bratheringe, Rollmops und Brataal		33	225	Brettenhausen	K. E.-D. Cassel	
226	—	—	9	Stück	neue, kieferne Bretter		—	226	Ortelsburg	K. E.-D. Königsberg	Streckenfund.
227	—	—	1	—	Quantum Briketts	—	120	227	Waghäusel	Badische Stsb.	Streckenfund.
228	—	—	1	Blechbüchse	leer	—	6	228	Mülhausen N.	Reichsbahn	
229	—	—	2	Stück	Blechdeckel	—	8	229	Ehrenbreitstein	K. E.-D. Cöln	
230	—	—	1	„	Blechscheere	—	130	230	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
231	—	—	1	Bund	10 Blechthüren	—	2	231	Posen	K. E.-D. Posen	
232	—	—	1	Schliesskorb	Damenkleider, Wäsche, Notenheft		10	232	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	[1])
233	—	—	1	brauner Segeltuchkoffer	schmutzige Damenwäsche		8	233	Elberfeld	„	Gepäck.
234	—	—	1	Stück	gusseis. Deckel	—	3	234	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	rund.
235	—	—	1	Ring	Draht	—	28	235	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
236	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	—	12	236	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
237	—	—	1	„	Drahtgeflecht	—	52	237	Diedenhofen	Reichsbahn	
238	—	—	1	Ring	Drahtseil	—	21	238	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
239	—	—	1	Bund	Dunggabeln	—	14	239	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
240	—	—	1	Stab	Eisen	—	30,5	240	Grünberg O/H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	4.25, 3,83 m lg.
241	—	—	1	„	Winkeleisen	—		241			
242	—	—	1	Bund	2 Eisenbleche	—	21	242	Freyung	Bayerische Stsb.	
243	—	—	2	Stück	Eisenstangen	—	11	243	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	m. Schrauben.
244	—	—	1	Korb	Eisenwaare (kleine Anker)		72	244	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	
245	—	—	4	Stück	leb. Enten	—	—	245	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
246	—	—	2	—	zusammengebundene Fahrräder		—	246	Aachen M.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
247	—	—	1	—	guss. Formstück	—	12	247	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
248	—	—	1	Korb	Frauenkleider, Wäsche usw.		28	248	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	1	Schliesskorb	Frauenkleider	—	51	249	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
250	—	—	1	Kiste	Frauenwäsche	—	15	250	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	Stück	Gasrohr	—	19	251	Uelzen	K. E.-D. Hannover	3,3 m lang.
252	—	—	1	„	altes Gasrohr	—	18	252	Worms	Direktion Mainz	5,50 m lang.
253	—	—	8	„	3 grade, 5 krumme Gasrohre		67	253	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	Bund	3 knieförm. Gasröhren		3,5	254	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	2 m lang.
255	—	—	1	Stück	eis. Gabelmaass	—	2	255	Appenweier	Badische Stsb.	Holzmaass.
256	—	—	1	„	schmiedeeis. Gabelstütze		0,5	256	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
257	—	—	2	Geflügelkörbe	leer	—	16	257	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
258	—	—	1	Stück	Gegengewicht	—	5,5	258	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	m. Oesen.
259	—	—	3	—	lose Gliederketten, 5,10 m, 3,40 m u. 7,30 m		50	259	Aurich	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
260	—	—	1	—	eis. Göpelrad	—	152	260	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	für Dreschmaschine.
261	—	—	1	Sack	anscheinend Gries	—	51	261	Geseke	K. E.-D. Cassel	
262	—	—	1	kleine Leinentasche	Gummi-Fussbadewanne und Schwamm		—	262	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
263	—	—	1	Pack	Gummiringe	—	2	263	Eil-A. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
264	—	—	1	Sack	alte Gypssäcke	—	20	264	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	

[1]) Notenheft trägt die Namen: Bertha Kipper und Gustav Röttgers.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkung (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
265	—	—	3	—	Heringfässer —	63	265	Gildehaus	Holländische E.	
266	—	—	4	—	Heringfässer —	60	266	Bentheim	„	
267	—	—	1	—	brauner Handkoffer —	14	267	Göttingen	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
268	—	—	1	—	kleiner, schwarzer Handkoffer	—	268	Dresden (WettinerStrasse)	Sächsische Stsb.	*) Gepäck; mit Lederriemen für Muster-reisende.
269	—	—	1	Stück	eis. Handwagendeichsel	7,5	269	Gogolin	K. E.-D. Kattowitz	
270	—	—	1	„	eis. Hebel —	9	270	Camenz	K. E.-D. Breslau	
271	—	—	1	—	rohe, eichene Holzsäule	1	271	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	32 cm hoch.
272	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1	272	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
273	—	—	1	Kiste	Käse —	96	273	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
274	—	—	1	Sack	Kaffee —	57	274	Engers	K. E.-D. Cöln	
275	—	—	1	—	altes Kammrad —	ca. 500	275	Ueckermünde	K. E.-D. Stettin	
276	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	66	276	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
277	—	—	1	Korb	Kastanien —	12	277	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
278	—	—	1	—	Keilkissen —	3,5	278	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	roth u. weiss gestreift.
279	—	—	1	—	eis. Kinderbettstelle	50	279	Eilgut Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	in Stroh.
280	—	—	1	—	Kinderwagen, weisses Kissen, Unterbett	22	280	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
281	—	—	1	Kiste	leer —	9	281	König	Direktion Mainz	
282	—	—	1	„	leer —	31	282	Unna=Königsborn	K. E.-D. Essen	
283	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	41	283	Geldern Rh.	K. E.-D. Cöln	alte Post-beklebung 21 Crefeld Gepäck.
284	—	—	1	Sack	Kleider, Wäsche und Betten	52	284	Wreschen	K. E.-D. Posen	
285	—	—	1	Schliesskorb	Kleidungsstücke —	27	285	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
286	—	—	3	Körbe	leer —	7	286	Werden	K. E.-D. Essen	
287	—	—	1	Bund	6 l. Körbe —	15	287	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
288	—	—	1	„	l. Körbe —	27	288	Strassburg i/E.	Reichsbahn	alte Bezettelung: H. B
289	—	—	1	Pack	5 l. Körbe —	20	289	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	
290	—	—	1	Koffer	leer —	5	290	Schalke	K. E.-D. Essen	
291	—	—	2	Stück	defekte Kohlenfüller	5	291	Mainz	Direktion Mainz	
292	—	—	1	Korb	leer —	10	292	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
293	—	—	1	Korbfl.	leer —	2	293	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
294	—	—	1	Stück	Krahn —	2	294	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	v. Zink.
295	—	—	1	—	Kuhhaut —	8	295	Freyung	Bayerische Stsb.	
296	—	—	1	Stück	Kupferrohr —	25	296	Thann	Reichsbahn	6 m lang.
297	—	—	1	—	alte eis. Kuppelung —	8	297	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
298	—	—	1	Stück	Latte —	3	298	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	Budentheil.
299	—	—	1	Bund	3 Latten —	24	299	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Budentheile.
300	—	—	1	Lattenkiste	leer —	25	300	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	ohne Deckel
301	—	—	1	Rolle	Läufer (neu) —	11	301	Essen W.	K. E.-D. Essen	
302	—	—	1	Ballen in Lein.	Lebensmittel —	18	302	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
303	—	—	1	Ballen	Leder —	17	303	Nachterstedt	K. E.-D. Magdeburg	
304	—	—	1	—	alte Leiter —	12	304	Mannheim	Badische Stsb.	aus Tannenholz.
305	—	—	1	Stück	Maschine —	500	305	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	mit Firmenstempel: C. Ed. Müll Nachf.
306	—	—	1	Bund	2 Maschinenschlüssel	8	306	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
307	—	—	1	—	eis. Maschinenstück	15	307	Potsdam	K. E.-D. Berlin	ansch. z. Decimalw.
308	—	—	4	—	Maschinentheile —	62	308	Weiden	Bayerische Stsb.	
309	—	—	2	—	eis. Maschinentheile	4	309	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
310	—	—	1	Stück	landw. Maschinenth.	28	310	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	gusseisern.
311	—	—	1	„	Maschinentheil —	20	311	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
312	—	—	1	Korb, oval	frisches Obst, Gemüse	10	312	Basel	Badische Stsb.	Gepäck.
313	—	—	1	Bund	10 Ofenplättchen —	2	313	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
314	—	—	2	—	Ofenthüren —	3	314	Gotteszell	Bayerische Stsb.	
315	—	—	1	Sack	gebr. Packleinwand	6	315	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
316	—	—	1	—	Pappendeckel —	1	316	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
317	—	—	1	Bund	4 Patent-Ellenbogen	3,5	317	Poulheim	K. E.-D. Cöln	f. Ofenrohre.
318	—	—	1	—	altes Plättbrett —	9	318	Glatz	K. E.-D. Breslau	mit Sackleinen gepolstert.
319	—	—	2	—	Privattaue, je mit einer Oese	—	319	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
320	—	—	1	Pack	Privatwagenplan —	25	320	Znin	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
321	—	—	1	—	Radnabe mit eis. Speichen	14,5	321	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
322	—	—	2	—	eis. Räder —	15	322	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	

	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
3	—	—	1	Stück	eis. Rahmen mit 2 Wellen u. 4 Rollen	4	323	Göttingen	K. E.-D. Cassel	auf ein Brett geschraubt.
4	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	17	324	Berlin Eilg. Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
5	—	—	1	„	gefüllt —	15	325	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
6	—	—	1	„	gefüllt —	25	326	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
7	—	—	1	„	leer, neu —	3	327	Jülich	K. E.-D. Cöln	
8	—	—	1	„	leer —	18	328	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
9	—	—	1	Bund	Riffeleisen —	86	329	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
0	—	—	1	Stück	galv. Rohr —	15	330	Ebingen	Württemberg. Stsb.	5 m lang.
1	—	—	1	„	gusseis. Rohr —	24	331	Oels	K. E.-D. Breslau	1,45 m lang.
2	—	—	2	„	eis. Rohrzangen —	5	332	Marienburg	Marienb.-Mlawkaer	
3	—	—	1	Bund	3 Stg. Rundeisen u. 1 Rohr	11	333	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
4	—	—	1	„	9 Stäbe Rundeisen —	58	334	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
5	—	—	1	„	3 Stäbe Rundeisen —	35	335	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	6 m lang.
6	—	—	1	Stab	Rundstahl —	60	336	Darmstadt	Direktion Mainz	1,54 m lang.
7	—	—	2	Säcke	20 Säcke —	16	337	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
8	—	—	1	Sack	14 l. Säcke —	8	338	Emden	K. E.-D. Münster	
9	—	—	1	„	20 leere gebr. Säcke	21	339	Schwedt a/O.	K. E.-D. Stettin	
0	—	—	1	Stück	Säemaschinengewicht	11	340	Steinau a/O.	K. E.-D. Breslau	aus Holz und Eisen.
1	—	—	1	—	Schiebkarre —	36	341	Neuss	K. E.-D. Cöln	
2	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	4	342	Probstzella	Bayerische Stsb.	
3	—	—	1	„	12 Schlammkratzer —	13	343	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
4	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	42,5	344	Osnabrück H.Eilg.	K. E.-D. Münster	
5	—	—	1	„	2 Dtz. Tassenkörbe, 5 „ Lampenteller, 1 „ Vogelnester	8	345	Wesel	K. E.-D. Essen	
6	—	4	1	Blechkanne	Schmieröl —	8	346	Liblar	K. E.-D. Cöln	
7	—	—	1	Pack in Stroh	12 Schrotsägen —	21	347	Leipzig Magdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	1,2 m lang.
8	—	—	1	Ballen	Schwefelsäure —	76	348	Hamm	K. E.-D. Essen	
9	—	—	1	Bund	Seegras —	65	349	Weissenthurm	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
0	—	—	1	Sack	Speck —	53	350	Elbing	K. E.-D. Danzig	
1	—	—	2	Stäbe	Stahl —	5	351	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
2	—	—	1	Bund	5 Stahlstangen —	55	352	Brebach	St. Johann-Saarbr.	6,5 m lang.
3	—	—	1	„	2 eis. Stangen —	3	353	Saarlouis	„	
4	—	—	1	Bund	eis. Teppichstäbe —	30	354	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	1,50 m lang.
5	—	—	1	Harrass	Töpferwaaren —	250	355	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	—	—	1	Hobbok	Thranfett —	6	356	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
7	—	—	1	—	eis. Viehgitter —	35	357	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
8	—	—	1	Sack	Wäsche —	35	358	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
9	—	—	1	Stück	Wagenachse —	40	359	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Eilgut.
0	—	—	1	—	Wagendecke, 4×4 m	19	360	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
1	—	—	1	—	gusseis. Wasserschiff	36	361	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	—	—	1	Weidenkorb	1 Kanne Leinöl, 2 Büchsen Bleiweiss	20	362	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
3	—	—	1	Pack	4 alte Weidenkörbe	13	363	Euskirchen	„	
4	—	—	1	Weinfass	leer —	82	364	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
5	—	—	1	„	leer —	23	365	„	„	
6	—	—	1	in Leinwand	eis. Welle —	12	366	Rheine	K. E.-D. Münster	6,50 m lang.
7	—	—	1	Packleinen mit Draht umwickelt	eis. blanke Welle, 1,31 m lang, 25 mm Durchmesser	5	367	Ronneburg	Sächsische Stsb.	
8	—	—	1	Stück	abgedr. Welle —	6	368	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
9	—	—	1	„	gleichsch. Winkeleisen	2	369	Bocholt	K. E.-D. Essen	4 m lang.
0	—	—	1	„	Winkeleisen —	12	370	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
1	—	—	1	—	Wurfgitter —	24	371	Neu-Ulm	Bayerische Stsb.	
2	—	—	1	Packet	Zollgut —	4,5	372	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
3	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	8	373	München Centr.	Bayerische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 82. | 18. Oktober 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die preussischen Verstaatlichungsanerbieten.

Die von der preussischen Staatsregierung sechs Privatbahnen des östlichen und nördlichen Deutschlands gemachten Verstaatlichungsanerbieten sind dem grössten Theil unserer Leser aus der Tagespresse bekannt geworden; wir veröffentlichen die betreffende Mittheilung des „Staatsanzeigers" im Nachrichtentheile. Wir möchten aber an dieser Stelle uns über die Absichten aussprechen, welche die preussische Staatsregierung allem Anschein nach bei diesem wohl vorbereiteten und doch im Augenblick allen unvermuthet gekommenen Vorgehen leiteten. Wir lassen zunächst eine sich mit dieser Frage beschäftigende Auslassung der „Berl. Pol. Nachr." folgen. Dort heisst es:

„Die von der Staatsregierung beschlossene Verstaatlichung der in der östlichen Hälfte der Monarchie belegenen Privatbahnen wird die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen nahezu zum Abschluss bringen. Dadurch nähert sich Preussen dem in der Reichsverfassung gesteckten Ziele, dass die deutschen Bahnen als ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen, um einen wesentlichen Schritt. Nur noch wenige unbedeutende Bahnlinien werden sich alsdann in Preussen ausserhalb des Staatsbahnnetzes befinden. Ebenso bedeutet die geplante Verstaatlichung einen weiteren Schritt vorwärts zur vollständigen Erfüllung des Zweckes der Verstaatlichung unserer Privatbahnen. Diese den Verkehr grosser Theile des Landes beherrschenden Glieder unseres Bahnnetzes werden damit ebenso voll in den Dienst der heimischen Nationalwirthschaft und der auf deren Hebung berechneten Wirthschaftspolitik gestellt, wie die übrigen preussischen Staatsbahnen. Indem diesen Bahnen mit der Verstaatlichung der Charakter privater Erwerbsinstitute genommen wird und sie voll in den Dienst des Gemeinwohles gestellt werden, eröffnet sich die Möglichkeit, die Interessen der Anlieger in ungleich wirksamerer Weise zu wahren, als dies bisher der Fall war. Sämmtliche für den Staat zu erwerbenden Bahnen liegen in Gegenden mit überwiegend landwirthschaftlich thätiger Bevölkerung; es liegt auf der Hand, wie sehr gerade die unter besonders schwierigen Verhältnissen arbeitende Landwirthschaft jener östlichen Provinzen von dem Erwerbe der in Rede stehenden Bahnen durch den Staat Vortheil und Abhilfe berechtigter Beschwerden zu erwarten hat. Der Staatsregierung, welche sich nicht die Begünstigung eines Zweiges des heimischen Erwerbslebens, sondern die gleichmässige Pflege von Landwirthschaft, Handel und Industrie zur Aufgabe gestellt hat, wird man aber auch das Vertrauen schenken können und müssen, dass die Interessen derjenigen Handelsplätze, wie Danzig und Königsberg, für deren Verkehr die zu verstaatlichenden Bahnen von der grössten Bedeutung sind, voll gewahrt bleiben. Von den zu verstaatlichenden Bahnen haben einige eine gute Rente abgeworfen, andere sind mehr oder weniger nothleidend. Das ihnen von der Staatsregierung gemachte Gebot hat im Hinblick auf die wirthschaftlichen Vortheile der Eingliederung dieser Bahnen in das grosse preussisch-hessische Bahnnetz so gestellt werden können, dass unter voller Wahrung der finanziellen Interessen des Staates die Aktionäre im Vergleiche zu ihrer jetzigen Lage ein gutes Geschäft machen und namentlich diejenigen der nothleidenden Bahnen doch einen Theil ihres Einschusses zurückerhalten. Es handelt sich also um eine wirthschafts- und verkehrspolitische Aktion von grösster Bedeutung, welche nach allen Richtungen hin namentlich für den Verkehr im allgemeinen und den der unmittelbar in Betracht kommenden Landestheile im besonderen grosse Vortheile in Aussicht stellt."

Betrachten wir die jetzt zur Verstaatlichung stehenden Bahnen zunächst gemeinsam, so sehen wir, dass sie alle dem rechtselbischen Theile der Monarchie angehören und, wie schon hervorgehoben, der Schwerpunkt ihres Verkehres in landwirthschaftlichen Erzeugnissen, ihre Bedeutung in der Durchschneidung vorwiegend ländlicher Gegenden liegt. Der Handel, der diesen Bahnen folgt, trägt denselben Charakter, die Industrie ist dort, soweit vorhanden, gleichfalls mit der Landwirthschaft verwachsen (wir nennen nur Zuckerfabriken und Ziegeleien), in den Städten aber meist nur schwach entwickelt. Die ostpreussische Südbahn und Marienburg-Mlawka bringen das Getreide Ost- und Westpreussens und freilich auch Russlands zum Meere, sie führen in Rückfracht die mannigfachen Bedürfnisse der Landwirthschaft und ihrer Bevölkerung von den Seehäfen Königsberg und Danzig in das Innere. In ähnlicher Weise vermitteln Altdamm-Colberg und Stargard-Cüstrin den Verkehr des Binnenlandes mit den Häfen Colberg und Stettin. Die Bahn Kiel-

Eckernförde-Flensburg durchschneidet die fruchtbarsten Landschaften Schleswig-Holsteins und setzt sie mit den drei Häfen, nach denen sie benannt ist, in Verbindung. Nur Breslau-Warschau führt nicht zum Meer, es handelt sich hier um die Befreiung eines, wie schon der Name kundgibt, ursprünglich gross angelegten, dann aber durch die Wendungen der Politik des russischen Nachbarstaates in seinen ersten Anfängen stecken gebliebenen, kaum lebensfähigen Unternehmens aus seiner Lage. Gleichmässig trifft bei allen sechs Unternehmungen zu, dass ihre selbständige Verwaltung zu kostspielig ist, dass durch ihre Angliederung an das grosse Staatsbahnnetz, das dadurch einen Zuwachs von zusammen rund 900 km erfährt, grosse Summen an Verwaltungskosten gespart werden. Etwa 16 Stationen, auf denen jetzt gemeinschaftlicher oder getrennter Dienst ist, werden nun vollkommen einheitlich verwaltet werden können, der Fortfall getrennter Abrechnungen und die Vereinheitlichung des Wagenparks bieten weitere grosse Ersparungen. Welche Verbesserungen in den gesammten Verkehrseinrichtungen, im Fahrplan, im Wagenpark erst durch die Verstaatlichung möglich werden, mag hier nur angedeutet werden. Weiter ermöglicht die Verstaatlichung eine zweckmässigere Leitung der Güter, da nun jeder Wettbewerb und die durch ihn etwa veranlassten Umwege wegfallen.

Aber wir glauben nicht, dass diese Gesichtspunkte für die preussische Staatsregierung in erster Linie maassgebend waren; an diese Stelle gehört vielmehr ihr Wunsch nach Durchführung einer einheitlichen nationalen Tarifpolitik, nach Gewährung der im Staatsbahntarife liegenden Erleichterungen, welche mit der Verstaatlichung verbunden und gerade für jene hauptsächlich landwirthschaftlich entwickelten Gegenden hohe Bedeutung haben, welche auf die nun zur Verstaatlichung stehenden Bahnen angewiesen sind. In aller Erinnerung sind noch die lebhaften Verhandlungen im Landtage, die sich an den Antrag Klinckowström auf Verstaatlichung der ostpreussischen Südbahn knüpften. Der damalige Minister v. Thielen liess durchblicken, dass er die Verstaatlichung wohl für erwünscht halte, er erklärte aber, dass mit Rücksicht auf die zur Verhinderung von Börsenmanövern unbedingt nothwendige Geheimhaltung keine vorherigen Mittheilungen über die Absichten der Staatsregierung möglich seien, dass übrigens die ostpreussische Südbahn nicht allein, sondern nur in Verbindung mit Marienburg-Mlawka verstaatlicht werden könne.

Während nun damals die Vertreter der landwirthschaftlichen Interessen die baldige Verstaatlichung dringend wünschten, betonten die Vertreter städtischer Interessen, unter ihnen der jetzt zum Oberpräsidenten von Westpreussen ernannte Danziger Oberbürgermeister Delbrück, die Besorgniss, unter einer Verstaatlichung der beiden Bahnen werde die Getreideausfuhr der beiden Ostseehäfen Danzig und Königsberg leiden. Herr Delbrück wies auf die Bedeutung hin, die diese Handelsplätze für die Getreideausfuhr dadurch hätten, dass dort das geringere russische Getreide durch Mischung mit den besseren deutschen Sorten veredelt werde. Aus der jetzt vorliegenden Thatsache ist jedenfalls der Schluss zu ziehen, dass die Regierung sich durch diese Bedenken nicht von der Fortsetzung der von ihr als segensreich erkannten Verstaatlichungspolitik hat abhalten lassen. Es hiesse Eulen nach Athen tragen, wenn man immer von neuem auseinandersetzen wollte, wie sehr ihr die Hebung der Seehäfen und des Seeverkehrs am Herzen liegt. Den richtigen Mittelweg zu finden, der den Interessen der Landwirthschaft und denen des Handels in gleichem Maasse gerecht wird, das wird die Aufgabe der Regierung sein. Es scheint uns, dass der neue Oberpräsident Westpreussens ein besonders geeigneter Mann ist, für seinen Bezirk einen solchen Weg zu zeigen.

Auf die Einzelheiten der Angebote einzugehen, ist hier nicht der Platz. Im ganzen hat ja die Börse das Angebot freundlich aufgenommen und mit einer zum Theil erheblichen Erhöhung der betreffenden Kurse beantwortet. Die sonst bei Verstaatlichungsangeboten fast immer laut gewordenen Klagen über ihre geringe Höhe und die Schädigung der Aktionäre sind diesmal nur vereinzelt laut geworden. Es ist daher anzunehmen, dass das Vorgehen der Regierung Erfolg haben wird und die für die Verstaatlichung vorgesehenen Fristen werden innegehalten werden können.

Wir sehen in der Vorlage nicht nur einen weiteren Schritt auf dem Wege der in Preussen von den grössten Erfolgen begleiteten Verstaatlichungspolitik, sondern namentlich ein deutliches Anzeichen dafür, dass die Regierung gewillt ist, die in etwas zurückgebliebene Verkehrsentwickelung des Ostens der Monarchie mit allen den Mitteln zu fördern, die ihr der Besitz der Staatsbahnen an die Hand gibt. Schält man aus dem, was neulich von den Aeusserungen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten gelegentlich einer Bereisung der schlesischen Bahnen verlautete, den inhaltlichen Kern heraus, so zeigt sich zwischen ihm und dem hier erörterten Vorgehen eine unverkennbare Uebereinstimmung.

Die Eisenbahnfrage in Italien.

Ueber diese Frage bringt das Septemberheft des Archivs f. E. einen Aufsatz des Geh. Bauraths Claus, in welchem die gegenwärtigen Zustände auf den italienischen Eisenbahnen besprochen und die Bestrebungen für eine baldige Abstellung der dort herrschenden Missstände auf ihre Ausführbarkeit geprüft werden. Durch Gesetz vom 27. April 1885 ist bekanntlich der überwiegende Theil der italienischen Eisenbahnen auf 60 Jahre an drei Privatgesellschaften überlassen worden, welche den Betrieb auf dem sizilianischen, dem adriatischen und dem Mittelmeernetze führen, eine Kündigung dieser Betriebsüberlassung ist jedoch der Regierung sowohl als den Eisenbahngesellschaften zum 1. Juli 1903 und zum 1. Juli 1923 vorbehalten. Der erste dieser beiden Termine ist jetzt in bedenkliche Nähe gerückt, und wenn die Regierung eine Kündigung beabsichtigen sollte, so hat sie alle Ursache, sich baldigst über die Frage schlüssig zu machen, was vom 1. Juli 1905 ab — wo der Vertrag ablaufen würde — an die Stelle der bisherigen Einrichtungen treten soll. Die Klagen, welche in den Kreisen des Publikums seit Jahren geführt werden, beziehen sich in erster Linie auf die Unpünktlichkeit und die Unregelmässigkeit des Personenbeförderungsdienstes. Verspätungen bis zu einer Stunde sind selbst bei Schnellzügen durchaus nichts ungewöhnliches, und auf Nebenbahnen soll die Einhaltung des vorgeschriebenen Fahrplanes geradezu eine Seltenheit sein. Im Handelsstande ist die Höhe der geltenden Gütertarife Gegenstand berechtigter Klagen. In amtlichem Auftrage hat der italienische Bauinspektor Adolfo Rossi eine vergleichende Berechnung der preussischen und italienischen Tarife vorgenommen und hierbei festgestellt, dass die Roheinnahmen der preussischen Bahnen, welche im Jahre 1894/95 in italienischem Gelde 1 180 Mill. Lire betragen haben, 1 680 Mill. Lire betragen haben würden, wenn die Fahrgeld- und Frachtsätze nach den Tarifen der Mittelmeerbahn berechnet worden wären, sowie dass im gleichen Jahre das Tonnenkilometer auf der Mittelmeerbahn durchschnittlich 7,4 Centesimi, auf den preussischen Bahnen dagegen 4,7 Centesimi kostete. Weit nachdrücklicher aber als die Beschwerden des Publikums macht sich jetzt unter den Eisenbahnbediensteten eine steigende Unzufriedenheit geltend, die sich darauf gründet, dass die Gesellschaften den ihnen nach den Verträgen von 1885 obliegenden Verpflichtungen gegen die Bediensteten in vielen Beziehungen nicht nachgekommen sind. Dies ist durch einen im Jahre 1896 durch königlichen Erlass niedergesetzten Ausschuss festgestellt worden. Zwar ist inzwischen den Bediensteten durch Vermittelung der Regierung ein Theil ihrer

Forderungen, die sich auf Erhöhung der Besoldung, auf Abkürzung der Arbeitszeit und Gewährung von mehr Ruhetagen beziehen, bewilligt worden, eine Beruhigung der herrschenden Missstimmung unter den Bediensteten ist aber dadurch noch keineswegs erzielt worden, wenngleich die zeitweilig drohende Ausstandsgefahr vorderhand beseitigt erscheint.

Auch für den italienischen Staat sind die bestehenden Zustände keineswegs erfreulich. Während die deutschen Staaten aus dem Betriebe ihrer Bahnen theilweise recht erhebliche Ueberschüsse erzielen, ist der italienische Staat in der Zwangslage, alljährlich an die Eisenbahngesellschaften für geleistete Bürgschaften und an vertragsmässigen Zuschüssen hohe Zubussen leisten zu müssen, die im Jahre 1895/96 bereits auf 210 000 000 L. berechnet wurden, seitdem aber noch gestiegen sind.

Für die zahlreichen in der Presse laut gewordenen Verbesserungsvorschläge ist es nun bezeichnend, dass die Kündigung der Betriebsverträge übereinstimmend verlangt wird, dass aber über die Art und Weise, in welcher eine Besserung herbeizuführen ist, die Meinungen weit auseinander gehen. Man sollte meinen, dass hier, wo sich die Folgen des Privatbetriebes einmal wieder mit ihren unausbleiblichen Schattenseiten gezeigt haben, der Uebergang zum Staatsbetriebe eifrige Befürwortung finden müsste. Dies ist jedoch nach Claus keineswegs der Fall, vielmehr wird dieser Weg der Lösung von fast allen, die mit Vorschlägen an die Oeffentlichkeit getreten sind, von vornherein verworfen. Der Grund hierfür ist ein zweifacher. Einmal sind die Erfahrungen, die man vor Jahren mit dem staatlichen Betrieb der oberitalienischen Eisenbahnen gemacht hat, durchaus nicht erfreulich gewesen, und man traut daher der Staatsverwaltung die Befähigung zur Leitung und Führung des Eisenbahnwesens um so weniger zu, als sie zur Zeit unter ihren höheren Beamten keine hinreichend erfahrenen und geschulten Kräfte besitzt, wie eine solche Aufgabe sie erfordern würde. Noch schwerer aber fällt einer Verstaatlichung des Betriebes gegenüber der Umstand ins Gewicht, dass eine solche sich nur unter Aufwendung gewaltiger finanzieller Mittel würde ins Werk setzen lassen. Diese werden in einer von der Verwaltung des adriatischen Netzes — also von durchaus sachkundiger Seite — veranstalteten Veröffentlichung auf nicht weniger als eine Milliarde Lire veranschlagt, denn die Gesellschaften haben im Jahre 1885 dem Staate die sämmtlichen Betriebsmittel abgekauft und baar bezahlt und ausserdem die Kosten der zahlreichen seitdem gebauten Strecken grösstentheils aus eigenen Mitteln bestritten. Wenn der Staat daher jetzt die Bahnen übernehmen wollte, so würde er zunächst alle diese Auslagen den Gesellschaften erstatten müssen. Bei der an sich schon nicht gerade glänzenden Finanzlage Italiens hält Claus den Weg einer Verstaatlichung des Bahnbetriebes für völlig ausgeschlossen. Gleichwohl wird allseitig angenommen, dass eine Kündigung der Betriebsverträge zum 1. Juli 1905 sowohl von der Regierung, als auch durch die Gesellschaften erfolgen wird. Aber es werde sich alsdann voraussichtlich nur um eine zeitgemässere Umgestaltung der Verträge handeln. Während nun von einer Seite vorgeschlagen wird, den Gesellschaften die Zahlung einer festen Gebühr (canone fisso) zu Gunsten des Staates aufzulegen, um auf diese Weise den Staat gegen die Schwankungen der Eisenbahneinnahmen sicher zu stellen, legen andere wieder den Hauptwerth darauf, dass die Regierung jederzeit in der Lage sein müsse, die Beförderungsbedingungen, insbesondere die Tarife, den Bedürfnissen des Landes entsprechend regeln zu können. Der ersteren Möglichkeit gegenüber macht die bereits erwähnte Veröffentlichung der adriatischen Gesellschaft gewiss mit Recht geltend, dass eine solche Festsetzung die Gefahr in sich schliesst, dass der eine oder der andere Theil in erheblicher Weise benachtheiligt werde. Andererseits aber habe eine Betheiligung des Staates am Reingewinn wieder den grossen Nachtheil, dass dann auch die Betriebsausgaben durch staatliche Beamte würden geprüft werden müssen, was zu grossen Weiterungen werde Anlass geben.

Jedenfalls steht Italien, welches in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts durch den Ausbau eines ausgedehnten und weitverzweigten Eisenbahnnetzes für das Verkehrswesen so grosses geleistet hat, unmittelbar vor einer überaus schwierigen und wichtigen Entscheidung, und man kann mit dem Verfasser des Archiv-Aufsatzes nur wünschen, dass aus den jetzigen Erörterungen und Verhandlungen für den Betrieb dieser Bahnen eine Gestaltung hervorgehen möge, welche dem Lande zum Segen gereicht.

Wir möchten unsererseits noch hinzufügen, dass uns die Lösung der Frage im Sinne einer Betriebsübernahme durch den Staat doch keineswegs so schwierig erscheint, wie es nach Herrn Claus in Italien vielfach angenommen wird und wie er selbst voraussetzt. Er sieht die Hauptschwierigkeit in der italienischen Finanzlage und der Nothwendigkeit riesiger finanzieller Aufwendungen für den Staat. Hierbei wird aber ein sehr wichtiger Punkt übersehen, nämlich die ausserordentliche Besserung, die in den italienischen Staatsfinanzen im Laufe der letzten Jahre eingetreten ist und die noch immer fortdauert. Der Kursstand der 4 proz. italienischen Goldrente hat sich seit 1896 von 85 auf jetzt fast 103 gehoben, die italienische Valuta ist so gestiegen, dass 100 L., für welche man noch im Jahre 1896 nur 73 ℳ. zahlte, jetzt 81 ℳ. deutscher Reichswährung werth sind. Das sind Zeichen einer grossen aufstrebenden Kraft und einer Gesundung des Staatskredits, welche die Staatsgewalt geradezu dazu auffordern, den Versuch zu machen, durch die Uebernahme des Staatseisenbahnbetriebes die von Claus so lebhaft geschilderte ungeheure Last zu erleichtern, welche in dem schon für 1895/96 auf jährlich 210 000 000 L. berechneten Zuschuss liegt. Nach den von Claus selbst verfassten Nachrichten über die Betriebsergebnisse der italienischen Eisenbahnen im Jahre 1899 („Archiv f. Eisenbahnw." 1902 Mai/Juni-Heft S. 606) betrug der unmittelbare Zuschuss des Staates 11 511 211 L., während das ganze ungeheure Anlagekapital von rund 5 Milliarden Lire, das nach der Angabe S. 605 a. a. O. der italienische Staat auf die Anlage der Eisenbahnen verwendet hat, völlig ertraglos blieb und seine Zinsen natürlich die Hauptbelastung des italienischen Staatssäckels bilden.

In dieser Thatsache liegt u. E. ein ungeheurer Antrieb, nach der jetzigen Erstarkung der finanziellen Kraft des Staates den Versuch zu wagen, durch eigenen Betrieb der Eisenbahnen statt des Zuschusses eine wenigstens bescheidene Rente zu erzielen und dadurch zu der in Italien so dringend erwünschten Möglichkeit zu gelangen, die drückende Steuerlast des Volkes (man denke nur, dass allein die Staatseinkommensteuer dort die Höhe von 10—20 % des Einkommens je nach seiner Quelle erreicht!) zu erleichtern! Der gegenwärtige Zustand, dass der Staat seinen ungeheuren Eisenbahnbesitz an drei grosse Betriebsgesellschaften verpachtet hat, ist aus den schweren Finanznöthen der 80 er Jahre hervorgegangen. Man ist aber auch in Italien übereinstimmend der Ansicht, dass die Erwartungen, die man von der Betriebsverpachtung hegte, keineswegs erfüllt sind und dass eine Erneuerung der Pachtverträge unthunlich ist. Claus stützt seine oben entwickelte Anschauung in der Hauptsache auf das treffliche Fischer'sche Buch „Italien und die Italiener". Dieses Buch ist im Jahre 1898 geschrieben, im Sommer 1901 vom Verfasser durchgesehen und neu aufgelegt. Fischer entwickelt dort die zweifellos richtige Anschauung, dass die durchaus parlamentarische Regierungsform mit ihren fortwährenden Wechseln nicht nur in der Person der Minister, sondern auch der unter ihnen stehenden höchsten Beamten den Gedanken an den Staatsbetrieb in Italien kaum aufkommen liessen. Es liegt uns die Nummer des das Interesse der grossen italienischen Eisenbahn-Betriebsgesellschaften vertretenden „Monitore delle Strade Ferrate" vom 26. Juli d. J. vor, in der mit sichtlichem Behagen ein das Eisenbahnproblem behandelnder Aufsatz des „Economista d'Italia" wiedergegeben wird. Der Aufsatz kommt zu dem Ergebniss, dass der Uebergang des Eisenbahnbetriebes auf den Staat unheilvoll sein würde. Prüft man aber die vorgebrachten Gründe, so kann man nicht umhin, über ihre geringe Stichhaltigkeit zu staunen. Es wird dort nämlich in der Hauptsache ausgeführt,

dass die bisher bei allen Gelegenheiten bewiesene Feindseligkeit der italienischen Staatsregierung gegen die Eisenbahnverwaltungen, die infolge dessen ins Leben gerufene, diese schwer belastende Gesetzgebung in Fragen der Haftpflicht, die vom Staate betriebene Aufhetzung des Personals gegen seine Vorgesetzten — dass alles dies eine so schwierige Lage geschaffen habe, dass der Staat sich wohl hüten müsste, sich selbst in die Lage des Eisenbahnbetriebsführers zu versetzen und diesen Betrieb den veränderlichen und launenhaften Einflüssen der Politik zu unterwerfen, ihn in ihren Dienst zu stellen. Als das ärgste wird erwähnt, dass die Generaldirektoren der Gesellschaften selbst strafrechtlich für Unzuträglichkeiten und Unfälle des Dienstes verantwortlich gemacht, ja dass mehr als einmal Generaldirektoren vor Gericht gefordert und zu mehr als 20 Tagen Gefängniss verurtheilt seien. Als ein weiterer sehr wichtiger und besonders schwieriger Punkt wird die Höhe der jetzigen Bezüge des oberen Eisenbahnpersonals im Vergleich mit den vom Staate gezahlten geringen Gehältern erwähnt und die Schwierigkeiten des Ersatzes hervorgehoben, falls Eisenbahnbeamte in grosser Zahl beim Uebergang des Betriebes an den Staat ausscheiden würden.

Es liegt uns fern, hier in eine nähere Erörterung solcher nur aus der genauen Kenntniss der italienischen Verhältnisse heraus zu beantwortender Fragen eintreten oder leugnen zu wollen, dass die Verstaatlichung in Italien gewiss mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten verknüpft ist. Wenn diese aber mit den vom „Economista“ aufgezählten erschöpft sind, dann sind sie gewiss bei gutem Willen und im Verhältniss zu der Grösse und Bedeutung des zu erreichenden Zieles nicht unüberwindlich, und wir möchten den zaghaften Italienern gern mit dem Hinweise auf die Erfolge der Staatsbahnpolitik in der Mehrzahl der mitteleuropäischen Staaten Muth machen! Fehlt es doch auch in Italien nicht an lauten, wenn auch vereinzelten Stimmen, die eine Verstaatlichung des Betriebes für richtig und durchführbar halten, wie der von uns erwähnte italienische Aufsatz selbst zugibt. Namentlich muss hervorgehoben werden, dass die von der italienischen Regierung zur Prüfung dieser wichtigen Frage eingesetzte Kommission sich zwar gegen die Verstaatlichung des Betriebes ausgesprochen, aber doch auch einen ausführlichen Plan für den Fall eines solchen ausgearbeitet hat. Danach soll eine dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellte Generaldirektion der Eisenbahnen für die Oberleitung des Betriebes, der technischen, wirthschaftlichen und finanziellen Verwaltung eingesetzt werden, unter der dann örtlichen Betriebsdirektionen die unmittelbare Betriebsführung obliegen würde. Unter der Generaldirektion hätte ein zugleich von der staatlichen Oberrechnungskammer zu überwachendes Hauptabrechnungsbüro zu wirken. Ein unter dem Vorsitz des Generaldirektors tagender ständiger Verwaltungsrath von zehn Mitgliedern soll den Etatsvoranschlag und alle besonders wichtigen Angelegenheiten prüfen und berathen. Der Etat wäre natürlich von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister zu genehmigen und dem Parlament vorzulegen. Auch eine Art Landeseisenbahnrath ist vorgesehen; das Eisenbahnpersonal soll auf Grund der bestehenden Privatdienstverträge vom Staat übernommen werden.

Man sieht, dass man sich in Italien an amtlicher Stelle doch schon recht eingehend mit der Uebernahme der Eisenbahnen in Staatsbetrieb beschäftigt hat. Die Hauptfrage wird immer die Finanzfrage bleiben. Gelingt es, die Ueberzeugung zu befestigen, dass mit der Uebernahme grosse finanzielle Vortheile zu erzielen sind, so werden sich die anderen Fragen lösen lassen. Insbesondere kann bei der jetzigen glänzenden Befestigung des italienischen Staatskredits die von Claus betonte Nothwendigkeit, eine weitere Milliarde für die Rückübernahme des Betriebsmaterials aufzuwenden, keine entscheidende Rolle spielen, da es sich dabei um werbendes Kapital handelt, dessen sofortiger Ertrag ausser Zweifel steht. Uns scheint, wie gesagt, mit Rücksicht auf die jetzige verhältnissmässig günstige Finanzlage Italiens der Zeitpunkt zu dem kühnen Entschluss besonders günstig. v. M.

Die Betriebsergebnisse der grossen französischen Eisenbahnen im Jahre 1901.

An diese von uns in Nr. 72 S. 1086 d. Ztg. mitgetheilten Ergebnisse knüpft der dort erwähnte Aufsatz von Ch. Gomel im „Economiste français“ folgende Ausführungen: „Die Thatsache eines Rückganges der Reineinnahmen auf den grossen Bahnnetzen, der im Vorjahre rund 58 000 000 Fr. betragen hat, kann nur diejenigen überraschen, die von vornherein annehmen, dass der Bahnbetrieb von Jahr zu Jahr stetig steigende Einnahmen aufweisen muss. Das ist aber eine durchaus oberflächliche Ansicht. Zweifellos wird sich in einem Lande, wie Frankreich, wo die Bevölkerung durchweg auf Ersparnisse bedacht ist und wo ein reger Gewerbefleiss herrscht, das Volksvermögen Jahr aus Jahr ein um einen erheblichen Betrag vermehren. Gleichwohl aber können von Zeit zu Zeit Umstände eintreten, welche eine Verlangsamung in dieser Aufwärtsbewegung bedingen, wo der Geschäftsgewinn abnimmt und wo das öffentliche Vertrauen ins Wanken geräth. Eine solche Hemmung war eben im Jahre 1901 eingetreten, und sie hat in den Nachbarstaaten, namentlich in Belgien und Deutschland, geradezu zu einer Krisis geführt. In Frankreich sind jedoch nur vereinzelte Gewerbszweige ernstlicher betroffen worden, und es machte sich dort auch nur ein gewisses Unbehagen im ganzen Erwerbsleben geltend, welches freilich auf die Ergebnisse der indirekten Steuern in fühlbarer Weise zurückgewirkt hat. Dass dies auch den Verkehr ungünstig beeinflusst hat, war eine unausbleibliche Folge. Es wurde weniger gereist, und es wurde eine geringere Menge von Waaren zum Versand gebracht. . . . So folgen denn auch im Eisenbahnbetriebe, wie in jedem anderen Geschäftszweige, auf die guten Tage die schlechten, und es liegt keine Veranlassung vor, sich über einen solchen Vorgang aufzuregen, der nun einmal in der Natur der Sache liegt. Unter allen Umständen aber wird man sich der Erwägung nicht verschliessen können, dass der Staat, wenn er Eigenthümer der Bahnen wäre, in Zeiten einer solchen Erschütterung des Erwerbslebens eine doppelte Einbusse erleiden würde. Es würden nicht nur die Steuern einen Rückgang erleiden, sondern auch die Reineinnahmen aus dem Bahnbetriebe würden sich verringern, und dies würde den Fehlbetrag im Staatshaushalt noch ungünstiger gestalten. Ein solcher Vorgang vollzieht sich z. Zt. in Deutschland, wo gegenüber dem Vorjahre ein Einnahmeausfall von rund 60 000 000 Fr. eingetreten ist. Die Anhänger der Eisenbahnverstaatlichung täuschen sich daher sehr, wenn sie darauf rechnen, dass der Bahnbetrieb dem Staate eine stetig wachsende Einnahme verschaffen würde. Er würde vielmehr in den Staatshaushalt und seine Veranschlagungen einen sehr unsicheren Rechnungsposten einführen, der gerade in denjenigen Zeiten bedenkliche Ausfälle zeigen würde, wo auch die Verbrauchssteuern einen Rückgang zu erleiden hätten.“

Wir möchten diesen Ausführungen gegenüber denn doch geltend machen, dass die Erfahrungen, die man in Deutschland mit dem Staatsbahnsystem nunmehr seit Jahrzehnten gemacht hat, diese vom Verfasser so eindringlich ausgesprochenen Warnungen keineswegs bestätigen. In allen deutschen Bundesstaaten haben die Staatsbahnen durchweg ansehnliche Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben ergeben, und wenn jetzt auch zeitweilig bei einigen Staatsbahnverwaltungen ein Rückgang in dieser Beziehung eingetreten ist, so wird man hierin nur eine augenblickliche Störung sehen dürfen, die in hoffentlich nicht zu ferner Zeit überwunden sein wird. Während aber in Deutschland die Reinerträge der Bahnen der Staatskasse und somit der Gesammtheit der Staatsbürger zu Gute kommen, fliessen sie in Frankreich in die Taschen der Aktionäre und fallen also nur einer kleinen Minderzahl von Kapitalisten zu, denen der Staat durch die Eisenbahnkonzessionen ein nutzbares Vorrecht ertheilt hat.

Im weiteren Verlauf seiner Auseinandersetzung spricht sich der Verfasser dann folgendermaassen aus: „Das Gesammtgewicht der beförderten Güter steigt in Frankreich weniger rasch als in Deutschland, und es fehlt nicht an Politikern und Zeitungsschreibern, welche die Schuld hieran unseren Eisenbahngesellschaften zuschreiben, weil diese — nach Ansicht der Betreffenden — den Verkehr entmuthigen, indem sie ihn mit hohen Tarifen belasten. Thatsächlich aber weist die Statistik nach, dass die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm in Deutschland 4,59 Cts. beträgt, während sie in Frankreich bei den verschiedenen Bahnen um ein geringes verschieden ist, sich im Durchschnitt aller Bahnen aber nicht höher als 4,67 Cts. stellt. Dieser Unterschied ist so verschwindend gering, dass ihm irgend welche wirthschaftliche Bedeutung nicht beigemessen werden kann. . . . . Eine ebenso unberechtigte Klage wird oft-

mals laut über die angebliche Unabänderlichkeit der französischen Tarifsätze. Es ist ja richtig, dass die sechs Gesellschaften, die ein ungeheures Kapital von nicht weniger als 14 Milliarden Franken zu verzinsen haben, mit allem Eifer darauf bedacht sind, ihre Einnahmen sich zu erhalten, und daher zu einer allgemeinen Herabsetzung ihrer Tarifsätze wenig Neigung zeigen. Dies hindert sie aber keineswegs, Frachtermässigungen für einzelne Waarengattungen regelmässig da zu bewilligen, wo sie nach einer gewissenhaften Prüfung der Sachlage durch eine solche Maassregel eine bestimmte Industrie in wirksamer Weise glauben heben und fördern zu können, und der Erfolg dieses Verfahrens zeigt sich auch ganz unzweideutig in dem Umstande, dass in den Jahren von 1895 bis 1901 die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm bei allen französischen Bahnen zurückgegangen ist, und zwar bei der Ostbahn von 5,63 auf 4,64 Cts., bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von 5,80 auf 4,72 Cts., bei der Südbahn von 5,75 auf 5,05 Cts., bei der Nordbahn von 4,43 auf 4,03 Cts., bei der Orléansbahn von 5,61 auf 5,10 Cts., bei der Westbahn allerdings nur von 5,05 auf 5,04 Cts.“

Wenn nun der Verfasser es nicht unterlassen kann, auch bei diesem Anlasse einen unfreundlichen Seitenblick auf Deutschland und das dort herrschende Staatsbahnsystem zu werfen, indem er behauptet, dass bei den deutschen Bahnen der Finanzminister sich **stets** den Tarifermässigungen widersetzt habe, die eine Beeinträchtigung der für seine Zwecke nöthigen Mittel befürchten liessen, so vermögen wir ihm auch in diesem Punkte durchaus nicht Recht zu geben. Denn auch in Deutschland ist in gleicher Weise wie in Frankreich ein allmähliches Absinken der Tarifsätze nachweisbar. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr, auf 1 tkm berechnet, haben sich langsam, aber stetig ermässigt. Die Rücksicht auf das fiskalische Interesse hat also auch hier keineswegs dahin gewirkt, dass Tarifermässigungen, die im volkswirthschaftlichen oder öffentlichen Interesse nothwendig erschienen, deshalb unterblieben wären. So ermässigte sich während der Jahre 1895 bis 1900 die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm bei den preussischen Staatsbahnen von 3,81 auf 3,56 ₰, bei den bayerischen Staatsbahnen von 4,09 auf 3,84 ₰, bei den badischen Staatsbahnen von 4,50 auf 4,05 ₰, bei den sächsischen Staatsbahnen von 4,54 auf 4,28 ₰, bei den württembergischen Staatsbahnen von 4,64 auf 4,52 ₰, bei den mecklenburgischen Staatsbahnen von 5,32 auf 4,88 ₰ und bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen von 3,40 auf 3,31 ₰.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verstaatlichungsanerbieten.** Die königlich preussische Staatsregierung hat nach einer Ankündigung des „Reichs- und Staatsanzeigers“ vom 14. d. Mts. I. der ostpreussischen Südbahngesellschaft, II. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft, III. der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft, IV. der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, V. der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft, VI. der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft für die Abtretung ihrer Unternehmungen an den Staat folgende Anerbietungen gemacht.

Es sollen gewährt werden: 1. den Aktionären der ostpreussischen Südbahn a) für je 4 Stammaktien zu je 600 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 2 000 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 14 ℳ für jede Aktie, b) für je 4 Stamm-Prioritätsaktien zu je 600 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 3 100 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 13 ℳ für jede Aktie; 2. den Aktionären der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn: a) für je 5 Stammaktien zu je 600 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 2 400 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 8,40 ℳ für jede Aktie, b) für je 5 Stamm-Prioritätsaktien zu je 600 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 4 000 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 2 ℳ für jede Aktie; 3. den Aktionären der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft: a) für je 4 Stammaktien zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 2 700 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 6,72 ℳ für jede Aktie, b) für je 2 Stammaktien zu je 1 000 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 2 700 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 13,44 ℳ für jede Aktie, c) für je 4 Stamm-Prioritätsaktien Lit. A. und B. zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 2 700 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 6,72 ℳ für jede Aktie; 4. den Aktionären der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft: a) für je 2 Stammaktien B. (Stammaktien) zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 1 600 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 14 ℳ für jede Aktie, b) für je 2 Stammaktien A. (Stamm-Prioritätsaktien) zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 1 400 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 12,25 ℳ für jede Aktie; 5. den Aktionären der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft: a) für je 2 Stammaktien zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 1 300 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 14,50 ℳ für jede Aktie, b) für je 2 Stamm-Prioritätsaktien zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 1 300 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 14,50 ℳ für jede Aktie; 6. den Aktionären der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft: a) für je 6 Stammaktien zu je 300 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 200 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 14,33 ℳ für jede Aktie, b) für je 5 Stamm-Prioritätsaktien zu je 600 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 2 700 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 sowie eine baare Zuzahlung von 18,20 ℳ für jede Aktie.

Verwaltung und Betrieb der zu I, II und VI genannten Unternehmungen soll vom 1. Januar 1903, der zu III, IV, V genannten vom 1. April 1903 ab für Rechnung des preussischen Staates geführt werden; der Umtausch der Aktien gegen Staatsschuldverschreibungen, der Uebergang des Eigenthums der Unternehmungen auf den preussischen Staat sowie die Auflösung der Gesellschaften dagegen am 1. des zweiten auf die Perfektion der demnächst abzuschliessenden Verträge folgenden Monats stattfinden.

— **Breitflanschige Walzeisen für Brücken- und sonstige Eisenbauten.** Von der Luxemburger Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft in Differdingen werden in neuerer Zeit I-Eisen mit besonders breiten Flanschen hergestellt, die die Ausführung von Anschlüssen wesentlich erleichtern. Diese Walzeisen sind daher, wie ein Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten den nachgeordneten Eisenbahndirektionen mittheilt, u. a. zur Verwendung als Druckglieder in zusammengesetzten Tragwerken vorzugsweise geeignet und künftig bei Aufstellung der Entwürfe in erster Linie hierfür in Aussicht zu nehmen. Nur wo dies Schwierigkeiten für die Ausführung oder erhebliche Mehrkosten zur Folge haben würde, sind auch ferner aus einzelnen Stäben zusammengesetzte Querschnitte anzuwenden.

— **Eine Aenderung der Staatsbahn-Wagenvorschriften** ist durch einen in Nr. 49 des „E.-V.-Bl.“ veröffentlichten Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten dahin eingeführt worden, dass die offenen Wagen von 8 m Länge und darüber, welche nach der geltenden Vorschrift (s. § 3 Z. 12 a. a. O.) **vorzugsweise** zur Verladung der besonders sperrigen und leichtwiegenden Güter zu stellen sind, hinfort nur dann für den Transport solcher Güter gestellt werden sollen, wenn die zur Beförderung angemeldete Menge auf einen kleineren Wagen nicht verladen werden kann. Das Verzeichniss jener — in der Anlage C der Staatsbahn-Wagenvorschriften namentlich aufgeführten — Güter hat zugleich ausser einigen unwesentlichen Aenderungen eine Ergänzung dahin erfahren, dass jetzt auch Seegras und Torfstreu sowie Untergestelle von Strassenbahnwagen dort mit aufgeführt sind.

— **Der Cölner Bezirkseisenbahnrath** tagt am 29. d. Mts. Auf der Tagesordnung steht u. a. 1. die Vorlage der königlichen Eisenbahndirektionen: Empfiehlt es sich, für Manilahanf Ausnahmetarife von Bremen und Hamburg nach Cöln und Mannheim event. auch Landsberg a. W. und Breslau und vielleicht nach weiteren Stationen zu erstellen, welche für Bremen-Cöln mit 100 ℳ für 100 kg gleich dem Satze London-Cöln und für Bremen-Mannheim und event. Landsberg a. W. und Breslau zum Spezialtarif III, für Hamburg nach Bremer Einheiten und für etwaige weitere Empfangsstationen je nach der Entfernung

in ähnlicher Weise gebildet sind? 2. Vorlage der Eisenbahndirektionen wegen Aufhebung oder Aenderung des Ausnahmetarifs 5b für Basalt, Basaltpflastersteine usw. Der ständige Ausschuss hat beschlossen, dem Bezirkseisenbahnrath die Frage unter 1. zur Befürwortung zu empfehlen, dagegen für den Antrag unter 2. ein Bedürfniss nicht anzuerkennen, im Gegentheil die unveränderte Beibehaltung des bestehenden Tarifs zu befürworten. Punkt 3 ist der Antrag des Landtagsabgeordneten Dr. Böttinger-Elberfeld auf Versetzung des zur Denaturirung bestimmten Spiritus in den Spezialtarif III. Der ständige Ausschuss empfiehlt dem Bezirkseisenbahnrath, den Antrag zu befürworten und gleichzeitig die Eisenbahnverwaltung zu ersuchen, das hierzu Erforderliche bald in die Wege zu leiten. Punkt 4 betrifft verschiedene Fahrplananträge, die der Ausschuss sämmtlich befürwortet hat. Punkt 5 ist der Antrag Keller-Duisburg auf Ausdehnung des vom Landeseisenbahnrath in der Sitzung vom 13. Juni d. J. angenommenen Ausnahmetarifs für überseeisch eingeführtes Kupfer usw. nach den rheinisch-westfälischen Verbrauchsstationen auch auf die direkte überseeische Einfuhr von Kupfer usw. über die Rheinhäfen, deren Bestimmung in den Tarifen vorbehalten bleiben soll.

Begründet ist dieser im ständigen Ausschuss noch nicht berathene Antrag folgendermaassen: Wenn die Absicht des vom Landeseisenbahnrath angenommenen Ausnahmetarifs darauf gerichtet sei, die deutsche Seeschiffahrt zu fördern, so würde dieses Ziel insofern beeinträchtigt, als durch die Einführung des Tarifs naturgemäss den Hamburger und Bremer Seeschifffahrtslinien die Frachtmengen für den Rhein vermindert würden. Der Uebergang der Kupfereinfuhr von Rotterdam auf Hamburg oder Bremen würde ausserdem nur dann von dauerndem Erfolg sein, wenn für die Weiterversendung von den deutschen Nordseehäfen auch die Rheinseeschifffahrtslinien benutzbar seien. Dies sei nur zu erreichen durch Erstellung billigerer Anschlussfrachten von den Rheinhäfen nach den Verbrauchsstationen. Kupfer würde jetzt nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklasse tarifirt. Würden diese Frachtsätze nach dem Vorgange des am 13. Juni d. J. vom Landeseisenbahnrath angenommenen Ausnahmetarifs ermässigt, so könne die Rheinseeschifffahrt den Uebergang der Kupfereinfuhr auf die deutschen Seehäfen wirksam unterstützen.

— **Umbau des Dortmunder Bahnhofs.** In dieser seit Jahren schwebenden schwierigen Angelegenheit hat vor einigen Tagen im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Konferenz stattgefunden, an welcher der Staatsminister Budde selbst Theil nahm. Der Minister gab die Erklärung ab, dass das sogenannte Rampenprojekt verlassen und das Höherlegungsprojekt nunmehr endgültig zu Grunde zu legen sei. Die Stadt möge daher auf dieser Grundlage ihre Strassenpläne ausarbeiten, damit dann nach Veranschlagung demnächst über den Kostenbeitrag eine Verständigung herbeigeführt werden könne. Eine Verstaatlichung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn liege nicht in der Absicht der Staatsregierung. Von den Vertretern der Stadt Dortmund wurde erklärt, dass ihr Zuschuss nicht mehr als 1 250 000 ℳ betragen könne.

Bekanntlich ist der Dortmunder Staatsbahnhof, um den sich die Stadt vollständig herumgebaut hat, seit langer Zeit für den Eisenbahnverkehr nicht mehr ausreichend und für den Stadtverkehr jetzt wegen der an beiden Seiten in Schienenhöhe kreuzenden Strassen höchst hinderlich. Nach der vorliegenden Nachricht wird nun ein Umbau ähnlich in der Art geplant, wie er u. a. s. Zt. bei dem Bahnhof der Stadt Hannover stattfand: Unterführung der Strassen an den beiden Enden, Höherlegung des Bahnhofs. Die Anlagen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn bleiben unberührt. Ueber die durch den geplanten Umbau entstehenden Kosten, die von den Zeitungen auf 12 000 000 Mark angegeben werden, liegen offenbar noch keine endgültigen Voranschläge vor. Doch ist wohl sicher anzunehmen, dass den seit längerer Zeit als unhaltbar erkannten Zuständen auf Bahnhof Dortmund nunmehr bald ein Ende gemacht wird.

— **Bayerisch-tiroler-österreichischer Personenverkehr.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen gibt ihren äusseren Dienststellen bekannt, dass mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 eine Neuausgabe des Tarifs für obenbezeichneten Personenverkehr erfolge, wodurch infolge Einführung einer Fahrkartensteuer auf den österreichischen Bahnen Erhöhungen der Fahrpreise eintreten. In gleicher Weise treten dann diese Fahrpreiserhöhungen auch im deutsch-österreichisch-ungarisch-italienisch-französischen Personenverkehr über Kufstein und den Brenner ein.

— **Filderbahngesellschaft.** Der unter der Firma Filderbahngesellschaft in Stuttgart bestehenden Aktiengesellschaft ist die Konzession zum Bau und Betrieb schmalspuriger Eisenbahnen von Degerloch über die Neue Weinsteige nach Stuttgart und zur Einführung der Filderbahn in den Ort Vaihingen a. d. F. ertheilt, ferner ist die Vereinigung dieser neuen Strecken mit den bisherigen Linien der Filderbahn genehmigt und die Konzessionsurkunde für das Gesammtunternehmen der Filderbahngesellschaft neu festgestellt worden. Das Unternehmen der Filderbahngesellschaft umfasst den Bau und Betrieb der folgenden zusammen als „Filderbahn“ bezeichneten Eisenbahnlinien: 1. der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch, 2. der Bahnstrecke Degerloch-Möhringen a. d. F., 3. der Bahnstrecke Möhringen a. d. F.-Vaihingen a. d. F., 4. Möhringen a. d. F.-Neuhausen a. d. F., 5. Möhringen a. d. F.-Hohenheim, 6. von Degerloch über die Neue Weinsteige nach Stuttgart, 7. der Bahnstrecke zur Einführung der Filderbahn in den Ort Vaihingen a. d. F.

Der Betrieb erfolgt theils mit Dampf, theils mit elektrischer Kraft. Zu einem Wechsel der Betriebsart auf den einzelnen Linien ist die Genehmigung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, erforderlich. Die Spurweite der Bahnen soll 1 m betragen. Der Bau der Bahnen muss so eingerichtet werden, dass mit Hilfe von Rollschemeln vollspurige Wagen auf sie übergehen können; diese Bestimmung gilt nicht für die Strecke Degerloch-Stuttgart und nur in beschränkter Weise für die Strecke Möhringen-Hohenheim. Auf einzelnen Strecken können dritte Schienen zur Beförderung vollspuriger Wagen eingelegt, auch können einzelne Strecken in Vollspur umgebaut werden. Die Konzession ist für das Gesammtunternehmen der Filderbahn auf die Dauer von 90 Jahren verliehen. Nach Ablauf dieser Frist gehen sämmtliche Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigenthum des Staates über. Dem Staat bleibt vorbehalten, die Bahn, jedoch nur das ganze Netz, nicht auch eine einzelne Linie, nach den in der Konzessionsurkunde bezeichneten Grundsätzen zu erwerben. Die Abtretung kann nicht früher als nach Ablauf von 25 Jahren gefordert werden.

— **Eine Zeitschrift für die Eisenbahnvereine im Direktionsbezirk Cassel** wird vom Eisenbahnverein Cassel von jetzt an monatlich herausgegeben und kostenfrei an seine Mitglieder vertheilt. Die Oktober-Nummer liegt uns vor. Sie beginnt mit einer Darlegung ihrer Aufgaben und Ziele, die wir hier folgen lassen:

„Die mit dem heutigen Tage ins Leben tretende Zeitung der Eisenbahnvereine im Eisenbahndirektionsbezirk Cassel stellt sich zur Aufgabe, die Eisenbahnvereine des Direktionsbezirks auch äusserlich durch ein gemeinsames Band zu einem grösseren Ganzen zu verbinden, die weitere Ausgestaltung der Vereinseinrichtungen möglichst zu fördern und so die Zugehörigkeit zu den Vereinen für die Mitglieder immer werthvoller zu machen. Die Zeitung soll sowohl der Förderung wirthschaftlicher Interessen, wie der Pflege geistiger Beziehungen der Vereinsmitglieder dienen. In erster Reihe wird es sich dabei um Mittheilung der Erfahrungen handeln, die von den einzelnen Vereinen mit ihren Einrichtungen gemacht sind, und um einen Meinungsaustausch hierüber sowie um Anregung neuer empfehlenswerther Einrichtungen. Von allgemeinem Interesse sind hierbei namentlich die von den Vereinen über ihre Entwickelung zu erstattenden Jahresberichte, welche deshalb regelmässig ganz oder im Auszug in der Zeitung veröffentlicht werden sollen. Sie werden vielfach die Anregung und Anleitung geben, wie auf wirthschaftlichem Gebiet das Interesse der Vereinsmitglieder noch weiter gefördert werden kann.

Eine nicht minder wichtige Aufgabe erblickt aber die Zeitschrift in der Anregung zu idealen Bestrebungen und der Vertiefung der Geistesbildung. Wie nun die Eisenbahnvereine selbst auf der Grundlage der Selbsthilfe aufgebaut sind und eine Zusammenfassung gemeinsamer wirthschaftlicher Kräfte bedeuten, so soll auch das Vereinsblatt wesentlich das Produkt der Selbstarbeit seiner Mitglieder sein. Zur Mitarbeit berufen sind alle, denen an der Entwickelung und Förderung der Vereine, ihrer wirthschaftlichen und idealen Bestrebungen gelegen ist, und die imstande sind, dem Zweck der guten Sache Zeit und Mühe zu opfern. Nur wenn die Mitglieder — Beamte wie Arbeiter — ihr Interesse an der Zeitung wirklich bethätigen, wird das Blatt seinen Zweck erfüllen, nämlich ein Sammelpunkt gemeinsamer Interessen und das Spiegelbild der Bestrebungen der Vereinsmitglieder zu sein. An Stoff wird es nicht fehlen. Das grösste Interesse beanspruchen selbstverständlich Mittheilungen, die das Eisenbahnfach betreffen. Das umfangreiche, vielseitige Gebiet des Eisenbahnwesens bietet eine unerschöpfliche Quelle des Wissenswerthen und stets neue Anregung zum Lehren und Lernen. Insbesondere ist die Mittheilung von Erfahrungen im praktischen Dienst willkommen.

Aber auch der unterhaltende Theil des Blattes soll nicht zu kurz kommen. Reiseschilderungen, Mittheilungen aus der Geschichte des engeren und weiteren Vaterlandes, Erinnerungen aus den Feldzügen, kurze, gediegene Erzählungen im Schriftdeutsch oder Dialekt, ernsten oder heiteren Inhalts, nicht minder wie dichterische Erzeugnisse werden dankbar angenommen. Auch Fragen der Wissenschaft, der Volkswirthschaft und Gesetzgebung können behandelt werden; nur die Erörterung tages-

politischer Gegenstände und konfessioneller Fragen, ebenso wie die Behandlung von Angelegenheiten, die das dienstlich persönliche Interesse berühren und daher auf dem Dienstwege zu erledigen sind, bleibt ausgeschlossen.

Wir rechnen auch auf das Interesse und die Unterstützung der Frauen und erwachsenen Töchter der Mitglieder, die wir bitten, dem Blatt aus dem Bereich des Hauswesens, der Hauswirthschaft, der Krankenpflege und Kindererziehung ‚praktische Rathschläge für die Hausfrauen‘ zugehen zu lassen.

Die Zeitung ist ferner bestimmt zur Aufnahme von Bekanntmachungen und geschäftlichen Mittheilungen der Vereinsvorstände an die Mitglieder.

Die Beiträge bitten wir an den Vorstand des Vereins zu richten, dem das einsendende Mitglied angehört. Der Vereinsvorstand wird, wenn er gegen die Veröffentlichung keine Bedenken hegt, die Arbeit der Sammelstelle in Cassel übermitteln. Ihr steht, da sie für die zweckmässige Anordnung des vorräthigen Stoffes zu sorgen hat und für den Inhalt und die Form der gelieferten Aufsätze verantwortlich ist, auch das Recht zu, über die Aufnahme in die Zeitung zu entscheiden, die Arbeiten zu prüfen, zu ändern und zu kürzen. Derartige Aenderungen enthalten, da sie lediglich aus sachlichen Gründen erfolgen, keinerlei Kränkung für den Einsender.

So geben wir denn unserer Vereinszeitung die Strecke frei mit dem Wunsche einer guten und glücklichen Fahrt. Möchte das Blatt pflegen und fördern unter uns den Sinn für Kameradschaftlichkeit, das gegenseitige Vertrauen, die Achtung und die Nächstenliebe, möchte es das Band festigen, das uns alle umschliesst vom Minister bis zum letzten Angestellten, das Band der Treue zu Kaiser und Reich!“

Aus dem ferneren Inhalt heben wir eine Zusammenstellung über die im Bezirk bestehenden Vereine und deren Einrichtungen hervor, welche von nachstehenden Worten begleitet wird:

„In der folgenden Zusammenstellung geben wir einen Ueberblick über die im Eisenbahndirektionsbezirk Cassel zur Zeit bestehenden Eisenbahnvereine. Sie zeigt, wie sich die einzelnen Vereine entwickelt und welche Einrichtungen sie zum Wohle ihrer Mitglieder getroffen haben. Der erste Verein, der gegründet wurde, war der Eisenbahnverein in Cassel. Seine Gründung (im Jahre 1897) fand bald Nachahmung. Es bildeten sich nach und nach an vielen Orten, und zwar auch in anderen Direktionsbezirken, Vereine nach seinem Muster. Wenn man die Angaben in unserer Zusammenstellung verfolgt, so ersieht man, welchen grossen Aufschwung das Eisenbahnvereinswesen in der kurzen Zeit seines Bestehens genommen hat. Während im Jahre 1897 nur ein einziger Verein mit einer Mitgliederanzahl von 1 400 Köpfen bestand, sind heute, also nach nur 5 Jahren, 17 Vereine mit etwa 9 750 Mitgliedern vorhanden. Damit ist die Entwickelung aber noch nicht abgeschlossen. Es ist vielmehr begründete Aussicht vorhanden, dass noch an anderen Orten im Bezirk in Eisenbahnerkreisen ein Zusammenschluss zu Vereinen stattfinden wird.

Alle Vereine haben die gleichen, meist wörtlich übereinstimmenden Satzungen und die nämlichen Einrichtungen geselliger und gemeinnütziger Natur angenommen. Nur in einzelnen Fällen fehlt es noch an der Ernennung von Vereinsbeiräthen, der Beschaffung von Büchereien und der Errichtung von Kohlenverkaufsstellen. Wir zweifeln nicht, dass es den in Betracht kommenden Vereinen bald gelingen wird, die in dieser Beziehung noch vorhandenen Lücken auszufüllen. Die bisherige günstige Entwickelung berechtigt zu der Hoffnung, dass noch eine weitere Ausgestaltung der Vereinseinrichtungen, die sich bisher als vortheilhaft und segensreich erwiesen haben, erfolgen und dass die nächste Uebersicht, die wir zu Beginn des nächsten Halbjahres am 1. April zu bringen beabsichtigen, weitere Fortschritte in dieser Hinsicht zu verzeichnen haben wird.“

Weiter folgen Beschreibungen einiger Sommerfeste, Bekanntmachungen, Vermischtes und Briefkasten. Uns scheint die Herausgabe eines solchen Blattes sehr zeitgemäss. Möchte das Beispiel des Casseler Vereins, der im Leben der Eisenbahnvereine von Anfang an führend gewesen ist, Nachahmung finden, möchte sein neues Unternehmen gedeihen!

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Frahm, seither Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin, ist der kaiserlich deutschen Botschaft in London zugetheilt worden.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen sind am 16. d. Mts. nachstehende Aenderungen eingetreten: Es wurden befördert: der in der Verkehrsabtheilung des Staatsministeriums des königlichen Hauses und des Aeusseren verwendete Direktionsassessor Dr. Franz Bruckner, unter Belassung in dieser Verwendung, zum Direktionsrathe, dann: die Direktionsassessoren Franz Rinecker bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg und Ernst Herold bei jener in Weiden zu Direktionsräthen an ihren Dienstorten, ferner Dr. Bernhard Gleichmann bei der Generaldirektion zum Obermaschineninspektor daselbst und Karl Hasslauer bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München zum Oberbauinspektor daselbst, endlich zu Oberinspektoren und Stationsvorständen die Inspektoren Joseph Schreiner nach Station Hof und Andreas Karmann nach Station Kempten. — Berufen wurden: der Oberbauinspektor Julius Grossmann bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Rosenheim nach Eisenstein, die Direktionsassessoren Dr. Ernst Heubach bei jener in Würzburg und Arthur Schleizer bei jener in Rosenheim zur Generaldirektion, der Inspektor Johann Greif in München Süd nach München Ost, der Eisenbahnassessor Ludwig Maier von der Centralwerkstätte München zur Betriebswerkstätte Regensburg und der Bauamtsassessor Wilhelm Heilmann in Straubing zum Direktionsassessor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten. — In den dauernden Ruhestand versetzt wurde auf Ansuchen infolge zurückgelegten 70. Lebensjahrs der Eisenbahnbetriebsdirektor Friedrich Kohler in Regensburg unter Verleihung des Titels eines Oberregierungsrathes.

Oesterreich.

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen.** Neben der Durchführung der grossen Tunnelbauten im Zuge der neuen Alpenbahnen nähern sich, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mittheilt, auch die offenen Strecken der herzustellenden Alpenbahnen der Bauausführung. Die Ausschreibung des Baues der Linie Schwarzach-Gastein wird wohl noch in diesem Monate erfolgen; die Landesregierung in Kärnten ist angewiesen, die politische Begehung und Stationskommission hinsichtlich der Linie Klagenfurt-Bärengraben anzuordnen. Des weiteren steht die Anordnung der gleichen Amtshandlungen rücksichtlich der Linie Assling-krainisch-küstenländische Landesgrenze durch die Landesregierung in Krain sowie der Linie von letzterwähnter Landesgrenze nach Görz demnächst bevor. Die Bauvergebungsbehelfe für die genannten Linien werden jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres vollendet sein. Die Fertigstellung der Bauvergebungsbehelfe für die offene Strecke Klaus-Windischgarsten der Pyhrnbahn steht gleichfalls bevor.

— **Fleimsthalbahn.** Das Bozener Fleimsthalbahnkomitee für die Strecke Neumarkt (Südbahn) - Predazzo veröffentlicht in der „Bozener Zeitung“ einen Aufruf zur Zeichnung von Stammaktien. In dem Aufrufe wird darauf hingewiesen, dass in dieser Frage Südtirol seine seit Jahrhunderten gepflegten wirthschaftlichen Beziehungen gegen Trient vertheidigen müsse. Weiterhin wird auf die Gefahren verwiesen, die das Cembraprojekt (nach diesem soll die neue Bahn von Lavis über Predazzo nach Moëna geführt werden und in Lavis an die bereits sichergestellte schmalspurige Trambahn Trient-Lavis-Mezzolombardo-Cles-Malè anschliessen) sowohl in nationaler Beziehung, wie für die Landeseinheit habe. Der Aufruf ist unterzeichnet vom Präsidium der Handelskammer in Bozen, sämmtlichen deutschtirolischen Landtags- und Reichsrathsabgeordneten aller Parteien, den Vertretern der Städte, Gemeinden und Kurvorstehungen usw.

Was das Cembraprojekt betrifft, so wird aus Bozen gemeldet, dass der Gemeinderath von Trient den Vertrag mit der Generalgemeinde Fleims genehmigte, nach welchem diese sich verpflichtet, die Linie Molina-Moëna aus eigenen Mitteln zu erbauen, wenn die Gemeinde Trient binnen sechs Monaten um die Konzession für die Fleimsthalbahn von Lavis nach Moëna einschreitet.

— **Der Unfall auf der Opcinabahn.** Am 13. d. Mts. fand eine kommissionelle Verhandlung anlässlich des Unfalls auf der Opcinabahn statt, deren Verkehr seither unterbrochen ist. Der Verkehr wurde demnächst wieder aufgenommen, nachdem die Kommission als zweifellos festgestellt hatte, dass die stattgefundene Entgleisung lediglich durch Verschulden des Motorführers verursacht worden war. Gegen den Motorführer wurde die strafgerichtliche Verfolgung eingeleitet und eine Vermehrung des Aufsichtspersonals angeordnet.

— **Gewichtsabgänge bei Spiritussendungen.** Wie in einer an das Eisenbahnministerium gerichteten Eingabe des Bundes der Industriellen hervorgehoben wird, mehren sich in jüngster Zeit die Fälle, dass sich bei Spiritussendungen in Kesselwagen, eisernen oder guten Eichenholzfässern Gewichtsabgänge ergeben und eine genaue Untersuchung der rücklangenden leeren Gebinde Spuren von Anbohrungen zeigen. Die Eisenbahnen berufen sich bei Reklamationen über solche Gewichtsabgänge zumeist auf die Bestimmung des § 78 Betriebsreglement, wonach die Haftpflicht für Gewichtsabgänge von 2 % bei flüssigen Gütern ausgeschlossen sei; allerdings tritt diese Beschränkung der Haftpflicht nicht ein, wenn nachgewiesen wird, dass der Verlust nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit

des Gutes entstanden ist. Doch werde durch diese Bestimmung die Beweislast dem Verfrachter aufgebürdet. Einen solchen Beweis zu erbringen, werde ein Verfrachter kaum in der Lage sein. Der Bund hat diesen Uebelstand dem Eisenbahnministerium zur Kenntniss gebracht und vorgeschlagen, dass die Duldung eines zweiprozentigen Gewichtsverlustes bei allen jenen Sendungen von Flüssigkeiten entfallen solle, welche in eisernen Kesselwagen oder in dichten Fässern zur Aufgabe gelangen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im September d. J. im Vergleich zu den Einnahmen in demselben Monat des Vorjahres wie folgt:

	Septbr. 1902 Kr.	gegen Septbr. 1901 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	7 319 106	— 66 675
Südbahngesellschaft	9 722 383	+ 181 709
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	5 812 350	+ 160 071
österr. Nordwestbahn:		
garantirte Linien	2 358 168	+ 46 990
Elbethalbahn	1 310 960	— 170 960
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	720 526	— 76 704
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	1 235 777	+ 9 209
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A.	802 816	— 35 200
„ „ „ B.	1 381 192	— 20 500
Böhmische Nordbahn	1 003 548	+ 23 485

— **Arbeiterschutz bei den Regiebauten der Eisenbahnen.** Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, ist die Normal-Arbeitsordnung für die Hilfsanstalten der Eisenbahnen, welche in Ausführung des Gesetzes, betreffend den Arbeiterschutz bei den Regiebauten der Eisenbahnen, bei den Staatsbahnen in Geltung gesetzt, vorher aber den Privatbahnen behufs Berücksichtigung bei den von letzteren für ihre Hilfsanstalten zu erlassenden Arbeitsordnungen mitgetheilt werden soll, im Eisenbahnministerium bereits fertiggestellt. Diese Normalarbeitsordnung wird demnächst den Privatbahnen zugestellt und ihnen hierbei empfohlen werden, die Grundsätze der Normal-Arbeitsordnung auch ihren Arbeitsordnungen zu Grunde zu legen.

— **Frachtermässigungen und sonstige Erleichterungen der Bierausfuhr.** Die Handels- und Gewerbekammer in Pilsen hat am 25. Januar d. J. dem Eisenbahnministerium in einer ausführlichen Eingabe die Wünsche der Bierbrauereien ihres Kammersprengels in tarifarischer Beziehung unterbreitet. Das Eisenbahnministerium hat diese Eingabe in ausführlicher Weise beantwortet und in der Erledigung darauf hingewiesen, dass für Bier zur Ausfuhr nicht nur bei Sendungen von 10 000 kg, sondern auch bei solchen von 5 000 kg nach Bedarf ermässigte Ausnahmesätze eingeführt werden, dass ferner die aus dem Auslande zurückkommenden Gebinde auch dann zu begünstigten Frachtsätzen befördert werden, wenn sie nicht in besonderen Bierwagen verladen sind.

Was den Wunsch betrifft, dass Bier als Stückgut nach dem Auslande eilgutmässig zu den Frachtgutsätzen befördert werden soll, so wurde diesem Wunsche zur Vermeidung von Rückwirkungen auf andere Artikel in der Weise entsprochen, dass die Beförderung von Bier als Stückgut mit thunlichster Beschleunigung, aber ohne Aenderung der Lieferfrist angeordnet wurde. In Betreff der gewünschten Vereinfachung der Tarife durch Erstellung billiger Frachtsätze von den Ausfuhrplätzen nach ausländischen und ungarischen Stationen, sowohl für Bier wie für Gebinde, verweist das Eisenbahnministerium auf die bestehenden Ausnahmetarife. Sollte sich das Bedürfniss nach Einbeziehung weiterer Abgangsstationen in den Ausnahmetarif ergeben, so würde es Sache der Brauereien sein, unter Nachweisung des Bedürfnisses die nöthigen Schritte einzuleiten. Was den Transport von leeren Gebinden betrifft, für welche keine Ausnahmetarife bestehen, so würde es keinem Anstand unterliegen, im Falle eines nachgewiesenen Bedürfnisses direkte Frachtsätze für bestimmte Verkehrsbeziehungen zu erstellen.

— **Nothlage der Wagen- und Maschinenfabriken.** Es wurde vor einiger Zeit mitgetheilt, dass die österreichischen Wagen- und Maschinenfabriken die staatlichen Bestellungen ausgeführt haben und vor der Nothwendigkeit stehen, ihren Betrieb wesentlich einzuschränken, wenn sie nicht bald neue Aufträge erhalten sollten. Seither suchten einzelne der in Betracht kommenden Fabriken durch die Einführung von Feierschichten über die ungünstige Lage hinweg zu kommen, doch erweist sich dieses Auskunftsmittel nicht als ausreichend. Neuestens wird von den grossen Fabriken eine Eingabe beabsichtigt, worin die Regierung gebeten wird, Investitionen, die erst in den nächsten Jahren erforderlich wären, schon jetzt vorzunehmen, da anderenfalls namhafte Arbeiterentlassungen nicht zu vermeiden wären.

— **Verwendung des Lokomotivdampfes zur Heizung von Diensträumen.** In dem neuen Heizhause der österreichischen Staatsbahnen in Knittelfeld ist der Versuch gemacht worden, Dampf aus den Lokomotiven zur Heizung der Heizhausräumlichkeiten zu verwenden. Wenn eine Lokomotive von der Fahrt ins Heizhaus zurückkehrt, so ist der geheizte Kessel noch imstande, eine ziemliche Menge Dampf abzugeben, welcher, so oft der Lokomotivkessel ausgewaschen wird, nutzlos ins Freie gelassen werden muss. Der auf diese Weise verfügbare Dampf kann vollkommen kostenlos zur Heizung verwendet werden, würde aber allerdings hierzu bei weitem nicht ausreichen. Es werden deshalb in Knittelfeld während des Winters auch die Reservelokomotiven, welche angeheizt und zur Ausfahrt bereits im Heizhause stehen, etwas stärker geheizt, um Dampf zur Heizung abgeben zu können; ferner werden nach Bedarf von den zurückkehrenden Lokomotiven auch diejenigen, welche nicht ausgewaschen werden, noch einige Zeit weitergeheizt. Auf diese Weise kann ohne eigenen Aufwand an Bedienungskosten und mit geringem Aufwand an Brennmaterial der jeweilig zur Heizung erforderliche Dampf gewonnen werden.

Das Knittelfelder Heizhaus besteht aus einem grossen halbkreisförmigen Raume zur Aufstellung von 32 Lokomotiven, aus mehreren Kanzlei- und Magazinräumen und einer kleinen Werkstätte, in welcher kleinere Reparaturen an Lokomotiven sofort vorgenommen werden können. Von jedem Lokomotivstande aus kann der von einer Lokomotive abgegebene Dampf durch ein Zuleitungsrohr zu einer gemeinsamen Rohrleitung und von dieser aus durch die Heizkörper geleitet werden, welche zur Erwärmung der verschiedenen Räume dienen. Die Einrichtung soll sich während der zwei Jahre, seit welchen das neue Heizhaus in Betrieb ist, vollkommen bewährt haben, man hat es nur nach den im ersten Jahre gemachten Erfahrungen vortheilhafter gefunden, auf die Heizung der in einem eigenen Gebäude untergebrachten Werkstättenräume durch Dampf zu verzichten, um mit dem auf die beschriebene Weise gewonnenen Dampf auszukommen und nicht ausserdem eine Lokomotive und einen Heizer ständig zur Heizung zu benöthigen.

Die Ersparnisse gegenüber der Ofenheizung — es wären für den Lokomotivraum 11 und für die anderen Räume ohne Werkstätte 10 Oefen erforderlich gewesen — werden mit rund 5 800 Kr. jährlich berechnet.

— **Landschaftsbilder aus dem Gebiete der Staatsbahnen.** Der Eisenbahnminister besichtigte am 13. d. Mts. drei grosse Landschaftsbilder, welche der Wiener Maler A. Kaufmann für die österreichische Abtheilung der Petersburger internationalen Bekleidungsausstellung — dieselbe soll Ende November d. J. eröffnet werden — im Auftrage des Eisenbahnministers gemalt hat. Das erste von den drei Oelbildern, welche den Pavillon der Turistik in der österreichischen Abtheilung schmücken werden, stellt den Trisannaviadukt der Arlbergbahn dar. Ein ungemein wirkungsvolles Bild: über die Brücke saust der Eisenbahnzug dahin, an den Ruinen des Schlosses Wiesberg vorbei, während in der Tiefe ein Wasserfall aus dem Felsen hervorrauscht. Im Hintergrunde thürmen sich die Berge. Das zweite Bild führt uns zur schnee- und gletscherreichen Königsspitze in den Ortleralpen, das dritte Gemälde vor das den österreichischen Staatsbahnen gehörige „Hotel Elisabeth“ in Zell am See. Die Bilder haben die volle Anerkennung der Besucher gefunden. Der Eisenbahnminister sprach dem Künstler, welcher zugegen war, die volle Anerkennung aus.

Ungarn.

— **Die direkten Tarife mit Ungarn.** Wie der „Pester Lloyd“ meldet, sollen in dem neuen Tarifübereinkommen zwischen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen nach dem derzeitigen Stande der einschlägigen Verhandlungen folgende wesentliche Bestimmungen Aufnahme finden: An Stelle der kilometrischen Auftheilung der Fracht für die Gesammtstrecke tritt die normale Tarifbildung für jede Bahn. Jeder Theil ist verpflichtet, direkte Tarife zu bilden, wenn der andere Theil es verlangt. Bezüglich der Tarifnachlässe ist ein System aufgestellt worden, nach welchem diese Nachlässe erfolgen werden. Beide Theile verpflichten sich zu einer gleichmässigen tarifarischen Behandlung ihrer Transporte, und Tarifmaassnahmen nach der einen Richtung gelten auch für die umgekehrte Richtung.

— **Die Kündigung der direkten Tarife zwischen Oesterreich und Ungarn.** Das Exekutivkomitee des Landesverbandes der ungarischen Fabrikindustriellen beschloss, eine dringende Eingabe an den Ministerpräsidenten und den Handelsminister zu richten und darin den schwerwiegenden Bedenken sämmtlicher an der Ausfuhr betheiligten ungarischen Industrieunternehmungen wegen der durch die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft erfolgten Kündigung der österreichisch-ungarischen, westungarisch-österreichischen und österreichisch-ungarisch-bosnischen Verbandstarife Ausdruck zu geben. Der Verband ersucht die Regierung, die betheiligten Industriezweige darüber zu beruhigen, ob die ungarische Industrie in den durch die gekündigten Verbandstarife berührten Verkehren auch für die Zukunft auf dieselben Tarife rechnen könne, auf Grund welcher der Verkehr nach Oesterreich bisher abgewickelt wurde, und ob auch in den neuen Tarifen der bisherige status quo aufrecht erhalten werden wird. Der Verband ersucht die Regierung, energisch einzugreifen, damit der status quo der Tarifirung nicht zum Nachtheile der ungarischen Ausfuhr geändert werde.

Wie der „Pester Lloyd“ meldet, ist das infolge Kündigung des Tarifkartells zwischen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen neu abzuschliessende Uebereinkommen bereits im wesentlichen festgestellt. Dasselbe bedarf indessen noch der Genehmigung der Aufsichtsbehörden.

— **Die Einnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen** im ersten Halbjahr beliefen sich aus dem Personen-, Militär- und Gepäckverkehr auf 23 027 786 Kr., d. i. um 1 109 923 Kr. mehr als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres; die Einnahmen aus dem Eil- und Frachtgutverkehr betrugen 67 848 386 Kr., um 2 182 663 Kr. weniger als im Vorjahre; die verschiedenen Einnahmen stellten sich auf 7 702 364 Kr., also um 286 918 Kr. höher als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Die gesammten Einnahmen waren um 0,8 %, die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 3 % geringer als im vergangenen Jahre, was zum Theil der allgemeinen ungünstigen wirthschaftlichen Lage, zum Theil der schlechten Ernte des vorigen Jahres zuzuschreiben ist. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich um rund 5 % und die verschiedenen Einnahmen um nahezu 4 % erhöht.

Niederlande.

— **Niederländische Eisenbahngesetzgebung.** Am 1. November d. J. wird eine für die niederländischen Eisenbahnen wichtige Gesetzesänderung in Kraft treten. Bisher unterlagen die Eisenbahnen mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 40 km in der Stunde dem Eisenbahngesetz von 1875 und dem allgemeinen Verkehrs- und Dienstreglement, während die Lokalbahnen mit einer Stundengeschwindigkeit von 20 bis 40 km dem Lokalbahngesetz von 1889, inhalts dessen mehrere Bestimmungen des Gesetzes von 1875 auf Lokalbahnen keine Anwendung finden sollten und dem Lokalbahnreglement unterworfen waren. Die Gesetze von 1875 und 1889 waren daher nicht anwendbar auf Bahnen mit einer Stundengeschwindigkeit von unter 20 km. Diese Bahnen unterlagen nur dem Gesetze von 1880, betreffend die öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Bedenklichkeiten dieses Verhältnisses wuchsen nach Maassgabe der Jahre und mit der Ausdehnung des Kleinbahnnetzes*), indem die Gemeinden und Provinzen die abweichendsten Vorschriften festsetzten.

Mit dem am 1. November d. J. in Kraft tretenden Gesetze vom 9. Juli 1900 (Staatsblad Nr. 118) wird hauptsächlich beabsichtigt, einheitliche Vorschriften für Kleinbahnen zu geben. Das Gesetz von 1875 und die Verkehrs- und Dienstreglements bleiben unverändert gültig für alle Eisenbahnen mit einer Stundengeschwindigkeit von über 50 km.

Alle anderen Bahnen, mit Ausnahme derjenigen, auf welchen nur Personen innerhalb einer Gemeinde befördert werden, unterliegen dem neuen Gesetze von 1900.

Für Lokalbahnen (Stundengeschwindigkeit 20 bis 50 km) enthält dieses Gesetz die Bestimmung, dass die Regelung des Dienstes und des Betriebes einer königlichen Verordnung überlassen wird. Abweichungen von einzelnen Vorschriften des Gesetzes von 1875 sind dabei zulässig.

Kleinbahnen (Höchstgeschwindigkeit 20 km in der Stunde) sind nur einzelnen im Gesetze von 1900 ausdrücklich erwähnten Bestimmungen des Gesetzes von 1875 unterworfen. Ferner werden für Kleinbahnen in einer königlichen Verordnung Vorschriften erlassen werden, betreffend die Sicherheit des Betriebes, die Regelung des Dienstes und die Veröffentlichung der Tarife.

*) Am 31. Dezember 1880 waren 124, am 31. Dezember 1900 1 588 km Kleinbahnen im Betriebe.

Zur Ausführung des Gesetzes von 1900 wurden mit königlichem Erlass vom 18. August d. J. (Staatsblad Nr. 170) das Lokalbahnreglement und mit Erlass vom 31. Juli d. J. (Staatsblad Nr. 162) das Kleinbahnreglement festgestellt. Diese Reglements treten ebenfalls am 1. November d. J. in Kraft. Einheitlichkeit der Vorschriften, ausgedehntere Aufsicht und grössere Sicherheit des Betriebes sind die Vortheile dieser neuen Regelung. B.

— **Niederländisches Eisenbahnwesen.** Einem Berichte des österreichischen Konsuls in Amsterdam über die Entwickelung des niederländischen Eisenbahnwesens im Jahre 1901 entnehmen wir folgende Mittheilungen: Für folgende Eisenbahnbauten ist im Jahre 1901 das Enteignungsrecht durch besondere Gesetze gewährt: Stiens-Harlingen mit einer Zweiglinie von Tjammarum nach Franeker; Rotterdam-Hoogvliet, Oud-Beverland - Goudswaard, Stryen - Blaakschen Dyk und Middeldyk-Zwyndrecht; Nymegen-Wamel; Gouda-Schoonhoven; 's Gravenzande-Hoek van Holland; Naaldwyk-Maassluis und Maaslandsche Dam-Delft; Zwolle-Marienberg; Kwadyk-Edam-Solendam; Almelo-Coevorden; ferner betreffend die Umwandlung der Lokaleisenbahn Haarlem-Zandvoort in eine gewöhnliche Eisenbahn; die Errichtung eines Eisenbahnhafens mit zugehörigen Werken zu Hellevoetsluis behufs einer Eisenbahnverbindung zwischen Hellevoetsluis und Middelharnis und einer Eisenbahnlinie Hellevoetsluis-Rotterdam; endlich betreffend die Vergrösserung der Station Naarden-Bussum. Im Gesetzgebungswege wurden unverzinsliche staatliche Vorschüsse bewilligt, und zwar zur Errichtung einer Lokaleisenbahn Dinxperlo-Vaarsseveld ein Vorschuss (bis 105 000 fl.), dann zur Errichtung der Dampftramways: von Tilburg über Oirschot nach St. Oedenrode, von Tilburg über Gilze nach Dongen und von Tilburg über Goirle nach Hilvarenbeek (ein Vorschuss bis 380 000 fl.); von Rosmalen über Grave nach Cuyk (bis 217 000 fl.); von Eindhoven über Geldrop nach Helmond (bis 140 000 fl.); von Tiel nach Culenborg (bis 210 000 fl.); von Egmond aan Zee über Alkmaar nach Bergen (bis 122 000 fl.); von Maastricht nach Vaals (bis 160 000 fl.). Ferner wurde ein Gesetzentwurf, betreffend die Enteignung zur Errichtung einer Eisenbahn Zwolle-Marienberg, eingebracht. Es besteht das Projekt der Errichtung einer Eisenbahn Delft-Zoetermeer mit Anschluss in letzterer Station an die Linie Haag-Gouda der Staatseisenbahn, und zwar zur Abkürzung des Weges nach Utrecht, welcher jetzt von Delft über den Haag oder über Rotterdam führt. Die niederländische Lokaleisenbahngesellschaft in Utrecht hat an den Minister für Wasserstaat, Handel und Industrie das Ersuchen um Ertheilung einer Konzession für nachbenannte Eisenbahnlinien gerichtet: Nunspect (Station der niederländischen Centraleisenbahn) - Adebroek - Elburg-Mezep-Hattem (Station der niederländischen Centraleisenbahn). Den Betrieb soll die niederländische Centraleisenbahngesellschaft übernehmen. Eine Beihilfe spricht die Gesellschaft nicht an, weder vom Staate, noch von der Provinz, noch auch von interessirten Gemeinden. Umfassende Dampftrambahnpläne bestehen für den südöstlichsten Theil Frieslands. Im Berichtsjahre erfolgte, und zwar im April, die Eröffnung der Linie Leeuwarden-Ferwerd, eines Theiles der nordfriesischen Lokaleisenbahn und Ende August die Eröffnung der Linie Bilt-Zeist.

Nach einem im Berichtsjahre erstatteten Ausschussberichte der zweiten Kammer haben die vom Staate mit den beiden grossen Eisenbahngesellschaften, der „Hollandsche Yzeren Spoorwegmaatschappij“ und der „Maatschappij tot Exploitatie van Staats-Spoorwegen“ geschlossenen Uebereinkommen, wonach der Betrieb der in staatlichem Eigenthum befindlichen (vom Staate erbauten oder angekauften) Eisenbahnen (des weitaus grössten Theiles der niederländischen Bahnen) an die beiden genannten Gesellschaften verpachtet ist, nicht die gewünschten Erfolge erzielt, wenngleich Handel und Verkehr aus der Konkurrenz der beiden Gesellschaften zweifellos Nutzen gezogen haben. Die seitens der beiden Gesellschaften ihren Aktionären gezahlten Dividenden stellen sich jährlich durchschnittlich nur um weniges höher, als die Zinsen des vom Staate aufzunehmenden Betriebskapitales betragen würden. Es wurde in der zweiten Kammer auch über zu grosse Sparsamkeit im Betriebe der Bahnen geklagt, welche Klagen von der Regierung als unbegründet bezeichnet wurden. In den Uebereinkommen sei die Zahl der Züge auf täglich mindestens fünf nach jeder Richtung festgesetzt, wovon nur mit Zustimmung der Regierung abgewichen werden dürfe, und welche bei bedeutenderem Verkehre oft beträchtlich überschritten werde, während nur auf einer einzigen, der Strecke Tilburg-belgische Grenze, und zwar wegen sehr geringen Personenverkehres, die Zahl der Züge in der einen der beiden Richtungen von fünf auf vier herabgesetzt wurde. Es wurde von der Regierung weiter darauf hingewiesen, dass sich die niederländischen Eisenbahnen gerade in der Anzahl der Züge sehr günstig von jenen der Grenzstaaten unterscheiden, woselbst Linien mit weniger als fünf Zügen nicht zu den Ausnahmen zählen.

In Angelegenheiten der Tarife wurde von der Regie-

rung erklärt, dass es bei der dermaligen Regelung des Personentarifes zur Ausfindigmachung des billigsten Weges thatsächlich längeren Studiums bedürfe. Es sei dies die Folge der Bestrebungen beider Gesellschaften, möglichst viel Reisende für ihre Linien zu gewinnen, sowie der Verschiedenheit der beiderseitigen Tarifsysteme. Uebrigens wurden Rundreisekarten, weiter auf zahlreiche Ansuchen auch Radfahrerkarten zum halben Preise der Rückfahrkarten eingeführt. Gegen die 45 tägige Gültigkeitsdauer von Rückfahrkarten wurden so viele Bedenken geltend gemacht, dass die Gültigkeitsdauer auf 30 Tage festgesetzt wurde. Auch diese Dauer sei lang genug, um zahlreichen Missbräuchen Raum zu geben. Bei den sehr beschränkten Entfernungen des Landes werden übrigens die Rückfahrkarten mit besagter 30 tägiger Gültigkeit vollständig ausgenutzt, so dass zur Einführung längerer Gültigkeitsdauer gar kein Grund vorliege. Wünsche nach Einführung des Freigepäckes von 25 kg, wie es in Norddeutschland besteht, wurden ablehnend mit dem Hinweis auf die dadurch bedingten höheren Fahrpreise beantwortet, welche auch Reisende treffen, die Gepäck nicht mit sich führen.

Die Zahl der Güterwagen der holländischen Eisenbahn erhöhte sich in 1900, abzüglich der ausser Dienst gestellten, um 201; in 1901 wurden 505 neue Wagen abgeliefert, während 50 ausser Dienst zu stellen waren. Zur Ablieferung im Jahre 1902 hat die holländische Eisenbahngesellschaft 110 Güterwagen bestellt. Die niederländischen Eisenbahnlinien haben insgesammt eine Länge von 5 298 km, welche von 822 Lokomotiven, 2 108 Personenwagen und 12 575 Güterwagen befahren werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Das Eisenbahnunglück bei Arleux.** Am 27. September hat sich in Nordfrankreich ein Eisenbahnunglück ereignet, das unter die schwersten der Unglückschronik einzureihen ist. Wie schon kurz mitgetheilt, wurden über 20 Personen getödtet — 20 waren sofort todt, einige starben bald an ihren Verwundungen — und gegen 60 Personen verletzt. Wir geben zunächst den wesentlichen Inhalt der Mittheilungen wieder, welche Pierre Maruéjouls, Kabinetchef im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und Sohn des Leiters dieses Ministeriums, alsbald nach seiner Rückkehr von der Unglücksstätte einem Vertreter des „Temps" gemacht hat. Er äusserte: Die Ursachen des Unglücks sind festgestellt; es handelte sich um einen Fehler in der Weichenstellung. Vor dem kleinen Bahnhof von Arleux bildet die Strecke eine gerade Linie; in der Station aber gehen von dieser zwei Bahnhofsgleise aus, welche sie durch zwei hintereinander folgende Kurven wieder treffen. Der Lokomotivführer des Zuges 2828 hatte die Schnelligkeit beim Durchfahren des Bahnhofs von Arleux nicht zu verlangsamen, da der Zug dem Hauptgleise zu folgen hatte; aber er stiess auf ein offenes Bahnhofsgleis und fuhr hinein. Die Behauptung, dass wegen Arbeiten am Hauptbahngleis der Fahrweg des Zuges von der Station geändert sei, ist unrichtig. Sicher ist, dass die Weiche für das Nebengleis gestellt war, durch wen, weiss man noch nicht und wird vielleicht schwer festzustellen sein. Am Unglückstage war man gerade im Begriff, die Weichen oder genauer die Stellwerksvorrichtungen (appareils d'enclanchement) auszubessern. Da infolge dessen die zu dem Bahnhofsnebengleise, auf welchem das Unglück sich ereignet hat, führende Weiche nicht mehr von dem Posten aus, der sie gewöhnlich regelte, gelenkt werden konnte, war ein Beamter beauftragt, sie mit der Hand zu stellen. Auf Befragen hat dieser Beamte versichert, dass 10 Minuten vor der Durchfahrt des Zuges er diese Weiche auf das Hauptgleis gestellt und das Bahnhofsnebengleis geschlossen hat. Sofort nach der Katastrophe hat man aber festgestellt, dass die Weiche vollständig unversehrt war; sie hatte durch das Einfahren des Zuges nicht gelitten, es hatte auch kein sogenanntes Aufschneiden stattgefunden. Jedoch ist der aufgetauchte Gedanke, dass nach der Weichenschliessung durch den Beamten die Weiche von verbrecherischer Hand (man sprach von einem anarchistischen Anschlag) wieder geöffnet sei, kaum zulässig. Wenige Meter von der Weiche ist eine Schankstätte, wo im Augenblick des Unglücks mehrere Eisenbahnbeamte beim Essen waren. Wenn sich jemand dem Gleise genähert hätte, würde er von dort gesehen worden sein. Man könnte annehmen, dass ein Beamter das Nebengleis wieder geöffnet hätte, um einen Wagen passiren zu lassen, und vergessen hätte, es wieder zu schliessen. Aber die Untersuchung hat auch diese Vermuthung als unhaltbar erwiesen. Der Schnellzug ist also auf das Nebengleis gefahren. Da der Zugführer sah, dass in der scharfen Kurve die Schnelligkeit gemässigt werden musste, hemmte er den Zug. Die Maschine sprang aus den Gleisen und legte sich um, indem sie die Bettung aufwühlte, sie bildete somit einen Wall, gegen den die Wagen sich brachen und in- und aufeinander schoben. Der materielle Schaden ist bedeutend. Man kann sagen, dass fast alle Wagen, welche der Westbahn gehörten, völlig zerstört sind. Hilfe wurde schnell organisirt. 20 Personen wurden sofort getödtet, 12 Schwerverwundete nach Douai geschafft, wovon einer bei der Ankunft starb und vier in verzweifeltem Zustande waren. Von 95 Reisenden, die der Zug enthielt, sind kaum 15 bis 20 unbeschädigt aus der Katastrophe hervorgegangen.

Soweit die Mittheilungen des Kabinetchefs Maruéjouls, mit denen laut „Temps" der spätere summarische Bericht der Ingeniöre übereinstimmt. Wie wir dem „Matin" entnehmen, wirft der Bericht des zuständigen Ingeniörs der Nordbahn die ganze Schuld auf den Bahnhofsbeamten von Arleux, der mit der Aufsicht (vérification) der Weichen betraut war. Das letztgenannte Blatt sagt noch allgemein über die Weichenvorrichtung: Gewöhnlich ist die Weiche durch ein sogen. „Bourret"-Schloss geschlossen, dessen Schlüssel einen besonderen Platz im Büro des Bahnhofsvorstandes einnimmt. Dieser Schlüssel kann nicht weggenommen werden, ohne dass mit demselben Griff eine 1 800 m entfernte Scheibe in Bewegung gesetzt wird. Das „Bourret"-Schloss hatte wegen der Arbeiten auf dem Bahnhof von Arleux entfernt werden müssen. Von einem Beamten der Betriebsverwaltung der Nordbahn geht folgende wichtige Erklärung aus: Es besteht eine Verordnung, welche die Herstellung von Bahnhofsgleisen untersagt, deren Weiche spitz gegen die auf der Hauptlinie ankommenden Züge zuläuft. Aber diese Vorsichtsmaassregel ist nur möglich, wenn zwei Gleise da sind. Nun ist aber die Nebenbahnlinie (d'intérêt secondaire) von Douai nach Cambrai, deren eine Station Arleux ist, nur eingleisig. Es müssen also nothwendigerweise auf allen ihren Bahnhöfen die Weichen der Bahnhofgleise spitz entweder gegen die von der einen oder gegen die von der anderen Richtung kommenden Züge einlaufen. Deshalb ist eine sehr genaue Ueberwachung des Weichendienstes nöthig und trifft den mit dieser Aufgabe betrauten Beamten eine grosse Verantwortung. Der betreffende Betriebsbeamte der Nordbahn bemerkte dem Vertreter des „Temps" dazu, unglücklicherweise sei das Bahnhofsgleis, auf welchem der Schnellzug entgleiste, in voller Umarbeitung; zur Zeit sei nicht einmal Bettung vorhanden, die Gleise seien vielmehr nur auf den Boden gelegt. So habe das hohe Gewicht der Lokomotive es leicht zerstören können.

Wie bei allen solchen erschütternden Gelegenheiten, so wurden auch hier in der erregten öffentlichen Meinung und in der Presse Vorwürfe laut: die Nordbahngesellschaft spare an ihren Beamten, die überanstrengt seien, usw. Im übrigen möge aus den mannigfaltigen Mittheilungen und Ausführungen der Pariser Blätter noch folgendes erwähnt sein. Arleux ist ein grosser ländlicher Ort von 1 700 Einwohnern an der Grenze der Departements Nord und Pas de Calais, 11 km von Douai. Der entgleiste Zug war ein Schnellzug mit allen Klassen. Er geht um 7.44 Morgens von Lille ab und ist erst im Mai 1901 zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Nord- und Ostfrankreich geschaffen worden. Er geht über Douai und Cambrai und verzweigt sich in Busigny nach Reims und Nancy. Es ist, wie der „Matin" ausführt, einer der meistbenutzten Schnellzüge dieser Gegend. Der entgleiste Zug hatte Douai zur fahrplanmässigen Stunde — 8.11 Morgens — passirt und durchfuhr Arleux auf dem Wege nach Cambrai mit einer Schnelligkeit von 60—70 km die Stunde. Der Lokomotivführer soll die volle Geistesgegenwart behalten und sofort, als er merkte, dass er auf falschem Gleis war, gebremst und Gegendampf gegeben haben. Es war, wo es sich nur um Sekunden handelte, zu spät. Merkwürdig ist, dass der Lokomotivführer ganz unversehrt aus der fürchterlichen Katastrophe hervorging und der Heizer nur einige ganz leichte Hautabschürfungen erlitt. Der Zug war aus Lokomotive, Tender, Gepäckwagen und sieben Personenwagen zusammengesetzt. Schreckliche Beschreibungen werden über den Zustand der Todten und Schwerverwundeten gemacht; einem waren beide Beine abgefahren, einem anderen der Kopf völlig zerquetscht usw. Uns vorliegende Abbildungen nach Photographien in dem Pariser Fachblatt „Le Génie Civil" zeigen die grausige Zertrümmerung und Zusammenschiebung der Wagen. Der Gepäckwagen an der Spitze ist weniger beschädigt, nur seine Vorderseite eingedrückt. Vom folgenden Wagen III. Klasse ist das erste Abtheil gegen den Gepäckwagen vollständig zerquetscht; dann folgt eine ganz unzusammenhängende Inaneinanderhäufung von Wagen und Trümmern; ein Wagen I. Klasse ist in einen vorangehenden III. Klasse fast vollständig eingedrungen. Die letzten drei Wagen — nach anderen Angaben nur der eine letzte — sind ziemlich unbeschädigt auf dem Gleise geblieben. Unter den 20 sofort Getödteten war eine Frau und ein Kind.

— **Eine neue grossartige Eisenbahnbrücke in Frankreich.** Bei der Einweihung der neuen Eisenbahnlinie von Carmaux nach Rodez im Departement Aveyron hielt der Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls eine begeisterte Rede über den Kunstbau der Brücke bei Tanus, welche diese Linie enthält. Zur Vervollständigung der kurzen Mittheilung in Nr. 80 S. 1212 d. Ztg. theilen wir noch mit, dass diese Brücke ohne die Zu-

fahrten in einer Länge von 250 m und in einer Höhe von 114 m über den Viaur gespannt ist. Der Minister sagte in der Festrede u. a.: „Im vorigen Jahre besuchte ich bei einer Reise in Schottland die Forthbrücke in der Nähe von Edinburg. Der starke Eindruck von Bewunderung, der durch die drei ungeheuren, über einen Meeresarm von 1,5 km gespannten Bogen hervorgebracht wurde, verdarb sich für mich durch den Gedanken, dass unser Frankreich gegenüber anderen Ländern in solchen Bauten sehr zurück sei. Ich that meinem Vaterland unrecht. Gewiss ist die Tanusbrücke mit der Forthbrücke in ihren Grössenverhältnissen und in der von ihr zu erfüllenden Aufgabe nicht vergleichbar, aber wie sehr ist ihre Aesthetik überlegen, ihre edlere Auffassung, das geistvolle System mit diesem für das Auge unentwirrbaren Netz, dieses luftige Spitzengewebe, durch welches die Kraft sich in Schönheit löst. Der Geist unserer Rasse, in dem sich Klarheit, Einfachheit, Eleganz verbindet, offenbart sich vollständig in diesem Werke, das man sich gefällt als noch einzig in Europa zu bezeichnen.“ Und den Schöpfer der Brücke, Ingeniör Professor Bodin, redete der Minister noch überschwänglicher an: „Sie können stolz sein, Herr Bodin, und sagen: exegi monumentum. Ich kenne seit der Renaissance kein Werk, das diesem vergleichbar wäre. Sie können der Unsterblichkeit sicher sein.“

— **Geschäftsführung und Rechnung der schweizerischen Bundesbahnen.** Der Bundesrath hat den ersten Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes der Bundesbahnen für 1901 genehmigt mit dem Bemerken: Bedenkt man die Grösse und das Ungewöhnliche der Aufgabe, die verschiedenen Verwaltungszweige zu organisiren und mit einander in Einklang zu bringen, so darf man mit dem Ergebniss dieses ersten Jahres zufrieden sein.

— **Eröffnung der Bahn Herby-Czenstochow.** Am 8./21. September d. J. ist auf dieser russischen Bahnstrecke der zeitweilige Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Entfernung vom Flecken Herby zur Stadt Czenstochow beträgt 16 Werst (17,07 km). Gleichzeitig sind die fünf bezw. 1 km langen Zweigbahnen nach den Fabriken Hantke und Bljachowna für den Güterverkehr dem Betriebe übergeben worden.

— **Eröffnung des regelmässigen Verkehres auf der Kiew-Kowel-Eisenbahn.** Wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ (Nr. 213) mittheilt, wird mit dem Tage der Eröffnung des regelmässigen Verkehres auf der Linie Kiew-Kowel, die in diesem Monat erfolgen soll, diese Linie den dem Staate gehörenden Südwestbahnen zugetheilt werden. Im direkten Personenverkehre werden dann die direkten Tarife angewandt werden, während im Güterverkehre die Tarife an den beiden Endpunkten (Kiew und Kowel) gebrochen werden sollen. Eine solche Tariferstellung ist, wie das amtliche Blatt angibt, nach Lage der Verhältnisse nicht zu umgehen, weil die Bahn zunächst in einer „leichteren Bauart“ hergestellt worden ist. Erst nachdem die Arbeiten zur Erhöhung der Durchlassfähigkeit der Bahn in späterer Zeit ausgeführt sein werden, wird es auch zulässig sein, die allgemeinen Tarife anzuwenden und Durchgangsgüter zu befördern.

Es war uns neu, dass die Strecke Kiew-Kowel nicht schon sofort als leistungsfähige Hauptbahn erbaut worden ist, sondern dass sie, wie unsere amtliche Quelle wörtlich angibt, „nach einem leichteren Typus“ erbaut worden ist. Offenbar sind die Erfahrungen, die bei der sibirischen Bahn gemacht worden sind, noch nicht kostspielig genug, und man versucht, wie sich dieselbe Sache im europäischen Russland ausnimmt!

— **Erweiterung der Moskau-Kasanbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat dem „St. Pet. Her.“ zufolge zum 30. d. Mts. eine ausserordentliche Versammlung zwecks Prüfung der Frage der Erweiterung des Unternehmens und der Vergrösserung des Umsatzkapitals der Gesellschaft einberufen. Es wird der Bau der breitspurigen Linie Moskau - Murom - Arsamas - Schichrany, einer Station der Moskau-Kasaner Eisenbahn, geplant, und wird dadurch nicht nur die Strecke Moskau-Kasan gekürzt, sondern auch die Möglichkeit der Ausfuhr verschiedener Erzeugnisse aus dem an Fabriken reichen Gebiete geboten. Auch wird der Bau einer Linie von Ssimbirsk nach der Wolga und einer Brücke über die Wolga bei Kasan geplant.

— **Verpackung von Häuten und Fellen in Russland.** Wir haben seiner Zeit zunächst berichtet, dass von dem Minister der Verkehrsanstalten eine Verordnung über die Verpackung von Häuten und Fellen erlassen worden ist, und sodann mitgetheilt, dass in Russland ein allgemeiner Sturm gegen diese Verordnung losbrach, weil sie die Handelsunkosten so wesentlich erhöhte, dass der Wettbewerb auf dem Weltmarkt sehr erschwert sein soll. Um nun diese bösen Folgen der Anordnung, welche offenbar den guten Zweck hatte, in gesundheitlicher Beziehung alle möglichen Vorkehrungen zum Schutze der Bevölkerung zu treffen, soweit angängig unschädlich zu machen, wurde auf der letzten allgemeinen Tarifkonferenz die Frage betreffend Ermässigung der zur Zeit geltenden Tarife für den Transport von unbearbeiteten Häuten und Fellen geprüft. Anlass zur Durchführung dieser Tarife gaben, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ (Nr. 213), die vom Finanzministerium herausgegeben wird, ausdrücklich berichtet, die vom Ministerium der Verkehrsanstalten erlassenen und am 1./14. September d. J. in Kraft getretenen Regeln über den Transport der genannten Waaren, wonach es verboten ist, unbearbeitete Häute und Felle in unverpacktem Zustande auf den Eisenbahnen zu befördern. Infolge dessen hatte das Landwirthschaftsministerium anlässlich zahlreicher Klagen der Landwirthe um eine entsprechende Herabsetzung der Tarife nachgesucht. Die Tarifkonferenz lehnte dieses Gesuch ab, doch beschloss sie, das Ministerium der Verkehrsanstalten zu bitten, die Wirksamkeit der neuen Regeln bis auf weiteres aufzuheben und die Regeln einer neuen Durchsicht zu unterziehen. Die Frage ist, wie das amtliche Blatt weiter mittheilen kann, dem Konseil für Eisenbahnangelegenheiten übergeben worden. Damit wird wohl dieser so heftig angegriffenen Verordnung ein ehrenvolles Begräbniss zu Theil geworden sein, um so mehr, als der Beschluss der Konferenz, betreffend die Ablehnung des Gesuchs der Landwirthe, nunmehr vom Finanzministerium bestätigt worden ist.

Fremde Welttheile.

— **Das Guvernement Tomsk unter dem Einflusse der grossen sibirischen Bahn.** Eine verhältnissmässig gute Quelle zur Beurtheilung der wirthschaftlichen Lage eines Guvernements und der Entwickelung von Industrie und Gewerbe bieten in Russland die Berichte der Steuerinspektoren. Aller Voraussicht nach werden auch diese Quellen nicht vollständig rein fliessen und es wird auch hier vielfach der Wunsch der Vater der Beobachtungsergebnisse sein; aber immerhin sind die Zahlenangaben ein nicht zu unterschätzender Gradmesser für das, was wirklich vorhanden ist, und aus dem Vergleich einer Reihe solcher Jahresberichte ergibt sich, was sich neu gebildet hat. Wenn man also mit der vorangedeuteten Einschränkung an die Benutzung dieser Berichte vorsichtig herangeht, so kann man sich immerhin ein recht gutes Bild über den wirthschaftlichen Stand des Gebietes bilden. Ein solcher Bericht über das Guvernement Tomsk hat der deutschen „St. Petersburger Ztg.“ vorgelegen, deren Bericht wir einige Notizen entnehmen.

In erster Reihe wird festgestellt, dass durch den Bau der Bahn ein starker Zuzug fremder Elemente nach den Städten des Guvernements Tomsk stattfand, der theilweise sehr schnell zu wachsen anfing, wie z. B. in Tomsk, Barnaul und Biisk, während andere Städte, wie Kainsk, Kusnezk, Kolywan und Narym, in ihrer Entwickelung nicht nur stehen blieben, sondern sogar an ihrer früheren Bedeutung eingebüsst haben. Andererseits sind einzelne Dörfer, wie Nowo=Nikolajewsk und Kamen, zu Städten herangewachsen.

Im Laufe der letzten fünf Jahre flossen der städtischen Bevölkerung alljährlich 3000 Personen beiderlei Geschlechts zu, wobei die Mehrzahl sich in Biisk und Barnaul niederliess und in diesen Städten einen regelmässigen Zuwachs von 4% jährlich herbeiführte. Hierzu kommt dann noch ein Zuzug aus der ländlichen Bevölkerung der nächsten Umgebung; dieser Theil bleibt allerdings steuerpflichtig bei seiner Gemeinde, weil die Einschreibegebühren zu theuer sind. Damit hängt es denn auch zusammen, dass die Bevölkerung in Tomsk langsamer als in Nowo=Nikolajewsk steigt.

Das schnelle Wachsen der städtischen Bevölkerung hat dann seinerseits eine verstärkte Nachfrage nach Wohnungen und dadurch ein gewisses Baufieber hervorgerufen, welches eine Preissteigerung für Arbeitskräfte, Baumaterialien und Grundstücke nach sich zog.

Hat der Bau der Bahn so einen Einfluss auf die Entwickelung der äusseren Gestalt der Städte gehabt und kann er als ein recht erheblicher bezeichnet werden, so hat die Bahn auf die Entwickelung des gewerblichen Lebens des Landes einen gewaltigen Einfluss gehabt.

Vor dem Bau der Bahn war Tomsk das bedeutendste Handelscentrum, welches den sibirischen Durchgangshandel zwischen dem europäischen Russland und Sibirien vermittelte. Nach Fertigstellung der Bahn büsste Tomsk diesen Charakter ein und es bildeten sich neue Handelscentren. Hierbei trat gleichzeitig ein Verfall des früher blühenden Hausirhandels ein. Im Zusammenhang hiermit mussten viele alte Handelshäuser, die sich von ihren altgewohnten Handelsübungen nicht losmachen wollten, um sich den neuen Bedingungen anzupassen, ihre Geschäfte aufgeben, während an ihre Stelle neue Unternehmungen traten, die mit gutem Erfolge arbeiten.

Am einschneidendsten erscheinen diejenigen Veränderungen, die im Leben der bäuerlichen Bevölkerung durch den

starken Zuzug von Uebersiedlern vor sich gegangen sind. Die ausserordentlich lebhafte Besiedelung des Gebietes hat wesentliche Verwickelungen in administrativer, wirthschaftlicher und fiskalischer Beziehung nach sich gezogen. Es entstanden schnell eine grosse Anzahl neuer Ansiedelungen und eine starke Ausdehnung der vorhandenen Dörfer. Ganz besonders gross sind die Dörfer im Altaibezirk, wo 88 Dörfer über 300 000 Dessjätinen (= 327 600 ha) Land besitzen. Neben der starken Besiedelung des Gebietes trat gleichzeitig das Bestreben der Bauern hervor, von der Naturalwirthschaft zur Geldwirthschaft überzugehen. So lässt sich auch im allgemeinen von einer gewissen Wohlhabenheit des Bauern im Guvernement Tomsk reden, da er durch einen genügenden Landantheil sichergestellt erscheint. Diese Thatsache wird auch durch den Umstand erhärtet, dass die Mehrzahl der Ansiedler eine vollständig selbständige Wirthschaft führt.

Dem Berichte nach entfielen im Jahre 1899 auf einen Bauernhof: $4\frac{1}{2}$ bis $7\frac{1}{2}$ Pferde, 4 bis 7 Stück Rindvieh, 6 bis 10 Stück Kleinvieh, 5 bis 10 Dessjätinen (= 10,92 ha) bebautes Land.

Die Getreidevorräthe haben in dem genannten Jahre 45 000 000 Pud (= 737 100 t) nach Abzug der zur Verpflegung und Aussaat erforderlichen Menge betragen. Da der Absatz nach aussen hin ein geringer ist, so war die Bevölkerung vortrefflich versorgt. Die letzten beiden Missernteiahre haben allerdings hierin insofern manches geändert, als die Getreidevorräthe gänzlich erschöpft sind, doch scheint schon in diesem Jahre eine sichtbare Erholung des ganzen Gebietes vor sich zu gehen, da die Mehrzahl der Bauern ihre Steuern ohne jeden Druck von aussen bezahlt haben. Zudem macht sich unter dem Einfluss des in Sibirien besonders entwickelten Meiereiwesens ein steter Uebergang zur Viehzucht bemerkbar, welche dem Bauernstande einen sichereren Ertrag als der reine Ackerbau abwirft.

Wenn man solche anscheinend sachlichen Berichte liest, sollte man wirklich glauben, dass Sibirien und seine Bevölkerung, wenigstens die des Guvernements Tomsk, schon jetzt durch die Eisenbahn in einen gewissen Zustand der Blüthe gekommen ist. Namentlich der Umstand, dass die bäuerliche Bevölkerung, nachdem zwei Missernten die wirthschaftlichen Verhältnisse in ihren Grundfesten erschüttert haben, schon bei der ersten einigermaassen guten Ernte die Steuern freiwillig zahlen, zeigt deutlich, dass sie nicht allein von dem schwankenden Ergebniss der Getreideernte abhängig ist, sondern sich noch auf andere Erzeugnisse stützen kann. Das will aber ziemlich viel sagen, denn das, was die bäuerlichen Wirthschaften in diese verhältnissmässig günstige Lage gebracht hat, ist der Meiereibetrieb; dieser musste aber als etwas ganz neues im Lande erst Fuss fassen, und das ist mit staunenswerther Schnelligkeit geschehen.

— **Die sibirische Eisenbahn und die Verbindung mit Ostasien.** Hierüber schreiben die „Berl. N. Nachr.“: Mit der wachsenden kommerziellen Bedeutung der ostasiatischen Ländereien für die am internationalen Handelsverkehr betheiligten Länder vermehren sich die Bemühungen, die Verkehrsverhältnisse zwischen Europa und Ostasien weiter zu fördern und die Verbindungen der Hauptstädte der europäischen Kulturländer mit China und Japan noch günstiger zu gestalten, als sie infolge der Eröffnung der transsibirischen Bahn geworden sind. Mit dieser Frage hat sich auch eine internationale, von chinesischer Seite veranlasste und von Vertretern des Eisenbahnwesens verschiedener Länder beschickte Konferenz befasst, die kürzlich in London abgehalten worden ist. Die über die vorbereitenden Maassnahmen, Umfang und Tarif des Personen- und Güterverkehrs gepflogenen Verhandlungen haben, wie es scheint, im grossen und ganzen zu übereinstimmenden Ergebnissen geführt. Von europäischen Städten sollen London, Paris, Berlin, Wien, Amsterdam, Brüssel, St. Petersburg und Budapest, von asiatischen Plätzen der russische Hafen Dalny, Peking, Schanghai, Yokohama und mehrere andere Städte des fernen Ostens in den projektirten europäisch-russischen Durchgangsverkehr hineinbezogen werden. Von besonderem Interesse ist die Abkürzung der Reisedauer, welche durch das Zustandekommen diesbezüglicher internationaler Abmachungen erreicht werden würde. Die Entfernung der Hauptstädte der westeuropäischen Länder von den russischen Grenzstationen Alexandrowo und Wirballen wird mit dem Expresszuge in zwei bis drei Tagen zurückgelegt. Die Fahrt von der russischen Grenze bis Dalny bezw. Port Arthur, den russischen Kriegshäfen in der mandschurischen Halbinsel Liaotung, hofft man so zu beschleunigen, dass die Reisedauer auf 14 Tage herabgesetzt werden kann. Von diesen russischen Küstenplätzen würde man auf der chinesischen Eisenbahn in etwa 16 Stunden Peking, in einem Tage mit dem Postdampfer Tsingtau, in zwei bis drei Tagen Schanghai und Nagasaki an der Südwestspitze Japans erreichen können, so dass sich die Gesammtdauer der Verbindung von den europäischen Hauptstädten nach Peking auf 17 bis 19 Tage, nach den chinesischen und japanischen Hafenorten auf 20 bis 22 Tage belaufen würde, während die Verbindung auf dem Wasserwege von Hamburg und den englischen Häfen durch den Suezkanal 30 bis 32, über den atlantischen Ozean und Vankouver 32 bis 33 Tage erfordert. Es würde also, wenn eine durchgehende Schnellzugverbindung zwischen den Hauptstädten des westlichen Europa und Port Arthur bezw. Peking zustande kommt, die Fahrtdauer im Vergleich zu dem bisher fast ausschliesslich benutzten Wasserwege um etwa 14 Tage verkürzt werden.

— **Chinesische Ostbahn.** Nach einem C. T. C.-Telegramm aus Charbin vom 14. d. Mts. ist die Eröffnung des allgemeinen Verkehrs auf der Strecke Charbin-Wladiwostok auf ein Jahr verschoben worden.

— **Chinesisch-mandschurische Bahnen.** Mit der Rückgabe des bisher von Russland besetzten südlichen Theiles der Mandschurei ist auch die Eisenbahn Niutschwang-Schanhaikwan der chinesischen Regierung wieder übergeben. Ebenso hat England die von ihm bisher verwaltete Eisenbahn Schanhaikwan-Peking an China zurückgegeben.

— **Schantungbahn.** Einer Meldung der „D.-asiat. Warte“ zufolge ist die Telegraphenlinie der Schantung-Eisenbahngesellschaft seit dem Monat September bis Chingchoufu (146 km) vollendet, während die Erdarbeiten bis Tschoutsun (310 km) vorgeschritten sind. Der gleichen Meldung zufolge hat Baumeister Hildebrand in der Nähe von Chingchoufu Blei- und Silbererze entdeckt.

— **Ueber den Bau der Kap-Kairobahn** entnehmen wir einem amerikanischen Konsularberichte im Anschluss an unsere Mittheilungen in Nr. 80 S. 1213 d. Ztg. über die Fertigstellung der Bahn bis Salisbury noch folgendes: Die Entdeckung der Kohlenlager von Wanka veranlasste die Erbauer der Linie Buluwayo-Salisbury, dieser eine mehr westliche Richtung zu geben; sie wird den Sambesifluss bei den Viktoriafällen überschreiten und im Herbst 1903, wie man hofft, bis dorthin fertig gestellt sein. Um die schon bestehenden Abschnitte der Kap-Kairobahn mit dem ägyptischen Bahnnetze zu verbinden, müssen noch die Linien von Salisbury nach den Viktoriafällen (rund 250 km) und von dort bis zum Kissalasee (rund 1 125 km) gebaut werden. Dies würde eine Führung der Bahn durch das Gebiet des Kongostaates bedeuten, und der amerikanische Bericht theilt dann auch weiter mit, es soll von den Stanleyfällen am oberen Kongo eine Bahn nach Mehagi, am Albert-Nyansasee (rund 775 km) gebaut werden. Wie bekannt, sei durch einen am 14. April d. J. in Brüssel unterzeichneten Vertrag der Weg durch das deutsch-afrikanische Gebiet aufgegeben und statt dessen die Streckenführung durch den Kongostaat beschlossen worden. Wenn aber die deutsche Regierung ihre Bahn von Dar-es-Salaam zum Tanganyka baue, so würde das ursprüngliche Rhodes'sche Projekt sich verwirklichen; die beiden Bahnen könnten, statt sich gegenseitig auszuschliessen, sicherlich gleichzeitig bestehen, indem sie verschiedene Bedürfnisse befriedigten. Wenn die Kap-Kairobahn am Kissalasee die Eisenbahnen und Wasserstrassen des Kongogebietes erreiche, sichere sie sich einen Handelszufluss aus dem Westen von der allergrössten Bedeutung. Im Osten erwarten zwei Bahnen die Vollendung der Hauptader, nämlich die Bahn von Beira nach Maschonaland und die Bahn Mombasa-Uganda. Eine andere östliche Zuflusslinie wäre die geplante Bahn von Suakim nach Kartum über Berber (rund 560 km), durch welche Suakim der recht eigentliche Hafen des Sudans zum grossen Schaden Alexandriens werden würde. Auch die abessinische Linie von Dschibuti nach Addis-Abeba werde in Zukunft der Kap-Kairobahn einen grossen Aufschwung geben.

Soweit der amerikanische Bericht, der für Deutschland insofern sehr lehrreich ist, als er zeigt, welche Bedeutung der ostafrikanischen Mittellandbahn für die ganze Führung der Kap-Kairobahn beigelegt wird.

— **Die Benguellabahn (Portugiesisch-Angola).** Ein öffentliches Ausgebot für den Bau der beiden ersten Abschnitte der Benguellabahn hat am 6. d. Mts. in Lissabon stattgefunden. Diese Bahn soll in Meterspur gebaut werden. Die Schienen erhalten ein Gewicht von 25 kg auf das Meter. Die beiden auszuführenden Abschnitte haben eine Länge von ungefähr 61,5 km, das Unternehmen umfasst die Arbeiten am Unterbau, an der freien Strecke, eine Anlegebrücke in der Bucht von Lobito mit einem fahrbaren Krahn und einem Hebezeug von 25 t. Die Dauer der Arbeiten ist auf $3\frac{1}{2}$ Jahre berechnet.

— **Wagenbeschaffung für die kapländischen Bahnen.** Ende vorigen Monats beschloss die Regierung der Kapkolonie, für 1 000 000 £ Eisenbahnwagen anzukaufen und den Bahnhof in Kapstadt mittelst eines Kostenaufwandes von 140 000 £ zu erweitern.

Allgemeines.

— **Die Herstellung eiserner Strassengleise in Landstrassen** ist der Gegenstand einer im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ vom Landesbaurath Nessenius zu Hannover veröffentlichten Abhandlung, der wir die erfreuliche Thatsache entnehmen, dass sich die Aufmerksamkeit der preussischen Provinzial- und Kreisbehörden diesem Gebiete schon seit längerer Zeit mit Ernst und Eifer zugewandt hat. Danach sind namentlich die Landesbauinspektoren Rautenberg zu Gardelegen, Gravenhorst zu Stade und der Kreisbaumeister Pusch zu Grottkau (jetzt zu Gleiwitz) mit Erfolg beflissen gewesen, innerhalb ihrer Bezirke längere Landstrassenstrecken mit einem Schienengleise auszugestalten, um auf diese Weise zunächst Erfahrungen darüber zu sammeln, welches Schienenprofil und welcher Unterbau den Anforderungen, die der Fuhrwerksverkehr an eine solche Einrichtung zu stellen hat, am besten entsprechen möchte. Wenn man bedenkt, dass nach den von Gravenhorst in der „Deutschen Bauzeitung“, Jahrg. 1902 S. 268 angestellten Berechnungen ein Zugthier auf Eisenschienen etwa 3 bis 5 Mal soviel Last fortbewegen kann, wie auf den verschiedenen Arten von Steinbahnen, so erkennt man die Wichtigkeit, welche die hier angeregte Frage für den gesammten Fuhrwerksverkehr hat. Eine gesteigerte Bedeutung aber gewinnt die Sache durch den Umstand, dass sich im Laufe der letzten Jahre durch die immer mehr in Gebrauch kommenden Kraftwagen und Fahrräder die zeitweilig stark verödeten Landstrassen aufs neue belebt haben. Nach den von den genannten Herren dem Verfasser gemachten Mittheilungen sind nun bis Ende des Jahres 1901 mit einem Schienengleise ausgerüstet worden: a) von Rautenberg 69 km, b) von Gravenhorst 10,5 km und c) von Pusch 5,5 km, im ganzen also 85 km Landstrasse. Damit dürfte übrigens keineswegs die Gesammtsumme der in Preussen in solcher Weise ausgebauten Strassenstrecken gegeben sein; denn derartige Versuche sind — wie uns bekannt — auch an vielen anderen Orten eingeleitet worden, namentlich befindet sich zu Jüterbog auf der vom Bahnhofe nach der Stadt hinein führenden Strasse ein solches Gleis, welches bereits seit Jahren in Gebrauch ist und anscheinend den Wünschen des Publikums wie auch des wegebaupflichtigen Verbandes in vollem Maasse entspricht. Es würde uns zu weit führen, wenn wir auch des Verfassers Darlegungen über die zweckmässigste Einrichtung einer solchen Anlage wiedergeben wollten, und beschränken wir uns daher hier nur auf die Mittheilung, dass der Landesbauinspektor Gravenhorst jetzt auf Grund seiner bisherigen Erfahrungen einen kastenförmigen Einbau empfiehlt, dessen obere Fläche nur am äusseren Rande mit einer flachen Rippe versehen ist, die das Fuhrwerk auf dem Gleis hält, ein Ausspuren aber nicht verhindert. Freilich sind die Kosten solcher Anlagen nicht ganz unerheblich, aber in dieser Beziehung ist es bemerkenswerth, dass sich dabei für die Herstellung der Pflasterbahnen Steine verwenden lassen, welche sonst für einen eigentlich schweren Verkehr nicht ausreichend widerstandsfähig sein würden. Dies ist namentlich für diejenigen Gegenden von grosser Bedeutung, wo sich — wie in den preussischen und oldenburgischen Nordseemarschen — ein Material von entsprechender Härte überhaupt nicht vorfindet und deshalb mit grossen Kosten aus weiter Ferne herangeschafft werden musste. Haben doch die Klinkerstrassen Sande-Wilhelmshaven und Norden-Norddeich, die zusammen wenig mehr als 12 km lang sind, mit einem Kostenaufwande von 30 000 ℳ in Kopfsteinpflaster umgebaut werden müssen.

Bücherschau.

— **Berufswahl und körperliche Anlagen.** Heft 2 der Veröffentlichungen des deutschen Vereins für Volkshygiene in München. Herausgegeben von Professor Dr. Hahn. München und Berlin, R. Oldenbourg, 1902. Preis 50 ₰.

In einer Einleitung weist der Herausgeber zunächst in nachdrücklichen Worten darauf hin, wie manches verfehlte Leben in heutiger Zeit auf einen Missgriff in der Berufswahl zurückzuführen ist, und gibt sodann in fünf verschiedenen Aufsätzen einer Reihe von gewiegten Fachmännern das Wort zur Erörterung der wichtigsten einschlägigen Fragen. Jede dieser kleinen Abhandlungen: „Gehörorgan und Berufswahl“, „Nervensystem und Berufswahl“, „Auge und Berufswahl“, „Berufswahl bei Störungen im Knochensystem“ und „Brustorgane und Berufswahl“ stellt ihrer Ueberschrift entsprechend die maassgebenden Gesichtspunkte in knapper und zugleich anschaulicher Form zusammen, und namentlich sind auch die Erfordernisse, welche der Beruf des Eisenbahnbeamten an die Sinnesorgane des Anwärters stellt, auf S. 13 und 41 sachgemäss und richtig dargelegt. Gerade in dieser Beziehung enthält das Buch viele und werthvolle Winke darüber, in welcher Weise den bei Kindern entstehenden Ohren- und Augenleiden in erfolgreicher Weise vorgebeugt und entgegengewirkt werden kann, und eine möglichst weite Verbreitung in den betreffenden Arbeiter- und Handwerkerkreisen wird daher zweifellos nicht ohne segensreiche Folgen bleiben.

— **Die Weser im zukünftigen deutschen Schifffahrtstrassennetz.** Ein Vortrag von Victor Kurs. Hannover 1902. Hofbuchdruckerei Gebrüder Jänecke. — Die Freie Vereinigung der Weser-Schifffahrtinteressenten beging am 13. Juli d. J. zu Cassel die Feier ihres zehnjährigen Bestehens, und gewiss war es ein glücklicher Griff, dass sie bei dieser Gelegenheit einen Mann zum Worte verstattete, der im Laufe des letzten Jahrzehntes mit unermüdlichem Eifer für die Förderung der Binnenschifffahrt im deutschen Nordwesten eingetreten ist. Der Major Victor Kurs, bekannt durch seine schriftstellerische Thätigkeit im Interesse der norddeutschen Kanalbauten, hielt bei jener Feier einen Vortrag, der jetzt unter dem obigen Titel gedruckt vorliegt und dem wir im Interesse der Sache die weiteste Verbreitung wünschen möchten.

Der Verfasser schildert zunächst in einer geschichtlichen Einleitung die Bedeutung des Weserverkehres in jener älteren Zeit, wo weder Eisenbahnen noch Landstrassen eine ausgiebige Transportleistung ermöglichten, und wo sich der Waarenverkehr von der Wesermündung aus des Wasserweges bis zur alten Bischofsstadt Fulda in Hessen und bis zum Hörselgau in Thüringen bediente. Sodann weist er nach, wie die durch die Hohenzollern und ihre weitsichtige Politik mächtig geförderte Elbe allmählich zur wichtigsten Verkehrsader des deutschen Nordens geworden ist, während der Handel auf der kürzeren und weniger wasserreichen Weser unter der Ungunst der Verhältnisse mehr und mehr zurückging. An der Hand einer sehr anschaulichen graphischen Darstellung sucht der Verfasser dann darzuthun, wie sich diese Zustände aller Voraussicht nach zu Gunsten des Weserverkehres wenden werden, sobald durch den geplanten Mittellandkanal das reiche Gebiet von Hildesheim und Braunschweig dem Schifffahrtverkehre erschlossen und zugleich eine für grössere Fahrzeuge nutzbare Verbindung nach der mittleren und oberen Elbe sowie nach dem rheinisch-westfälischen Kohlen- und Industriereviere geschaffen sein wird.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am November d. J. wird die an der Bahnstrecke Unna-Fröndenberg zwischen den Stationen Frömern und Fröndenberg gelegene Station Ardey für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernung des neuen Haltepunktes von der Station Fröndenberg beträgt 3,5 km und von der Station Frömern 2,1 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Oktober d. J. ist die zwischen der Station Nendeln und der Haltestelle Tisis in Kilometer 9,378 der Linie Feldkirch-Buchs gelegene Haltestelle Schaanwald für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. An der Linie Budapest-Csáktornya-Landesgrenze zwischen den Stationen Balaton-Szt. György und Komárváros in Kilometer 139,693 ist am 1. Oktober d. J. eine — zur Kreuzung von Zügen dienende — Verkehrsausweiche mit der Benennung Sávoly eröffnet worden. Von und nach der Verkehrsausweiche Sávoly werden weder Personen noch Güter befördert, auch werden daselbst Staats- und Privattelegramme weder angenommen noch abgegeben.

Verlegung einer Haltestelle.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die an der Linie Marburg Hauptbahnhof-Franzensfeste zwischen den Stationen Unter-Drauburg und Prävali in Kilometer 71,437 gelegene Personenhaltestelle Gutenstein-Streiteben ist nach Kilo-

meter 71,240 verlegt und am 15. Oktober d. J. für den Personen-Expeditionsdienst eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 524 vom 10. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Errichtung zweier Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Prag (abgesandt am 15. Oktober d. J.).

Nr. I 530 vom 9. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Ausgabe eines Nachtrages zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 14. Oktober d. J.).

Nr. II 324 vom 30. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Profilüberschreitung der Konstruktionstheile bei offenen Güterwagen (abgesandt am 10. Oktober d. J.).

Nr. III 1128 vom 9. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über Beschlüsse des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (Ziffer II—V des Protokolls Nr. 50) (abgesandt am 13. Oktober d. J.).

Nr. III 1149 vom 8. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 15. Oktober d. J.).

Nr. IV 246 vom 2. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 15. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November d. J. wird der an der Strecke Cassel - Giessen zwischen den Stationen Anzefahr und Cölbe neu errichtete Haltepunkt Bürgeln dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Bürgeln findet nicht statt. Nach Bürgeln darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt.

In Bürgeln werden folgende Personenzüge halten:

a) Richtung Giessen-Cassel.

Zug 775 um 5.00 Vormittags,
„ 777 „ 9.19 „
„ 773 „ 1.03 Nachmittags,
„ 779 „ 6.31 „
„ 781 „ 9.04 „

b) Richtung Cassel-Giessen.

Zug 774 um 8.44 Vormittags,
„ 776 „ 3.48 Nachmittags.
„ 778 „ 7.13 „
„ 786 „ 11.01 „

Cassel, den 11. Oktober 1902. (2679)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 15. Oktober 1902 wird die Station Markelfingen, welche seither nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, für den gesammten Güterverkehr und für das Ein- und Ausladen von lebenden Thieren in besonderen Wagen eröffnet.

Karlsruhe, den 11. Oktober 1902. (2680)
Grossh. Generaldirektion.

3. Lieferfristen.

Priv. öst. - ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 44209/16 vom 7. Oktober 1902 werden mit Rücksicht auf den erhöhten Güterverkehr die den Parteien tarifmässig zugestandenen wagenstandgeldfreien Fristen für die Beladung, sowie für die Entladung der Güterwagen auf sechs Tagesstunden herabgemindert.

Die erwähnte Fristherabsetzung tritt mit 20. Oktober l. J. in Wirksamkeit und bleibt bis auf weiteres, jedoch längstens bis Ende Dezember 1902 in Kraft.

Für Ueberschreitungen der erwähnten sechsstündigen Frist wird in Gemässheit des § 56 bezw. § 69 des Betriebsreglements das im Tarife festgesetzte Wagenstandgeld erhoben.

Wien, am 13. Oktober 1902. (2681)

4. Güterverkehr.

Württembergischer Lokal - Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen im Ausnahmetarif 2a des württ. Lokal-Gütertarifs für Zuckerrüben, grüne, und Zuckerrüben-Futterschnitzel zwischen der Staatsbahnstation Züttlingen und den Stationen Jagsthausen und Widdern der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach ermässigte Stationsfrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 14. Oktober 1902. (2682)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Oktober l. J. treten für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel im Verkehr zwischen Züttlingen und einigen badischen Staats- und Privatbahnstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 15. Oktober 1902. (2683)
Grossh. Generaldirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. erfolgt die Berechnung der Frachtsätze für Posen (Gerberdamm) durch Anstoss von 4 km an die direkten Entfernungen für Posen. Die seitherige Ueberfuhrgebühr von 1,50 ℳ. für den Wagen kommt in Wegfall.

München, den 14. Oktober 1902. (2684)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

In die im norddeutsch - sächsischen und Berlin - Stettin-sächsischen Verkehre gültigen Ausnahmetarife für rohe Baumwolle usw. werden mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1902 die Stationen Furth bei Chemnitz, Göritzhain, Markersdorf - Taura und Wechselburg der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 15. Oktober 1902. (2685)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

In den im norddeutsch - sächsischen Verkehre (Tarifheft Nr. 1) gültigen Ausnahmetarif 10 für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen wird mit Gültigkeit vom 1. November 1902 die Station Lüneburg des Direktionsbezirks Hannover als Empfangsstation einbezogen.

Dresden, am 14. Oktober 1902. (2686)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - bayerischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 14 für Zucker zur Ausfuhr gilt über den 10. November d J. hinaus auch im Verkehre von den Stationen Eger und Franzensbad der bayerischen Staatsbahn. Zu vergl. Bekanntmachung vom 25. September d. J.

Cöln, den 13. Oktober 1902. (2687)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. werden die Stationen Alt-Banzin, Görke, Henkenhagen i. Pom., Kasimirsburg, Papenhagen, Speck und Vorbahnhof-Kolberg der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn in obengenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 13. Oktober 1902. (2688)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife für Zucker.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verkehre der preussisch - hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen unter einander, sowie im Verkehre mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den bezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Berlin, den 17. Oktober 1902. (2688a)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. November d. J. tritt ein Nachtrag IV zum Heft E vom 1. Januar 190[illegible] in Kraft. Derselbe enthält anderweite Frachtsätze für die Stationen Amersfoort der holländischen Eisenbahn und nieder-

ländischen Centralbahn, Apeldoorn und Barneveld der holländischen Eisenbahn, Aufnahme der Stationen Barneveld (Dorf), Ede (Dorf) und Zeist der niederländischen Centralbahn, Ergänzung des Verzeichnisses gleichtarifirter Stationen und Berichtigungen. Die durch die letzteren eintretende Erhöhung ist erst vom 15. Dezember d. J. gültig. Abdrücke des Nachtrags IV sind zu 10 ₰ das Stück durch die Güterabfertigungsstellen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz zu beziehen.

Elberfeld, den 8. Oktober 1902. (2689)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 15. Oktober cr. werden für die Station Herzlake der Meppen-Haselünner Eisenbahn in den Wagenladungsklassen A_1 und B und den Spezialtarifen A_2 und I ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Ferner werden eine Reihe Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cöln, Erfurt, Frankfurt a/M., Halle a. d. Saale, Magdeburg, Mainz, Posen, St. Johann-Saarbrücken und Stettin in den direkten Verkehr mit den Stationen der Teutoburger Wald-Eisenbahn und verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Stettin, sowie Schiessplatz Cummersdorf der Militär-Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn gesetzt. Die Station Greifenhagen i/Pomm. der Altdamm-Colberger Eisenbahn erhält direkte Sätze im Verkehr mit der Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, die Station Oschersleben O. S. E. der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn mit den Stationen Derne, Eving und Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die Stationen Blankenhagen der Teutoburger Wald-Eisenbahn und Nonnenberg, Quirrenbach und Rostingen der Brölthaler Eisenbahn werden mit dem Tage der Betriebseröffnung in den direkten Verkehr neu aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 11. Oktober 1902. (2690)
Königliche Eisenbahndirektion.

1. Oesterreichisch - ungarisch - Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.
2. Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband.
3. Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
4. Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
5. Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.
6. Oesterreichisch-ungarisch - französischer Eisenbahnverband.
7. Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Güterverkehr.
8. Güterverkehr Rumänien, Lindau und Vorarlberg.
9. Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Süddeutschland).
10. Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
11. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg. einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Auflassung der städtischen Lagerhäuser in München Südbahnhof.

Die städtischen Lagerhäuser in München Südbahnhof wurden mit 1. Oktober 1902 aufgelassen und ist demgemäss ab dem bezeichneten Tage in den genannten Lagerhäusern eine Reexpedition unmöglich.

Infolge dessen ist auch in den Tarifen für Getreide, Zucker, Spiritus usw. der in der Uebersicht bezeichneten Verkehre bezw. Eisenbahnverbände, und zwar in den betreffenden Reexpeditionsbestimmungen die Reexpeditionsstelle „städtische Lagerhäuser München Südbahnhof“ zu streichen.

München, den 13. Oktober 1902. (2691)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizer. Getreideausnahmetarif.

Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juli 1899.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schnitttabelle A Seite 22 ff. des Tarifs wie folgt ergänzt:

Kilometer	von	Centimes für 100 kg
253	† Adelschlag	99
261	† Ansbach	115
309	Burghausen *	115
237	† Dombühl	111
145	† Ellzee *	77
433	Freyung *	167
408	Fürsteneck *	167
376	Fürstenzell *	153
154	Grossaitingen	64
262	Haag *	99
300	Hörbering	112
404	Kalteneck *	167
328	† Ochsenfurt	137
277	† Pappenheim	108
304	Pirach *	113
296	Rottenburg a/Laaber *	111
107	Stetten	55
171	† Tapfheim	86
263	Taufkirchen a/Vils *	100
306	† Uffenheim	129
273	Velden a/Vils *	103
421	Waldkirchen *	167
237	Walpertskirchen	91
266	Weidenbach	101
273	† Weissenburg a/Sand	113
465	† Weissenstadt (Haltestelle) *	175
327	† Würzburg	144
231	† Zumhaus	112

Sendungen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluss der direkten Abfertigung auf Umkartirung in Lindau Stadt verwiesen.

München, den 11. Oktober 1902. (2692)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1902 tritt im ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) ein Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen im Versande von der Station Carthaus i. Westpr. des Bezirks Danzig widerruflich in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungs- und Auskunftsstellen.

Bromberg, den 8. Oktober 1902. (2693)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 15. Oktober d. J. werden die Stationen Brattian, Bruss, Gollubien, Gr.-Neuhof, Kauernik, Neumark i. Wpr., Radomno, Thurmberg in den oben bezeichneten Verkehr neu einbezogen und die direkten Verkehrsbeziehungen von Pelplin auf sämmtliche Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausgedehnt.

Von demselben Tage ab treten infolge Berechnung über die Neubaustrecke Broddydamm - Dt. - Eylau für mehrere Staatsbahnstationen abgekürzte Entfernungen und ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Am 15. Oktober d. J. wird ferner die bisherige Ladestelle Posen (Gerberdamm) als Tarifstation in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Die neuen und geänderten Entfernungen und Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Danzig, den 11. Oktober 1902. (2694)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 3 b für Amsterdam loco-Jena (Weimar-Ger. Bhf.) auf Seite 57 des Tarifhefts 1 von 2,26 in 3,26 ℳ abgeändert.

Elberfeld, den 14. Oktober 1902. (2695)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

In den Magdeburg-Halle-sächsischen Thierverkehr wird mit Gültigkeit vom 1. November 1902 die Station Stollberg der sächsischen Staats - Eisenbahnen einbezogen. Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 14. Oktober 1902. (2696)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1902 wird zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der gr. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb andererseits der Nachtrag III ausgegeben.

Derselbe enthält die Eröffnung der Station Markelfingen für den gesammten Güterverkehr sowie die Einbeziehung der Stationen der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter Ziffer I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 11. Oktober 1902. (2697)
Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz.

Einführung neuer Tarife für Getreidetransporte (Tarif-Theil III, Heft 1 und 2).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 treten nachstehende Tarife in Kraft:

1. Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 1. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg von österr. Stationen nach Stationen der französischen Ostbahnen.
2. Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 2. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg von ungarischen Stationen nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Durch diese Tarife werden die Tarife Theil III, Heft 1 bezw. Heft 2 für den österr.-ungarisch-französischen Eisenbahnverband vom 1. März 1899 sammt den Nachträgen I aufgehoben und ersetzt.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen und

Stationen zum Preise von 1 Kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Oktober 1902. (2698)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung des Tarifnachtrages VI.

Mit 1. November 1902 — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 15. Dezember 1902 — tritt der Nachtrag VI zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Aenderungen der Klassengut- und Ausnahmetarife, sowie die Wiedereinführung der im Rückvergütungswege gültigen Ausnahmetarife für 1903.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 60 h oder 50 ₰ pro Stück erhältlich.

Wien, am 14. Oktober 1902. (2699)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung im Tarife Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896.

Auf Seite 50 des oben bezeichneten Tarifes sind mit Gültigkeit vom 1. November 1902 im Ausnahmetarif Nr. 8 die Frachtsätze der Station Reitzenhain im Verkehre mit Hard-Fussach, Lustenau und St. Margrethen von 167 auf **177** Kreuzer richtig zu stellen.

Wien, am 13. Oktober 1902. (2700)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bentheimer Kreisbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. gelangt ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Bentheimer Kreisbahn einerseits und Stationen unserer Verwaltung andererseits zur Einführung.

Gleichzeitig tritt der Gütertarif für den niederländisch-Bentheimer Kreisbahn-Verkehr vom 1. Januar 1897 nebst Nachtrag ausser Kraft.

Der neue Tarif ist auf den Stationen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 12. Oktober 1902. (2701)

Die Generaldirektion der holländischen Eisenbahngesellschaft.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Beförderung von lebenden Thieren etc. im internationalen Lokalverkehr.

Tarif vom 1. November 1901.

Lebende Thiere in Käfigen, Kisten, Säcken usw., welche nicht als Wagenladung zur Aufgabe gelangen, werden künftighin im Verkehre mit unseren sämmtlichen Stationen direkt abgefertigt. Der erste Absatz der besonderen Bestimmungen zu § 43 des Tarifs (Seite 5) tritt demnach ausser Kraft.

Amsterdam, den 15. Oktober 1902. (2702)

Die Generaldirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 20. Oktober 1902 wird auf der für den Güterverkehr bereits eröffneten Strecke Schreiberhau-Grünthal (Nebenbahn Hirschberg-Grünthal) auch der Personen- und Gepäckverkehr eingeführt. Gepäckabfertigung von und nach dem nur dem Personenverkehr dienenden Haltepunkt Strickerhäuser ist jedoch ausgeschlossen; der Fahrkartenverkauf erfolgt an diesem Orte durch die Zugführer.

Die auf der Strecke bereits bis Schreiberhau verkehrenden Personenzüge 662, 664, 670, 665, 669 und 675 sollen bis Grünthal durchgeführt werden und auch in Josephinenhütte, Karlsthal und Strickerhäuser halten.

Breslau, den 15. Oktober 1902. (2703)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Unna-Fröndenberg zwischen den Stationen Frömern und Fröndenberg gelegene Station Ardey für den Personenverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 9. Oktober 1902. (2704)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personentarif.

Im Verkehre zwischen Kattowitz, Schoppinitz, Myslowitz, Dzieditz, Pless und Oswiecim einerseits und über Breslau hinaus gelegenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Posen und Berlin andererseits bestehen z. Zt. zwei Sorten Rückfahrkarten, von denen die eine nur über Zabrze, die andere über Beuthen oder Zabrze gilt. Die ersteren nur über Zabrze geltenden Rückfahrkarten werden mit dem 10. Dezember d. J. aufgehoben; nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen. (2705)

Königliche Eisenbahndirektionen Kattowitz, Breslau, Berlin und Posen.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von sechs eisernen Ueberbauten für die Brücken der Neubaustrecke Schweidnitz-Charlottenbrunn über den Eulebach, den Goldbach, für drei Wegeunterführungen und einen Durchlass sollen in zwei Loosen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferung umfasst 34,16 bezw. 108,8 t Flusseisen und 2,6 bezw. 4,31 t Flussstahlguss.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 27. Oktober, Vormittags 10 Uhr, an unser Centralbüreau, Claassenstrasse Nr. 11 hierselbst einzureichen.

Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen in dem genannten Büreau während der Dienststunden zur Einsicht aus und können auch gegen portofreie Einsendung von baar 1,50 ℳ für jedes Loos von demselben bezogen werden.

Breslau, den 13. Oktober 1902. (2706)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Gummiwaaren** und **Asbest** für das Etatsjahr 1903 für die königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster i/W.**, und zwar: 6090 Stück und 1330 kg verschiedene Schläuche, 92000 Stück Ringe, 300 kg Fenstergummi, 5700 kg Platten, 3580 kg Asbestschnur, 12140 kg Asbestpappe.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 30. Oktober 1902, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 22. November 1902.

Die Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 75 ₰ **(von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden)** vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer 59, abgegeben.

Hannover, den 11. Oktober 1902. (2707)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 174600 m **Siederöhren** in 8, 3000 m **Siederohrenden** in 1, 11390 m **Leitungsröhren** in 4, 25900 m **Gasröhren** in 7, 3200 Stück **Muffen**, eiserne, und 7000 Stück **Kreuz-, Knie-** und **T-Stücke** zu Röhren in je 1 Loose für den Beschaffungsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 31. Oktober 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin**, W. 35 Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 50 ₰ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. November 1902.

Berlin, den 10. Oktober 1902. (2708)

Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung nachverzeichneter nicht imprägnirter Holzschwellen soll vergeben werden:

a) kieferne Normalschwellen 2,70 m lang, 0,16/0,26 m stark 45000 Stück;
b) eichene Weichenschwellen in Längen von 2,60 m bis 6,00 m 35000 lfd. m.

Lieferzeit 1. März bis 30. November 1903.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf dem bautechnischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 30 ₰ abgegeben.

Die Angebote, welche per Stück bezw. 1 lfd. m bedingungsgemäss auszufertigen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Holzschwellen“ bis spätestens 31. Oktober cr., Abends 6 Uhr, hierher eingereicht werden. (2709)

Ludwigshafen am Rhein, 14. Okt. 1902.

Die Direktion.

v. Lavale.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf ausgemusterter Lokomotiven.

Bei der Eisenbahn-Maschineninspektion Darmstadt sind 10 ausgemusterte Lokomotiven hinterstellt.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind gegen porto- und bestellfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Freimarken) von unserem Centralbüreau, hier, zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 30. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden.

Mainz, den 8. Oktober 1902. (2710)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 83. 22. Oktober 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Bregenzerwaldbahn.

Am 15. September d. J. wurde die Schmalspurbahn Bregenz-Bezau dem Verkehre übergeben und damit der Bregenzerwald, eine der lieblichsten deutschen Alpengegenden, der Lokomotive erschlossen. Der Wald, wie die Bevölkerung das Gebiet kurzweg nennt, umfasst die Landschaft der Bregenzeraach und ihrer Zuflüsse; sie ist ausgezeichnet durch ihren Wechsel von Wiesen und Weiden, von Wald, der die Gegend noch zu einem Drittel bedeckt, Schluchten, kleinen malerischen Thälern, Mulden und Hochterrassen, sie gewährt vom Hochrhein an, der ihren Rand bespült, bis in ihren Hintergrund bei Schröcken die ganze Stufenleiter der Alpennatur vom anmuthigen Idyll eines grünen Hügellandes bis zu den ergreifendsten Bildern einer Hochgebirgslandschaft, besitzt auch in ihrem freundlichen Volksleben noch viel Urwüchsiges an bäuerlicher Sitte und Tracht und erfreut sich in ihren altehrenfesten Landgasthöfen seit Jahren eines regen Turisten- und Sommerfrischlerverkehres.

Die Bregenzeraach, die am Wilderstein entspringt, hat bis zu ihrer Mündung in den Bodensee eine Länge von 66 km, die neue Bahn, die in ihr Thal vordringt, eine solche von 40 km. Sie steigt von Bregenz, das 400 m über dem Meere gelegen ist, bis Bezau auf die Meereshöhe von 637 m. Gegenwärtig verkehren auf der Linie täglich nur drei Züge in jeder Richtung, ihre Zahl wird wohl während des Sommerverkehres eine Steigerung erfahren; das Wagenmaterial ist modern, elegant und befriedigt die höchsten Ansprüche, sein Park erwies sich aber schon in der ersten Woche zu klein. Anlässlich eines Volks- und Trachtenfestes, das von der Gemeinde Egg zur Einweihung der Bahn veranstaltet worden war, mussten viele Hunderte von Besuchern in den Güterwagen geführt werden, die je nur einigen Fahrgästen die Aussicht in die prächtige Landschaft gestatteten; doch nahm das Publikum die Geschichte von der guten humoristischen Seite auf. Die Wäldler selbst sind über die Bahn innig erfreut; im Hinterwald gab es Leute, die mit ihrer Eröffnung überhaupt zum erstenmal eine Lokomotive sahen, und jedermann wollte sich überzeugen, wie sich denn die Fahrt geniesse. Man fuhr zum Vergnügen nach Bregenz und zurück und wunderte sich billig über die Schnelligkeit des Zuges, der seine 40 km in 2 Stunden 40 Minuten zurücklegt. Denn die Wäldler sind keine verwöhnten Schnellzugmenschen.

Die Bahn geht von Bregenz, der kleinen, aber sehr malerischen Hauptstadt des Vorarlberges, dem österreichischen Hafen am Bodensee, bis Kennelbach durch die Rheinebene, gewährt den Anblick der Riedenburg und des Gebhardberges, auf dessen schroffem Fels als sonnenumsponnenes Idyll Wallfahrtskapelle und Gasthaus stehen, auch leuchten die Schweizerberge mächtig und prächtig auf diese kurze Strecke der Bahn herüber. Bei dem industriereichen Dorf Kennelbach aber, bei dem die Bregenzeraach als überraschend klarer stattlicher Fluss in geschiebereichem Bett aus dem Gebirge in die Rheinebene hervorrauscht, ändert sich die Scene. Aus der sonnigen Weite der Ebene führt uns die Bahn in die Enge der Waldschlucht, durch welche die Aach strömt. Anderthalb Stunden geht nun die Fahrt durch die Kluft und ununterbrochenen Wald, in dem wir, obwohl es da und dort Stationen oder Haltestellen gibt, kein Dorf, kaum eine bäuerliche Heimstätte entdecken; die einsamen Stationen dienen Ortschaften, die, dem Blick entzogen, hoch über uns auf den Terrassen der Berge liegen und durch ziemlich steile Zufahrtstrassen mit der Bahn verbunden sind. So haftet denn der Blick fast einzig auf dem munteren Wellenspiel der Aach, deren rechtes Ufer den Körper der Bahn bildet. Geschmeidig windet sich der Zug um die Erker und Vorsprünge des Gebirges, durchsticht auch da und dort einen keck hervorragenden Felsen, setzt über Bäche, die der Aach zueilen, gewährt aber weiter keine technisch

ausserordentlichen Schaustücke, wie wir sie bei anderen Gebirgsbahnen treffen. Nur sagt sich der Reisende, dass die Sicherung des aufgeschütteten Bahnkörpers den österreichischen Staatsbahnen noch manche Sorge bereiten wird, denn angerissene Berglehnen mit losem Schutt auf der einen, der Wildfluss, der oft zu erstaunlicher Höhe anschwillt, auf der anderen Seite sind drohende Nachbarn der Anlage; zunächst aber führt die Verwaltung mit den Flössern einen Streit, die bisher den gefährlichen Beruf der Holzbeförderung auf der von der Frühlingsschneeschmelze angeschwollenen Aach ausübten. Sie unterliessen es, sich die Rechte auf den alten Flösserweg zu sichern, der nun theilweise vom Bahnkörper bedeckt ist, die Verwaltung aber will den Leuten kein Pfadrecht auf ihrem Gebiet zugestehen. Es ist möglich, dass zum Nutzen der Bahn die malerische Flösserei auf der Aach, die bisher eine wesentliche Beschäftigung der Wäldler war, allmählich eingeht, was deswegen nicht so sehr zu bedauern wäre, weil sie den Leuten, die sich mit ihr beschäftigen, im Alter unleidliche Gicht und Rheumatismen bringt.

Bei der Station Egg treten wir aus der grossen Natureinsamkeit: eine weite lachende Mulde, die von grünen Bergen umstanden, von klaren Forellenbächen durchplaudert ist, schliesst sich vor uns auf. Der sanfte Wiesenplan ist übersäet mit stattlichen Häusern im deutschen Gebirgsstil; nahe und ferne Dörfer, zum Theil in entlegener Berghöhe schimmern, der schlichte Wohlstand einer thätigen Gebirgsbevölkerung, deren Hauptreichthum das Vieh, der Wald und das Wild sind, die aber auch aus dem Turistenverkehr ein hübsches Sümmchen zieht, leuchtet uns wohlthuend entgegen. In den grossen, oft mit Schindeln gepanzerten, mit Blumen geschmückten Häusern, deren Fenster mit blühweissen Gardinen, Handstickereien der Frauen und Mädchen, auf die Strasse sehen, wohnt ein Volksstamm, der in seiner bisherigen Abgeschlossenheit viel eigenartiges Kulturgut erhalten hat. Das gilt besonders von der Tracht der Frauen. Sie besteht aus einem dunklen, eng gefältelten Rock, einem schmalen Ledergürtel, der oft in Goldbuchstaben den Namen der Besitzerin verräth, aus einem reich mit Seide gestickten Brusteinsatz und Aermeln, die je nach dem Geschmack der Trägerin gestaltet sind, wobei die Wäldlerinnen helle leuchtende Seide von allen Farben des Regenbogens bevorzugen. Ihre Kopfbedeckung ist je nach dem Wetter eine andere: in der Sonne tragen sie einen mit Blumen schlicht geschmückten Strohhut, im Regen eine gestrickte spitze Mütze, im Winter eine prächtige Fuchspelzmütze. Das Zeichen der Trauer bildet ein um den Kopf geschlagenes weisses Tuch, bei den kirchlichen Prozessionen tragen die Mädchen goldene Krönchen aus zierlichstem Filigranwerk mit lose herunterhängenden Goldplättchen, die in der Sonne zittern und flimmern. Und die Gemeinde Egg also empfing die Bahn mit einem entzückend schönen Trachtenfest, das zugleich mit der Begrüssung des neuen Verkehrsmittels den Vorsatz bekundete, den altüberkommenen Bräuchen der Waldheimath treu zu bleiben. Am Abend leuchteten Höhenfeuer rings auf den Bergen. Die neue Bahn hat den Bewohnern der Gegend anlässlich der Feier bereits einen besonderen Genuss gebracht, zum ersten Male spielte eine Regimentskapelle, diejenige von Bregenz, im Wald; dass aber die Wäldler überhaupt vergnügungssüchtig wären, dagegen spricht der Umstand, dass in der Gegend seit dem Jahre 1871 bis zu der Bahneinweihungsfeier in Egg kein Volksfest mehr abgehalten worden ist.

Von Egg geht die Bahn in einem weiten, sanft ansteigenden Bogen, in dessen Verlauf ein hübscher Viadukt über eine waldige Bachschlucht führt, nach dem Dorfe Andelsbuch, von dessen schönem Wiesenplan der altberühmte, landschaftlich und geschichtlich ausgezeichnete Gebirgsübergang über die Bezegg durch prächtigen Wald emporsteigt und in einem Stündchen hinüber nach Bezau, dem Endpunkte der Bahn, führt. Auf einer Waldwiese in feierlicher Ruhe steht auf der Bezegg eine gothische Denksäule, die daran erinnert, dass die Wäldler viele Jahrhunderte lang von Kaiser und Reich fast unabhängig ein eigenes Staatswesen bildeten, bis das Jahr 1807 der Selbstverwaltung ein Ende bereitete. Die Bahn braucht, um nach Bezau zu gelangen, wenigstens den doppelten Weg wie die alte Bergstrasse, da sie einen langen, schroffen Gebirgsgrat zu umfahren hat. Die Linie beschreibt von Egg über Andelsbuch nach Bezau ein grosses S. Mit einem todten Gefälle erreicht sie von Andelsbuch zunächst die Station Schwarzenberg, die am Eingang einer neuen Kluft der Aach gelegen ist. Das dazu gehörige Dorf liegt hübsch waldumsäumt in der Höhe, es ist die Heimath der berühmtesten Malerin des 18. Jahrhunderts, jener Angelika Kauffmann, deren Freundschaft fast alle nach Rom pilgernden hervorragenden Deutschen, so Goethe und Winckelmann, suchten. Sie vergass in Rom das kleine Heimathsdorf nicht, der Kirche von Schwarzenberg stiftete sie eine Krönung Mariä; die Heimath hat aber auch sie nicht vergessen: Angelika ist immer noch einer der beliebtesten Mädchennamen im Thal, und uns erinnert die sympathische Gestalt der Malerin überhaupt daran, wie aus dem Schooss des stillen Volkslebens im Wald für Kunst, Litteratur und Wissenschaft doch eine ganze Reihe bedeutender Namen hervorgegangen sind. Aus Bezau sogar eine feine Bildhauerin, jene Maria Felber, die eine Lieblingsschülerin Schwanthaler's war.

Die Bahn erreicht Bezau, den auf grünem Wiesensammet ausgebreiteten ländlichen Hauptort des Waldes, in sanftem Anstieg durch die Kluft der Aach. Sie hat uns in das Herz des Gebirgslandes geführt, eine hochalpine Natur umgibt uns, schroff steigen die Felsberge, wie Canisfluh und Mittagspitze, über waldige Vorhöhen, und wanderten wir weiter gegen Bad Reuthe, Meldau und Schoppernau bis nach Schröcken, so empfänden wir die ganze Strenge und Erhabenheit, deren die Alpen fähig sind. Allein wir haben unser Ziel erreicht. Bezau, das gegen 1 000 Einwohner zählt, ist Sitz eines österreichischen Steueramtes und wie fast alle Dörfer des Waldes ein beliebter Sommerfrischlerort mit stattlichen Häusern. Hotels gibt es zwar im Bregenzerwald überhaupt noch nicht, nur alte, wohlgeführte Landgasthöfe, in denen Wirth, Wirthin und Töchterlein dem Gast mit der unter den Wäldlern verbreiteten bäuerlichen Liebenswürdigkeit zudienen, doch hat die neue Bahn die Bau- und Unternehmungslust des Völkchens sichtlich geweckt, es erwartet von ihr grossen Gästezuzug für die nächsten Jahre, und wenn auch einige Thalleute, die meinen, eine gute Strasse wäre für den Wald werthvoller als die Bahn gewesen, heimlich grollend nach der Lokomotive sehen, empfindet das Volk doch im ganzen das neue Verkehrsmittel, das die bisher weltabgeschlossene Gegend an das österreichische, deutsche und schweizerische Eisenbahnnetz angliedert, als eine grosse Wohlthat.

Mögen sich diese Hoffnungen erfüllen!

J. C. Heer.

Jahresversammlung des deutschen Vereins gegen den Missbrauch geistiger Getränke.

Vom 13.—15. d. Mts. fand in Stuttgart die 19. Jahresversammlung des deutschen Vereins gegen den Missbrauch geistiger Getränke statt. Der eigentlichen Mitgliederversammlung, welche auf Mittwoch, den 15. d. Mts. bestimmt war, gingen vorbereitende Vorstands- und Ausschusssitzungen und eine Konferenz der Trinkerheilanstalten des deutschen Sprachgebietes voraus. Diesen Veranstaltungen schloss sich eine Begrüssung am Dienstag Abend, den 14. d. Mts. in engerem Kreise an, wobei ein ebenso lebhafter wie fruchtbarer Austausch der Meinungen über die Trinkfrage stattfand. Von grossem Interesse waren dabei die Ausführungen des Universitätsprofessors Dr. v. Grützner als Arzt und des Vorstands des Landesgefängnisses in Schwäbisch-Hall vom Standpunkt der Strafanstaltenverwaltungen über die schweren Schäden des Alkoholmissbrauches. Von durchschnittlich

400 Insassen dieses Gefängnisses hat etwa die Hälfte (mittelbar oder unmittelbar) der Alkohol hineingebracht. Auch Vertreter der Kirche und Schule und eine beredte Vertreterin der Frauen und Mütter, die so häufig die Opfer der Trunksucht der Männer sind, kamen zum Wort.

Auf die Tagesordnung der Hauptversammlung waren folgende Vorträge gesetzt:

a) Verein und Wirthshaus;
b) Was lässt sich zur Trinksittenreform bei den öffentlichen Verkehrseinrichtungen thun?
c) Die Mitwirkung des Vereins beim Schutze der erwerbsarbeitenden Jugend gegen die Alkoholgefahr.

Der Vorstand des Vereins, Senatspräsident Dr. v. Strauss und Torney, eröffnete um 9 Uhr Vormittags die Hauptversammlung, zu der sich zahlreiche Besucher eingefunden hatten, in dem Konzertsaale der Stuttgarter Liederhalle. Indem er die Erschienen mit warmen Worten begrüsste, führte er kurz Zweck und Aufgabe der heutigen Tagung vor. Es waren Vertreter der sämmtlichen betheiligten königlichen Ministerien und der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen sowie der Stadtgemeinde Stuttgart anwesend. Der Vertreter des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Regierungsrath Grünberg aus Berlin, dankte namens seines Herrn Chefs für die Einladung, darauf hinweisend, dass seine Entsendung zu den Verhandlungen des Vereines zeigt, wie sehr die preussische Eisenbahnverwaltung mit als grösste Betriebsverwaltung der Welt sich bei der vorliegenden Frage interessire. Der erste Redner, Pfarrer Gonhard aus Heilbronn, verbreitete sich in längeren Ausführungen über das Thema: „Verein und Wirthshaus."

Die Neuzeit habe das Vereinsleben in Deutschland zu einer früher nie gekannten Ausdehnung gebracht. Fast jeder erwachsene Deutsche gehöre einem oder mehreren Vereinen an. Von den Städten hinaus habe sich die Vereinssucht auf die Dörfer verbreitet. Die meisten der Vereine dienen im wesentlichen nur der Geselligkeit. Der Schauplatz ihrer Bethätigung sei vorzugsweise im Wirthshaus. Damit ergebe sich der Alkoholzwang mit allen seinen schädlichen Folgen für die Einzelnen und das Familienleben. Befreiung von diesem Zwang, Möglichkeit zum Genuss alkoholfreier Getränke, Veredelung des Vereinslebens sei anzustreben. Ein Theil der Gastwirthe erkenne selbst die mit dem jetzigen Zustand verbundenen Nachtheile an und sei den Reformbestrebungen des Vereins nicht abhold. Mit besonders scharfen Worten wandte sich der Redner gegen den Trinkunfug im studentischen Leben, betonend, dass fast jeder Mahnung zur Mässigkeit im unteren Kreise entgegenhalten werde: „Macht's erst bei den Studenten besser!"

Der zweite Redner, Pfarrer Schwarz von Karthausen, beschäftigte sich vorzugsweise mit der praktischen Seite der Frage. Anknüpfend an die von seinem Vorredner geschilderten gesellschaftlichen Verhältnisse, mit denen der Verein zu rechnen haben werde, zielten seine Ausführungen dahin, dass der Verein gegen den Missbrauch geistiger Getränke eine seiner Aufgaben darin erblicken müsse, unablässig in Wort und Schrift auf eine Umgestaltung und Besserung des Vereinslebens in der Alkoholfrage hinzuwirken und sich hierzu — soweit nöthig — unmittelbar an die Vereine zu wenden.

Ueber die für uns vorzugsweise in Betracht kommende Frage: „Was lässt sich zur Trinksittenreform bei den öffentlichen Verkehrseinrichtungen thun?" verbreitete sich in mehr als einstündigem Vortrag der württembergische Bahnarzt Dr. Beck aus Mengen. In seiner allgemeinen Einleitung führte er aus, dass zu allen Zeiten und allerorten der Mensch gesucht habe, sich Genuss- und Betäubungsmittel zu verschaffen. Wer keinen Alkohol habe, greife zum Opium, Haschisch und anderem oder wie der Samojede sogar zum Gift des Fliegenschwammes, um sich in einen Zustand der Betäubung mit ursprünglich erhöhtem Wohlbefinden zu versetzen.

Die Herstellung und der Vertrieb der Alkoholika sei in unserer Zeit ein so gewaltiger Faktor der Industrie und des Handels geworden, dass an dessen alsbaldige Ausschaltung ohne die schwersten Störungen und Umwälzungen gar nicht gedacht werden könne.

Kein Zweifel bestehe darüber, dass der fortgesetzte und namentlich der unzeitige und übermässige Alkoholgenuss schädigend auf den Organismus der Individuen einwirke. Die Eisenbahnverwaltung mit ihrem grossen Personal habe daher ein hochbedeutsames Interesse an der Frage. Die betriebssichere Durchführung ihrer so wichtigen und umfassenden Aufgabe erfordere ein gesundes, seinem Dienste gewachsenes Personal. Sie habe das Recht und die Pflicht, in dieser Richtung alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Sie könne nicht mit einem zu häufigen Erkrankungen geneigten und früh pensionsreifen Personal rechnen. Volle Abstinenz von Alkohol werde nun allerdings für jetzt als allgemeine Forderung nicht aufgestellt werden können. Das Bedürfniss sei zu mächtig. Werde der Alkohol ganz genommen, so greifen die Menschen nach den Erfahrungen in England und Amerika zu anderen Mitteln: Aether, Kokain, Cölnisches Wasser u. dergl. müssen dann herhalten. Unbedingt nothwendig sei, dass die höheren Beamten dem niederen Personal mit gutem Beispiel vorangehen; nur dann sei auch bei letzterem auf grössere Mässigkeit zu rechnen. Man dürfe nicht vergessen, dass die lange Gewöhnung beim Militär und in der bürgerlichen Gesellschaft, die Trinkerunsitten der Studenten ein mächtiges Hinderniss bilden. Das Verlangen allgemeiner Enthaltsamkeit von Alkohol sei eine Utopie; mit dem praktisch Erreichbaren müsse man sich begnügen. Redner schilderte sodann im einzelnen das, was er über die Vorkehrungen der Eisenbahnverwaltungen, namentlich der deutschen und besonders der preussischen Eisenbahnverwaltung habe erfahren können. Durch Ermahnungen, Belohnungen, Verwarnungen und Strafen werde versucht, Besserung herbeizuführen. Vorbeugende Maassregeln seien die Verbesserung der Unterkunfts- und Aufenthaltsräume des Personals auf den Stationen, Einwirkung auf die Bahnhofwirthe wegen Nichtabgabe von Schnaps und Bereithaltung nicht alkoholischer Erfrischungen, wie Kaffee, Thee, Obst, Orangen, Fürsorge für die Streckenarbeiter durch Aufstellung von Zelten mit Wärmevorrichtungen für Speisen usw.

Ueber die Einrichtungen bei ausserdeutschen Eisenbahnverwaltungen war dem Redner nur theilweise und nicht vollständige Auskunft zugegangen. Im allgemeinen werden in Oesterreich, Frankreich, Belgien und Russland besondere Maassnahmen nicht für erforderlich erachtet oder sind solche nicht getroffen. Die italienischen Eisenbahnen haben mitgetheilt, dass die Frage für sie von keiner Bedeutung sei, weil Fälle des Missbrauchs von Alkohol nur selten vorkommen. In England und Schweden habe die Enthaltsamkeitsbewegung Fortschritte gemacht. Das gleiche sei ihm von einzelnen amerikanischen Eisenbahnen gesagt worden.

Der Redner verbreitete sich sodann über die eingehende Behandlung, welche der Gegenstand bei der 5. Versammlung des Verbandes deutscher Bahnärzte in München (17.—20. September d. J.) gefunden hatte, wieder betonend, dass das Beispiel der Mässigung bei den höheren Beamten eine unerlässliche Forderung sei, wenn man auf die Unterbeamten mit Erfolg einwirken wolle. Die noch nicht ganz abgeklärten Versuche über die Wirkungen des Alkohols seien fortzusetzen. Zu beseitigen sei das unzeitgemässe und das Trinken zu jeder Zeit, namentlich aber Vormittags, sowie der Genuss zu kalter Getränke. Während des Dienstes müsse der Beamte nüchtern sein. Nach Schluss desselben werde ein mässiger Genuss von nicht zu schweren Getränken nichts schaden. Im übrigen seien alle jene Einrichtungen zu begünstigen und zu erstreben, welche den Eisenbahnern den Genuss des Alkohols entbehrlich machen und nicht wünschenswerth erscheinen lassen. Schliesslich fasste der Vortragende seine Ausführungen in folgenden Punkten zusammen:

1. Mit dem Bedürfniss nach Alkoholgenuss muss als mit mit einem vorhandenen — wenigstens vorläufig nicht zu beseitigenden — gerechnet werden.

2. Unmässiger und unzeitiger Genuss ist als schädlich zu verbieten.

3. Gegen einen mässigen Genuss insbesondere nach Dienstschluss ist nichts zu erinnern.

4. Ein Verbot des Alkoholgenusses lässt sich allenfalls für gewisse Kategorien, so namentlich das Maschinenpersonal, begründen.

5. Auf möglichste Beschränkung nach Zeit und Ort ist namentlich auch durch das Beispiel der Vorgesetzten hinzuwirken.

6. Neben diesem Beispiel ist auf Besserung durch weitere Belehrungen und Ermahnungen hinzuwirken.

7. Die entsprechenden Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal sind weiter zu entwickeln und auszudehnen.

8. Erst nach Durchführung dieser Maassnahmen ist die Zulässigkeit weiteren Vorgehens zu prüfen.

In den sich an diese Ausführungen anschliessenden Erörterungen fanden diese einigen Widerspruch durch einige der anwesenden preussischen Bahnärzte, welche sich als unbedingte Abstinenzler erklärten und theilweise eingehende Zahlenangaben über die Verhältnisse bei schwedischen, englischen und amerikanischen Bahnen machten.

Die Verhandlungen hatten nunmehr über fünf Stunden in Anspruch genommen, so dass der dritte auf der Tagesordnung stehende Vortrag entfallen und zur Bekanntgabe auf den Druckweg verwiesen werden musste.

Erwähnt mag noch werden, dass im Versammlungslokal eine Ausstellung alkoholfreier Getränke, so namentlich von Apfelin, veranstaltet war.

Ein gemeinsames Mahl ohne Trinkzwang im Hotel Viktoria und ein Ausflug nach der Wohnungskolonie Ostheim bei Stuttgart beendete in schöner Weise die Tagung. Z.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat September d. J. ergibt für 75 Bahnen, die schon im September 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 45 496,21 km.

Einnahme	im ganzen M.	gegen das Vorjahr M.	auf 1 km M.	gegen das Vorjahr M.	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im September d. J.					
aus dem Personenverkehr	48 718 830	+ 1 616 018	1 098	+ 19	+ 1,76
aus dem Güterverkehr	99 464 984	+ 2 360 991	2 195	+ 11	+ 0,50
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende September d. J.					
aus dem Personenverkehr	255 414 924	+ 1 709 992	6 753	— 106	— 1,55
aus dem Güterverkehr	499 396 103	+ 7 528 054	12 960	— 90	— 0,69
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September d. J.					
aus dem Personenverkehr	62 158 649	+ 1 004 725	9 636	— 79	— 0,81
aus dem Güterverkehr	104 325 297	+ 2 020 330	15 910	— 86	— 0,54

Eröffnet wurden: am 1. September Wildpark-Nauen 31,27 km (Direktionsbezirk Berlin), Deutsch-Eylau-Niedeck 32,42 km und Schlochau-Zechlau 17,60 km (Direktionsbezirk Danzig), Braunschweig Nordb.-Brunsrode-Flechtorf 14,80 km (braunschweigische Landeseisenbahn), Wiedenbrück-Sennelager 32,43 km (westfälische Landeseisenbahn), Sallgast-Lauchhammer 12,76 km (bisherige Kleinbahn der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft).

— **Eisenbahnverstaatlichungen.** Zu den neuen preussischen Eisenbahnverstaatlichungen schreibt der „Deutsche Reichsanzeiger“:

„In der Presse wird mit Bezug auf das einzelnen Privatbahnen gemachte Verstaatlichungsanerbieten ausgeführt, dass die Bedingung, wonach Verwaltung und Betrieb eines Theils der zu verstaatlichenden Bahnen schon vom 1. Januar 1903 ab für Rechnung des preussischen Staats geführt werden solle, den Rechten des Landtages vorgreife und deshalb nicht ganz unbedenklich sei. Diese Auffassung beruht offenbar auf einem Missverständniss. Nicht Verwaltung und Betrieb der Bahnen soll nach jener Bedingung vom 1. Januar 1903 ab auf den Staat übergehen, sondern die Bahnen sollen von diesem Zeitpunkt ab von den Gesellschaften für Rechnung des Staates weiter verwaltet und betrieben werden. Dies alles gilt selbstredend nur, wenn die Gesellschaftsorgane und demnächst die gesetzgebenden Faktoren des Staats die Verstaatlichungsverträge gutgeheissen haben. Dieses Verfahren ist nicht etwa etwas neues, sondern bei den bisherigen Verstaatlichungen unter Billigung des Landtages stets beobachtet worden.“

— **Ostpreussische Südbahn.** Nach Mittheilung der Direktion ist bei ihr das Angebot der Minister der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten auf freiwillige Abtretung der ostpreussischen Südbahn an den Staat eingegangen. Das Angebot enthält die in der Bekanntmachung des „Staatsanzeigers“ vom 14. d. Mts. wiedergegebenen Bedingungen unter dem Hinzufügen, dass solche als „unabänderliche Grundlage für die weiteren Verhandlungen zu betrachten seien, so dass also eine Erhöhung des Angebots nicht in Aussicht genommen werden könne“. Die Erklärung der Generalversammlung auf dieses Angebot muss spätestens am 1. April 1903 erfolgt sein. Von der Staatsregierung wird demnächst die verfassungsmässige Genehmigung sobald als thunlich herbeigeführt werden und wird der abzuschliessende Vertrag hinfällig, wenn zu demselben die Genehmigung nicht bis zum 1. Juli 1904 erlangt worden ist. Neben dem freiwilligen Angebote enthält der Erlass der Minister schliesslich die Erklärung, dass die Staatsregierung von dem ihr durch § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 vorbehaltenen Rechte, das Eigenthum der Bahn gegen Entschädigung anzukaufen, der ostpreussischen Südbahn gegenüber Gebrauch mache und „schon jetzt für alle Fälle die auf Uebernahme der Bahn gerichtete Absicht ankündige, so dass auch bei Nichtzustandekommen des freiwilligen Vertrages die Uebergabe des Unternehmens an den Staat spätestens zum 1. Januar 1904 zu erfolgen hätte“.

— **Verstaatlichungsanerbieten an die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.** Der preussische „Staatsanzeiger“ vom 17. d. Mts. bringt folgende Mittheilung:

„Die königlich preussische Staatsregierung hat der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft für die Abtretung ihres Unternehmens an den Staat folgendes Angebot gemacht: Es sollen gewährt werden: a) für die Aktie zu 600 M.: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 1 200 M. mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 ab und eine baare Zuzahlung von 12 M., b) für eine Aktie zu 1 200 M.: Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 2 400 M. mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 ab und eine baare Zuzahlung von 24 M. Verwaltung und Betrieb des Unternehmens soll vom 1. Januar 1903 ab für Rechnung des preussischen Staates geführt werden, der Umtausch der Aktien gegen Staatsschuldverschreibungen, der Uebergang des Eigenthums der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn auf den preussischen Staat sowie die Auflösung der Gesellschaft dagegen am 1. des zweiten auf die Perfektion des zwischen Staat und Gesellschaft abzuschliessenden Vertrages folgenden Monats stattfinden.

Wesentlich im Interesse der östlichen Provinzen hat die Staatsregierung jüngst einer Reihe von Privatbahnen ein Verstaatlichungsangebot gemacht. Nach weiteren Erwägungen ist es nunmehr noch möglich geworden, auch der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft ein Kaufangebot zugehen zu lassen, nachdem es in Verfolg der kürzlich stattgehabten Verhandlungen mit Vertretern der Stadt Dortmund gelungen ist, die Bedenken zu beheben, welche einer solchen Maassnahme bis dahin entgegenstanden. Mit dem Erwerb dieser sieben Privatbahnen für den Staat ist die Verstaatlichungsaktion in Preussen als abgeschlossen anzusehen.“

Ueber die Vorgänge vor Bekanntgabe des Verstaatlichungsangebotes an die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft ist die „Nordd. Allg. Ztg.“ in der Lage, folgendes authentisch mitzutheilen:

„Am 11. d. Mts. fand im Ministerinm der öffentlichen Arbeiten unter dem Vorsitze des Herrn Eisenbahnministers eine Konferenz mit Vertretern der Stadt Dortmund über die Umgestaltung der Dortmunder Bahnhofsanlagen statt. Seitens der städtischen Vertreter wurde bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen, dass man in Dortmunder Kreisen mit Bestimmtheit annehme, die Staatsregierung werde behufs Lösung der Umbaufrage die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn verstaatlichen. Demgegenüber wurde seitens des Herrn Ministers — der derzeitigen Sachlage entsprechend — die Erklärung abgegeben, dass bis zu dem Zeitpunkte — dem 11. d. Mts. — eine solche Absicht bei der Staatsregierung nicht bestehe.

Nach den Darlegungen der Vertreter der Stadt Dortmund in dieser Konferenz konnte sich der Herr Minister jedoch der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in und bei Dortmund voraussichtlich für alle Betheiligten leichter und besonders für die Stadt Dortmund vortheilhafter gelöst werden könnte, wenn die genannte Eisenbahn sich im Besitze des Staates befindet.

Am 17. d. Mts. Mittags haben sodann Besprechungen zwischen den betheiligten Ressorts über die Verstaatlichungsfrage stattgefunden, die zu dem erfreulichen Ergebnisse führten, dass der bezeichneten Eisenbahn noch an demselben Tage das im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Kaufangebot abgegeben werden konnte. Eine bezügliche vertrauliche Mittheilung hat der Herr Minister noch am selben Abend dem Herrn Oberbürgermeister von Dortmund zugehen lassen.“

— **Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** innerhalb des Bereichs der preussischen Staatseisenbahnverwaltung finden im Winterhalbjahr 1902/03 in folgender Weise statt: In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, sowie über die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen und im technologischen Institut der Universität über Technologie gehalten. Das nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf Eisenbahnrecht, Eisenbahnbetrieb und Elektrotechnik, in Cöln auf die wirthschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen und Frachtrecht, sowie auf Elektrotechnik, in Elberfeld auf Tech-

nologie, in Halle a. S. auf Elektrotechnik, in Frankfurt a/M. auf Elektrotechnik.

— **Eröffnung des Personenverkehrs auf der Strecke Schreiberhau-Grünthal.** Von der bereits im Betriebe befindlichen Strecke Hirschberg-Schreiberhau-Grünthal, auf der bisher nur zwischen Hirschberg und Schreiberhau Personenbeförderung stattfand (vergl. Nr. 81 S. 1225 d. Ztg.), ist am 20. d. Mts. auch der Abschnitt Schreiberhau-Grünthal dem Personen- und Gepäckverkehr übergeben, jedoch mit Ausschluss der Gepäckabfertigung von und nach Haltepunkt Strickerhäuser. Mit dem Fahrplan dafür werden zugleich in dem Gang der Züge zwischen Hirschberg und Schreiberhau einige Aenderungen nöthig.

— **Wagengestellung im Ruhrkohlenrevier.** In diesem Gebiet erreichte am 17. d. Mts. die Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts wieder die ausserordentliche Höhe von 18 029 Doppelwagen zu 10 t, nachdem seit 15. Dezember 1900 eine die Gestellung von 18 000 Wagen übersteigende Anzahl nicht mehr zu verzeichnen gewesen ist. Es ist dies ein um so erfreulicheres Ergebniss, als diese Gestellung in die Zeit der stärksten Anforderungen an den Staatsbahnwagenpark fällt und die Deckung durch besondere Umstände, als die im Gange befindliche Rübenernte, die in den anderen Kohlenrevieren gleichfalls sehr hohen Anforderungen, die von den Wagen auf weite Entfernungen, zum Theil nach Nordfrankreich, zurückzulegenden Läufe und den niedrigen Wasserstand des Rheines sehr ungünstig beeinflusst worden ist.

— **Der Verkehr der Berliner Stadtbahn** hat im Jahre 1901 infolge der grösseren Ausdehnung der elektrischen Strassenbahnen mit ihrem billigen 10 ₰-Einheitstarif einen abermaligen Rückgang erfahren. Nach der jetzt veröffentlichten Verkehrsstatistik der Eisenbahndirektion Berlin vom Rechnungsjahre 1901 ist auf der ganzen Stadt- und Ringbahn sowie im Vorortverkehr, soweit die Strassenbahn geht, die Zahl der beförderten Personen mit nur wenigen Ausnahmen zurückgegangen. Sonst zeigt der Verkehr überall eine beträchtliche Zunahme. Der Rückgang des Ortsverkehrs ist so stark, dass er auf den Bahnhöfen, die zugleich dem Fernverkehr dienen, einen Rückgang des gesammten Verkehrs bewirkt hat. So beträgt der Gesammtverkehr auf dem Alexanderplatz nur noch 5 750 000 Personen gegen 6 160 000 im Vorjahre. Auf dem Bahnhof Friedrichstrasse ist der Verkehr von 7 680 484 auf 6 973 776 Personen zurückgegangen, auf dem Lehrter Bahnhof von 2 700 000 auf 2 300 000, bei dem Zoologischen Garten von 4 830 000 auf 4 420 000, auf dem Schlesischen Bahnhof von 6 500 000 auf 5 900 000. Dasselbe Verhältniss herrscht bei fast sämmtlichen Stadtbahnstationen ohne Fernverkehr. Nur einige unbedeutende Stationen zeigen eine geringe Zunahme. Auch die Stationen der Wannseebahn haben eine kleine Zunahme, selbst da, wo die Strassenbahn verkehrt. Abgenommen hat dort aber auch der Verkehr von Wannsee. Auch bei den Stationen des Vorortverkehrs hat die Strassenbahn, soweit sie geht, überall den Verkehr an sich gerissen: so ist die Zahl der beförderten Personen in Tegel von 213 000 auf 153 000 zurückgegangen; ebenso ist es an der Oberspree, in Sadowa, Schönholz usw. Wo die Strassenbahn aber nicht verkehrt, zeigt sich überall eine beträchtliche Zunahme des Verkehrs. Hermsdorf beförderte beispielsweise 491 000 gegen 454 000, Mahlow 67 000 gegen 50 000, Nauen 192 000 gegen 179 000, Potsdam 1 955 000 gegen 1 700 000, Schlachtensee 513 000 gegen 414 000, Spandau 2 270 000 gegen 2 200 000, Werder 210 000 gegen 182 000 Personen.

— **Schwebebahnprojekt für Berlin und Rixdorf.** Die Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg hat, nachdem ihre Elberfelder Schwebebahn nunmehr seit reichlich 1½ Jahren im Betrieb ist und die während dieser Zeit gewonnenen Erfahrungen erwiesen haben, dass das System der einschienigen Schwebebahn nach den Patenten von Eugen Langen in technischer und wirthschaftlicher Beziehung die daran von den Erbauern geknüpften Erwartungen in vollem Maasse erfüllt hat, nun auch für Berlin den Entwurf einer Stadtbahn nach dem Schwebebahnsystem aufgestellt und ihre Pläne den in Frage kommenden Behörden eingereicht. Die jetzt vorhandenen Berliner Stadtbahnen haben eine ausgesprochene Richtung von West nach Ost, die geplante für den Schnell- und Massenverkehr bestimmte Stadtbahn soll dagegen eine nord-südliche Richtung erhalten. Sie würde ihren vorläufigen Anfangspunkt am Bahnhof Gesundbrunnen haben, durch die Brunnenstrasse, nach dem Rosenthaler Thor, dann weiter nach dem Schönhauser Thor, Bahnhof Alexanderplatz, Oranienplatz, Kottbuser Thor und Hermannplatz führen, ganz Rixdorf durchziehen und an der Ringbahnstation Hermannstrasse enden. Wenn somit die Schwebebahn kein Wettbewerbsunternehmen zu der von der Stadt Berlin geplanten unterirdischen Nord-Südbahn (vom Wedding durch die Chausseestrasse und Friedrichstadt nach Schöneberg) sein soll, so hat sie ferner noch den besonderen Zweck, eine Ergänzung der Stadt- und Ringbahn zu bilden, indem sie für die nord-südliche Richtung das darstellt, was für die west-östliche die Querbahn Charlottenburg-Friedrichstrasse-Stralau-Rummelsburg bedeutet. Für die Beurtheilung der Baukosten gewährt die Elberfelder Anlage einen gewissen Anhalt. Deren Kosten betragen einschliesslich der Haltestellen, des Wagenparkes, der Betriebsbahnhöfe und elektrischen Ausrüstungen etwa 1 000 000 ℳ für das Kilometer. Während für die Elberfelder Anlage bei der Beurtheilung der Kostenhöhe die Neuheit der Konstruktion und die Schwierigkeit der Ausführung über der Wupper zu berücksichtigen ist, kommt für die Berliner Anlage in Betracht, dass an die architektonische Ausbildung der Bahn höhere Ansprüche zu stellen und ziemlich umfangreiche Strassenänderungen auszuführen wären, ausserdem auch die Zahl der Wagen eine grössere sein müsste. Unter diesen Umständen werden die Baukosten der vorgeschlagenen Schwebebahn für Berlin für das Kilometer die Kosten in Elberfeld zwar übersteigen, aber wesentlich unter den Kosten einer anderen, einen besonderen Bahnkörper besitzenden und gleich leistungsfähigen Stadtschnellbahn bleiben.

— **Herabminderung des Geräusches auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat dem Polizeipräsidium über die Maassnahmen, welche sie zur Herabminderung des Hochbahngeräusches zu treffen gedenkt, Bericht erstattet. Es sind nach der gedachten Richtung hin sechs Versuche in die Wege geleitet worden. Zunächst hat man, einer Anregung der königlichen Eisenbahndirektion folgend, auf eine Bahnstrecke von 1 000 m Filzunterlagen zwischen den Schienen und den Schwellen einbringen lassen. Dieser Versuch kann jetzt als abgeschlossen gelten; leider muss aber gesagt werden, dass er die an ihn gestellten Erwartungen nicht erfüllt hat. Die schalldämpfende Wirkung ist eine höchst geringe. Der zweite Versuch besteht in der Verwendung von eisernen Trögen, die, mit einem Deckel verschlossen und mit Sand gefüllt, die Stelle der hölzernen Querschwellen vertreten; man hofft, dass die sandgefüllten Hohlräume die Erschütterungen und Stösse aufnehmen und dämpfen werden. Versuche in kleinerem Maassstabe, die schon früher ausserhalb der Betriebsbahn angestellt wurden, haben ein ziemlich befriedigendes Ergebniss gehabt. Ueber die jetzt in grösserem Maassstabe angestellten Versuche lässt sich ein endgültiges Urtheil noch nicht abgeben. Die dritte Probeausführung sieht die Verwendung hölzerner Langschwellen vor und zwar in zwei verschiedenen Ausführungen. Des weiteren wird versucht, das dröhnende Geräusch des Oberbaues durch eine Ummantelung des Schienenfusses mit Blei zu dämpfen, und an anderer Stelle wieder wird ein neuer Vorschlag erprobt, nämlich Bleiplatten zwischen die Schienen und Schwellen aufzulegen. Die sechste Einrichtung endlich, welche die Herabminderung des Zuggeräusches selbst bezweckt, besteht in der Ausfütterung der Räder mit Holz. Andere Versuche sind noch in der Vorbereitung begriffen. Die Hochbahngesellschaft hat nun bei Gelegenheit der Berichterstattung die Vertreter der Aufsichtsbehörde zu einer Besichtigung der Probestrecken eingeladen, damit die Herren selbst die Wirkung der schalldämpfenden Mittel beobachten und sich über die verschiedenen Maassnahmen ein Urtheil bilden können.

— **Die Eröffnung der Lokalbahn von Münchberg nach Zell i/Oberfr.** hat am 18. d. Mts. stattgefunden. Die Bahn zweigt vom östlichen Ende der Station Münchberg ab, senkt sich zunächst zum Käsbachthale hinab, erreicht mit einer Steigung von 22 ‰ die Wasserscheide zwischen der Saale und dem Käsbache, fällt dann mit 25 ‰ in das Saalthal ab, überschreitet nun die Saale und steigt dann mit einer Meiststeigung von 25 ‰ zur Haltestelle Sparneck, nachdem sie zuvor den Halteplatz Eiben und die Haltestelle Weissdorf auf diesem Wege passirt hat, empor; im weiteren Verlaufe erhebt sich die Linie mit 20 ‰ zum Halteplatz Reinersreuth sowie zur Endstation Zell i/Oberfr. Die Länge der Linie beträgt 10,16 km; in der Luftlinie misst die Entfernung zwischen Münchberg und Zell nur 6 km. Die Baukosten wurden im Lokalbahngesetze vom 30. Juni 1900 auf 717 000 ℳ oder ungefähr 71 000 ℳ für das Kilometer festgesetzt. In nächster Nähe der Stationen und Haltestellen der Linien befinden sich bedeutende Granitbrüche und grosse Lager harten Grünsteines, der sich vorzüglich zur Strassenbeschotterung eignet. Diese Steinbrüche werden infolge des nunmehr bequemeren und billigeren Transportes wettbewerbsfähiger werden, daher auch einen grösseren Absatz erzielen, somit der Lokalbahn zweifellos sehr erhebliche Transporte zuführen und hierdurch deren Rentabilität in hinreichender Weise sichern.

— **Erwerbung der pfälzischen Eisenbahnen.** Die zur Vorbereitung der Verhandlungen über die Erwerbung genannter Bahnen durch den bayerischen Staat von dem zuständigen

bayerischen Staatsministerium ernannte Kommission, bestehend aus Ministerialrath Heinrich Ritter v. Frauendorfer als Vorsitzendem, Regierungsdirektor bei der Generaldirektion Lorenz Seidlein als dessen Stellvertreter, dann den Generaldirektionsräthen Lindermayer, Huber, Scholler, Endres, Direktionsrath Völcker und Direktionsassessor Heubach begab sich am 20. d. Mts. von München nach Ludwigshafen. Von dort aus wird sie die einzelnen Bahnstrecken einer Besichtigung unterwerfen und den Stand des gesammten Unternehmens sowohl in technischer als auch in wirthschaftlicher Beziehung eingehend prüfen. Diese Prüfung wird sich hauptsächlich auf den Stand des Ober- und Unterbaues der Strecken, auf Stations- und Betriebsgebäude, Werkstätten und sonstige Gebäulichkeiten, dann auf das gesammte Fahrmaterial, Signaleinrichtungen und dergl. sowie fernerhin auch auf den Stand des Beamten- und Bediensteten-personals, dessen Dienst-, Einkommens- und Pensionsverhältnisse usw. erstrecken. Die Durchführung der der Kommission gestellten Aufgabe wird einen Zeitraum von etwa acht bis zehn Tagen in Anspruch nehmen.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** im Monat September d. J. zeigen eine entschiedenere Wendung zum besseren. Nach vorläufiger Feststellung wurden vereinnahmt: 3 639 150 *M.* im Personenverkehr (+ 16 360 Mark gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 6 775 300 *M.* im Güterverkehr (+ 316 600 *M.* = 68 *M.* auf 1 km Bahnlänge), 10 414 450 *M.* im ganzen (+ 332 960 *M.* = 54 *M.* auf 1 km Bahnlänge). Für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September d. J. betragen die Einnahmen: 31 500 894 *M.* im Personenverkehr (+ 309 557 *M.* gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres), 55 478 531 *M.* im Güterverkehr (+ 56 328 *M.*), 86 979 425 *M.* im ganzen (+ 365 885 *M.*). Auf 1 Bahnkm berechnet sich noch eine Mindereinnahme von 207 *M.* im Durchschnitt.

— **Der Eisenbahnverein in Frankfurt a/O.**, welcher erst vor wenigen Wochen gegründet worden war, machte am 12. d. Mts. seinen ersten Ausflug nach Guben. Es betheiligten sich 225 Mitglieder mit ihren Angehörigen, zusammen gegen 800 Personen. Ein von der Eisenbahndirektion Berlin zur Verfügung gestellter Sonderzug brachte die Theilnehmer Nachmittags 2 Uhr nach Guben. Hier angekommen, ging es durch die Stadt und die Berge nach dem Restaurant „Engelmann's Berg". Eine Musikkapelle sowie der Gesangverein der Hauptwerkstatt Guben gaben wechselweise ihre Weisen bezw. Gesangsvorträge zum besten und versetzten die Theilnehmer in Feststimmung. Während der Kaffeetafel hielt der Vorsitzende des Vereins, Regierungs- und Baurath Wambsganss, eine Ansprache an die Anwesenden, in welcher er auf die Entstehung, Zwecke und Ziele des jungen Vereins hinwies und dem Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin den Dank des Vereins für das bewiesene Wohlwollen aussprach. Seine Rede gipfelte in einem begeistert aufgenommenen Hoch auf den Kaiser, an welches sich das Absingen der Nationalhymne anschloss. Bei dem herrlichen Wetter wurden im weiteren Verlauf die Gubener Berge von den Theilnehmern nach allen Richtungen durchstreift. Um 7 Uhr Abends brachte sie ein Sonderzug hochbefriedigt nach Frankfurt a/O. zurück. Allen wird die Erinnerung an den schönen ersten Ausflug wach bleiben.

— **Personalnachrichten.** Das badische Mitglied der Direktion der Main-Neckarbahn, Geheime Rath Robert Stutz, wurde zum Vorstand der Rechnungsabtheilung der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen ernannt.

Oesterreich.

— **Die Verstaatlichung der Strecken der Staatseisenbahngesellschaft.** In einer längeren Rede, welche der österreichische Ministerpräsident in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 15. d. Mts. hielt, beleuchtete er die politische und wirthschaftliche Lage des Reiches. Hierbei gedachte der Ministerpräsident auch der Verhandlungen über die Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft. Er sagte hierüber folgendes: „Es ist bekannt, dass die Regierung mit der Gesellschaft in Kaufverhandlungen eintrat. Sind wohl die politischen Gründe, die man uns von mancher Seite unterschiebt, nicht zutreffend, so gebe ich ohne weiteres zu, dass uns zwei Gesichtspunkte leiten: Wir wollen erst die für den grossen Verkehr ausschlaggebenden Linien erwerben, um eine einheitliche Eisenbahnpolitik im Sinne des Bedürfnisses der Produktion und des Handels einrichten zu können, und wir wünschen zweitens, das bescheidene Erträgniss unserer jetzigen Staatseisenbahnen in Zukunft aussichtsreicher zu gestalten. Beide Gründe bestimmen die Regierung, in ihrem Angebote bis an die äusserste zulässige Grenze zu gehen, ohne dass sie jedoch den maassgebenden kaufmännischen Grundsatz zu verlassen gewillt wäre, dass das zu erwerbende Gut dem Preise entsprechen müsse."

— **Mangel an Bestellungen in der Maschinenindustrie.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 15. d. Mts. wurde an den Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Beschäftigung der österreichischen Maschinenindustrie durch Zuwendung von Aufträgen für die Staats- und Privatbahnen, gerichtet. In der Interpellation wird darauf hingewiesen, dass der niedrige Stand der in den Maschinenfabriken beschäftigten Arbeiter, deren Entlassungen noch immer nicht beendet seien, die Einschränkung der Arbeitszeit, die Feierschichten usw. die besten Beweise der ungünstigen Lage dieses wichtigen Industriezweiges seien. Unter diesen Umständen sei es dringend nothwendig, dass der Bedarf der Staatsbahnen rascher als bisher befriedigt werde und dass auch für spätere Zeiträume vorbehaltene Aufträge schon jetzt ertheilt werden. Es würde nicht verkannt, dass das Eisenbahnministerium besonders der Wagenbauindustrie einigermaassen Beschäftigung gebracht habe. Allein diese Aushilfe sei unzureichend und müsse ausgiebig erhöht werden. Insbesondere sei nothwendig, dass die Privatbahnverwaltungen, die seit längerer Zeit nur das allernothwendigste an Arbeiten ausgeben, der Industrie in reichlicher Weise Arbeit zuwenden.

Die Interpellation bespricht sodann an der Hand eines Zeitungsartikels die ausserordentliche Zurückhaltung der Privatbahnverwaltungen in Bezug auf Nachschaffungen und Neuherstellungen. Diese übertriebene Sparsamkeit der Privatbahnen sei nicht nur in ihrer unmittelbaren Einwirkung auf das Wirthschaftsleben in höchstem Maasse schädlich, sondern könne geradezu eine Gefährdung der Sicherheit des Betriebes auf diesen Hauptadern des Eisenbahnverkehres in Oesterreich zur Folge haben.

Es wird schliesslich an den Eisenbahnminister die folgende Anfrage gerichtet: 1. Gedenkt das Eisenbahnministerium den an der Deckung des Bedarfes der Staatsbahnen betheiligten Industriezweigen, insbesondere den Maschinen- und Wagenbaufabriken, in nächster Zeit reichlichere Aufträge zuzuwenden und seinen Einfluss bei den Privatbahnen dahin einzusetzen, dass diese gleichfalls für eine möglichst ausgiebige Beschäftigung dieser Fabriken Sorge tragen? 2. Wird das Eisenbahnministerium als Aufsichtsbehörde des Bahnbetriebes in Oesterreich Erhebungen pflegen in der Richtung, ob die Privatbahnverwaltungen, aus welchen Gründen immer, die ihnen anvertrauten Verkehrsmittel in einem Zustande innerer Vernachlässigung belassen und den Pflichten zur Erhaltung eines den modernen Anforderungen entsprechenden Zustandes ihrer Unternehmungen und deren zweckgemässer Fortentwickelung entsprechen?

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Zwischen dieser Gesellschaft und dem Eisenbahnministerium schweben bekanntlich seit längerer Zeit Verhandlungen in Bezug auf den Bau des zweiten Gleises auf der gesammten gesellschaftlichen Linie. Die Gesellschaft hat eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe gegen die Regierung wegen deren Rechtsanschauung in dieser Angelegenheit überreicht. Inzwischen ist eine Vereinbarung angebahnt, wonach das Eisenbahnministerium unter ausdrücklicher Aufrechthaltung der beiderseitigen Rechtsanschauungen mit der den Betrieb führenden Südbahngesellschaft Verhandlungen einleitet, dass diese im Sinne der in dem Betriebsvertrage übernommenen Verpflichtung die für die Verkehrsbedürfnisse nothwendigen Herstellungen, ausschliesslich des zweiten Gleises, auf ihre Kosten, ohne Heranziehung der Leoben-Vordernberger Bahn, durchführt. Alsdann ist das Eisenbahnministerium bereit, von der Forderung auf sofortige Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke St. Peter-Freienstein-Vordernberg (auf der anderen Strecke ist der Bau des zweiten Gleises bereits im Zuge) vorläufig abzusehen. Dagegen hätte sich die Leoben-Vordernberger Eisenbahn zu verpflichten, auf Verlangen der Staatsverwaltung das zweite Gleis auf der ganzen übrigen Strecke oder einem Theile herzustellen, wenn die weitere Steigerung des Verkehres dies erforderlich machen sollte. Die Gesellschaft hätte ferner für den Fall der konzessionsmässigen Einlösung der Bahn vor Eintritt der Verpflichtung zur Herstellung des zweiten Gleises der Staatsverwaltung die Herstellungskosten für das zweite Gleis in dem für die ganze Linie Leoben-Vordernberg festgesetzten angemessenen Betrage baar zu erstatten, dagegen für den Fall, dass zur Zeit der konzessionsmässigen Einlösung die Verpflichtung der Gesellschaft zur Legung des zweiten Gleises bereits eingetreten sein sollte, nach Wahl des Eisenbahnministeriums entweder den erwähnten Pauschbetrag zu bezahlen oder das zweite Gleis selbst auszuführen. Die Gesellschaft erklärt sich ferner bereit, der Staatsverwaltung einen entsprechenden Kapitalbetrag in Obligationen ihres neu aufzunehmenden Prioritätsanlehens dann zu überlassen, wenn die Gesellschaft von der ihr im Jahre 1899 auferlegten Verpflichtung zur Herstellung eines Verbindungsgleises von ihrer Hauptlinie zum Staatsbahnhofe in Leoben enthoben wird. Zur Bedeckung aller entstehenden Kosten und Auslagen wird die Gesellschaft ein Prioritätsanlehen in einem noch festzustellenden Betrage aufnehmen. Nach Abschluss

dieser Vereinbarung wird die Gesellschaft ihre bei dem Verwaltungsgerichtshofe überreichte Beschwerde zurückziehen.

— **Kremsthalbahn.** In der am 15. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Kremsthalbahngesellschaft wurden die neuen Satzungen und der mit der Staatsverwaltung abzuschliessende Pacht- und Betriebsvertrag genehmigt. Die Kremsthalbahn, welche als Hauptbahn zweiter Ordnung umgebaut wird und an die Pyhrnbahn anschliesst, dürfte am 1. November d. J. in Staatsbahnbetrieb übergehen. Der Staat verzinst die Aktien bis zur Eröffnung der Pyhrnbahn mit 3 %, dann oder längstens vom Januar 1906 ab mit 4 %. Die Kremsthalbahn war die erste Lokalbahn Oberösterreichs und wurde am 30. April 1881 eröffnet.

— **Stubaithalbahn.** Die Lokalbahnlinie Innsbruck-Fulpmes, welche, in der Gemeinschaftsstation Berg Isel beginnend, in einer Länge von 19 km der Brennerstrasse entlang, sodann an der Lehne des Sillthales und schliesslich durch das Stubaithal bis zur Endstation Fulpmes geführt werden soll, begegnete bisher in Bezug auf die finanzielle Sicherstellung erheblichen Schwierigkeiten. In letzter Zeit ist es, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, gelungen, die der Ausführung dieser Bahn entgegengestandenen Hindernisse zu überwinden, so dass die Inangriffnahme des Baues im nächsten Frühjahre zu gewärtigen ist. Die mit 2 250 000 Kr. festgesetzten Kosten sollen in der Weise aufgebracht werden, dass vom Staate ein Beitrag von 350 000 Kr., von dem Lande und den Interessenten ein solcher von zusammen 550 000 Kr. gegen Uebernahme von Stammaktien geleistet wird, während die für den noch zu deckenden Restbetrag auszugebenden Prioritätsaktien im Betrage von 1 400 000 Kr. von dem Bauunternehmer als Entgelt für die Bauausführung übernommen werden sollen. Die mit 1 m Spurweite herzustellende Bahn sollte ursprünglich für den Dampfbetrieb eingerichtet werden. Es hat sich aber später der elektrische Betrieb als empfehlenswerther ergeben. Die Bahn soll von der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft, welcher auch die Herstellung des Elektrizitätswerkes in Innsbruck (der Sillwerke) von der Gemeindeverwaltung der genannten Stadt übertragen wurde, gegen Uebernahme des Prioritäts-Aktienkapitals gebaut werden.

— **Mendelbahn.** Der Abschluss der Konzessionsverhandlungen hat dadurch eine Verzögerung erfahren, dass von dem Konzessionswerber, der Ueberetscherbahn, die dem neuen Unternehmen zugestandene Dauer der Steuerfreiheit als unzureichend erklärt wurde. Die erhobenen Vorstellungen haben nun den Erfolg gehabt, dass für die Mendelbahn in Würdigung der obwaltenden Verhältnisse die Steuerbefreiung für die Dauer von 25 Jahren gewährt worden ist. Das Eisenbahnministerium hat daher im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Aktiengesellschaft „Ueberetscherbahn“ in Bozen die angesuchte Konzession zum Bau und Betrieb einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden, theils als vollspurige Adhäsionsbahn, theils als schmalspurige Seilbahn herzustellenden Kleinbahn von Kaltern auf den Mendelpass nunmehr ertheilt. Die Mendelbahn wird im nächsten Frühjahre in Bauangriff genommen und wohl noch im Laufe des Sommers 1903 der Vollendung zugeführt werden.

— **Lokalbahn Lambach-Vorchdorf.** Diese seit langem geplante Bahn dürfte voraussichtlich bald zur Ausführung gelangen. Eine Bauunternehmung hat sich bereit erklärt, den Bau gegen Uebernahme der auszugebenden Prioritätsobligationen, mit Ausschluss der Beistellung der eisernen Oberbaumaterialien und des Fahrparkes, durchzuführen. Die Beschaffung der eisernen Oberbaumaterialien sowie der Fahrbetriebsmittel soll nach dem Plane der Bauunternehmung bezw. der Konzessionswerber durch den Staat gegen Uebernahme von Stammaktien bewerkstelligt werden, welch' letztere auch dem Lande und den Interessenten für die von diesen zugesicherten Beiträge ausgefolgt werden sollen. Ueberdies wird von den Konzessionswerbern das von der Regierung zu gewährende Zugeständniss der Betriebskostenstundung in dem zur Verzinsung und Tilgung der auszugebenden Prioritätsobligationen erforderlichen Umfange angestrebt. Es ist weiter eine Mitbenutzung der auf Vollspur umzuwandelnden rund 4 km langen staatlichen Eisenbahnlinie Lambach-Gmunden vorgesehen. Die Anlagekosten der 15 km langen, gleichfalls vollspurig herzustellenden Lokalbahn Lambach-Vorchdorf sind mit 900 000 Kr. veranschlagt.

— **Lokalbahn Kimpolung-Dorna Watra.** Die Eröffnung der Reststrecke Valeputna-Dorna Watra der vorgenannten Lokalbahn für den öffentlichen Verkehr findet in feierlicher Weise am 28. d. Mts. statt.

— **Stationsaufschrifttafeln.** Der böhmische Landesausschuss ordnete die Anbringung deutsch-czechischer Aufschrifttafeln auf der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde an. Die Konzessionäre dieser Bahn legten gegen den Beschluss des Landesausschusses Verwahrung ein und erklärten sich bereit, deutsche Aufschriften auf eigene Kosten herstellen und anbringen zu lassen. Der Landesausschuss beschloss, auf der Doppelsprachigkeit der Aufschrifttafeln zu beharren und das Anerbieten der Konzessionäre unter Hinweis darauf, dass die Verfügung über die Bauführung im Sinne des Garantievertrages dem Landesausschusse zustehe, abzulehnen. Diese Angelegenheit wurde auch zum Gegenstande einer Interpellation im Abgeordnetenhause gemacht.

— **Untersagung der Bildung eines Lokomotivführerverbandes wegen Staatsgefährlichkeit.** Die Bildung des Vereins „Verband der Lokomotivführer österreichischer Eisenbahnen“ ist vom Ministerium des Innern aus dem Grunde untersagt worden, weil die geplante Vereinigung geeignet erscheine, durch ihre Einrichtung eine Gefährdung der allgemeinen staatlichen Ordnung nach sich zu ziehen.

Bei der Verhandlung vor dem Reichsgericht, welche über die Beschwerde der Gründer des Verbandes durchgeführt wurde, wurde der in dem Erlasse angegebene Grund durch den Vertreter der Regierung dahin erläutert, dass der beabsichtigte Verein staatsgefährlich sei. Dies gehe daraus hervor, dass der Verein eine Organisation der Lokomotivführer und Lokomotivführeraspiranten der österreichischen Eisenbahnen bezwecke, deren Streben dahin gehe, eine Macht zu schaffen, welche geeignet sei, auf die Eisenbahnunternehmungen, und zwar sowohl auf den Staat wie auf Privatunternehmungen, einen zwingenden Einfluss auszuüben. Gerade die Vereinigung der Lokomotivführer sei besonders geeignet, eine solche Macht zu werden, weil die Lokomotivführer das weitaus wichtigste und kaum zu ersetzende Element im Eisenbahnbetriebe seien. Sei einmal ein solcher Verband gebildet, so würden die Lokomotivführer um die Gewährung ihrer Forderungen nicht mehr zu bitten brauchen, der Verband wäre dann vielmehr in der Lage, den Eisenbahnunternehmungen seine Forderungen zu diktiren und diese nöthigenfalls zu erzwingen.

Dieses Bestreben gehe aus den Reden hervor, welche in Versammlungen der Eisenbahnbediensteten und in Versammlungen der Lokomotivführer, die seit 1899 an verschiedenen Orten stattgefunden haben, gehalten worden sind, über welche der Regierungsvertreter die Berichte der politischen Behörden und der Zeitschrift „Der Lokomotivführer“ vorgelegt hat. In diesen Reden werde die Bedeutung der Organisation für die Machtstellung der Eisenbahnbediensteten betont, werde ferner darauf hingewiesen, dass die beabsichtigte Organisation der Lokomotivführer in die allgemeine sozialdemokratische Organisation einzutreten habe, endlich betont, dass sie nur auf diese Weise, so aber sicher ihre Forderungen durchsetzen können.

Dass eine Organisation mit solcher Tendenz schon in Friedenszeiten, um so mehr in Kriegszeiten für den Betrieb und selbst für die höchsten Staatsinteressen verhängnissvoll werden könne, bedürfe keines weiteren Beweises. Dadurch sei aber deren Staatsgefährlichkeit begründet und die Untersagung nach dem Vereinsgesetze vom 15. November 1867 gerechtfertigt. Dieses Streben, welches der beabsichtigten Vereinsbildung in erkennbarer Weise zu Grunde liege, müsse bei der Würdigung der Entscheidung des Ministeriums des Innern in Betracht gezogen werden, da die Satzungen allein begreiflicherweise über die Staatsgefährlichkeit des Verbandes keine Auskunft geben.

Das Reichsgericht hat nach durchgeführter Verhandlung dahin entschieden, dass durch die angefochtene Entscheidung eine Verletzung des den Beschwerdeführer gesetzlich gewährleisteten politischen Rechts, Vereine zu bilden, nicht stattgefunden habe. Das Reichsgericht ist bei der Würdigung der Frage der Staatsgefährlichkeit davon ausgegangen, dass diese nicht nur nach den Bestimmungen der vorgelegten Satzungen, sondern im Zusammenhange damit auch nach den thatsächlichen Umständen beurtheilt werden muss, welche zu der beabsichtigten Vereinsbildung geführt haben oder diese begleiteten. Diese Umstände seien aber im vorliegenden Falle der Art, dass die Regierung immerhin Grund hatte anzunehmen, dass die beabsichtigte Vereinsleitung staatsgefährlich sei.

Ungarn.

— **Die Eröffnung des neuen Tunnels bei Pressburg.** Am 14. d. Mts. fand die Eröffnung des neuen Eisenbahntunnels bei Pressburg statt, an dem über zwei Jahre gearbeitet wurde. Die Kosten des neuen Tunnels beziffern sich auf 3 000 000 Kr. Als Neuheit wurden bei diesem Bau zum Schutze des Tunnels gegen Sickerwasser Blei-Isolirplatten verwendet. Bis zur Fertigstellung des neuen Tunneleinganges und Verstärkung des alten Tunnels durch Einsetzung von Betonringen, welche Arbeiten auf etwa 200 000 Kr. veranschlagt sind, wird der Verkehr ausschliesslich durch den neuen Tunnel geleitet. Später wird jeder

Tunnel nur in einer Zugrichtung benutzt werden. Die Nothwendigkeit der Anlage eines Zwillingstunnels ergab sich bekanntlich aus Anlass des während der Erweiterungsarbeiten im alten Tunnel am 18. Januar 1900 erfolgten Einsturzes, welcher eine Betriebsstörung von zwei Monaten nach sich zog.

— **Tarifreform im Verkehre innerhalb von Budapest.** Ein Mitglied des Budapester Munizipalausschusses hielt vor kurzem im ungarischen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsklub eine Vorlesung über „Die Tarifreform im hauptstädtischen Verkehre“. Der Vortragende wies auf die Schwierigkeiten hin, welche der Erfüllung der Wünsche entgegenstehen. Die unrichtige Lösung dieser Frage wäre geeignet, sowohl die Interessen des Publikums zu verletzen, als auch die Lage der Verkehrsanstalten zu gefährden. Er gab zunächst einen Abriss der Geschichte des hauptstädtischen Verkehres und erörterte dann das Rechtsverhältniss zwischen dem Munizipium und den Budapester Lokalverkehrsanstalten. Er unterzog die Dauer der Konzessionen, die Einlösungs- und Heimfallsrechte und die Tarifrevisionsrechte einer Kritik, worauf er die Mittel und Wege bezeichnete, wie die Frage der Tarifreform gelöst werden könnte. Redner empfahl den folgenden Tarif: Für eine direkte Fahrt im inneren Stadtverkehre ohne Umsteigen 10 h, für eine Fahrt mit Umsteigen, auch von den Linien einer Unternehmung auf die der anderen Unternehmung 15 h, für eine Fahrt nach der Aussenstadt 20 h. Kinder unter 1 m in Begleitung Erwachsener werden unentgeltlich, über 1 m gegen den vollen Fahrpreis befördert. Der Vortragende führte aus, dass dieser Tarif darauf abziele, durch Ermässigung der Preise auf grosse Entfernungen einen lebhaften Verkehr zu schaffen.

— **Diebstähle in den Magazinen der Staatsbahnen.** In letzter Zeit sind auf den Bahnhöfen der ungarischen Staatsbahnen wiederholte Entwendungen von Frachtgütern, namentlich von Getreide, aus den Magazinen sowie aus den in den Stationen stehenden beladenen Wagen vorgekommen. Die Direktion der Staatsbahnen glaubt die Ursache dieser Erscheinungen in dem Umstande suchen zu müssen, dass für den Ueberwachungsdienst sowohl bei Tag als bei Nacht theils unverlässliche, theils für diesen Dienst physisch ungeeignete Personen verwendet werden, oder auch solche, welche infolge ihrer sonstigen Dienstleistung bei Antritt des Ueberwachungsdienstes bereits erschöpft sind. Die mangelhafte Kontrole lasse die Ausübung des Ueberwachungsdienstes nicht ernst genug erscheinen. Die Organe des auswärtigen Dienstes wurden deshalb mit den entsprechenden Anweisungen versehen.

— **Arbeiterausstand in der Raaber Wagenfabrik.** Eine Abordnung der in den Ausstand getretenen Arbeiter erschien dieser Tage im ungarischen Ministerium des Innern, um wegen angeblicher Uebergriffe der Polizei gegenüber den Arbeitern Beschwerde zu führen. Bei diesem Anlasse regte der Sprecher der Abordnung an, den Streit zwischen den Arbeitern und der Fabrik durch ein Schiedsgericht unter Vorsitz eines höheren Beamten des Ministeriums entscheiden zu lassen. Der Abordnung wurde bedeutet, sich mit dieser Anregung an den Handelsminister zu wenden.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunfälle in Frankreich.** In der vorigen Woche ist, wie wir Pariser Blättern entnehmen, der Bericht der mit der Untersuchung der Katastrophe von Arleux betrauten Ingeniöre der Staatsanwaltschaft von Douai zugegangen. Der Oberstaatsanwalt hat aber strenge Anweisungen erlassen, dass dieser Bericht nicht veröffentlicht werde. Das gerichtliche Verfahren wird lange dauern; alle Verwundeten sollen kommissarisch vernommen werden. — Am 16. d. Mts. ereignete sich ein neuer, wenn auch lange nicht so schwerer Unfall wie der von Arleux auf der kleinen Station La Cave bei Perigueux, Linie Bordeaux. Ein Zug fuhr einem anderen, um 12 Minuten verspäteten, der das Gleis der eingleisigen Strecke noch nicht ganz geräumt hatte, in die Flanke. Es scheint also hier sowohl wie bei Arleux die Eingleisigkeit der Strecke eine Hauptschuld an dem Unfall zu tragen. Ein Zugbediensteter des getroffenen Zuges wurde sofort getödtet und etwa 20 Personen wurden verletzt. Mehrere Wagen sind umgestürzt und zum Theil zertrümmert.

— **Pariser Stadtbahn.** Die neue Strecke der Stadtbahn von der Place de l'Etoile bis zur Place d'Anvers, von deren Eröffnung wir in Nr. 79 S. 1196 berichteten, ist die Verlängerung der Linie von der Porte Dauphine bis Place de l'Etoile. Sie ist in derselben Weise wie die anderen Linien erbaut worden, nur hat man auf die Glasschutzdächer, die keinen Zweck hatten, verzichtet. Die mit Kreosot getränkten Schwellen der anderen Strecken, deren Geruch sich sehr unangenehm bemerkbar machte, sind durch ungetränkte Eichenschwellen, die geruchlos sind, ersetzt worden. Die Züge, die aus acht Wagen bestehen, werden bis 1. Januar 1903 in Abständen von 10 Minuten nach jeder Richtung fahren. Die elektrische Kraft wird bis zur Vollendung des Centralkraftwerkes in Bercy aus dem Kraftwerke der Place de l'Etoile, das durch das Kraftwerk von Moulineaux verstärkt wird, gewonnen. Die neuen Haltestellen der Linie sind folgende: Etoile, Place des Ternes, Rue de Courcelles, Parc Monceau, Avenue de Villiers, Rue de Rome, Place Clichy, Place Blanche, Place Pigalle und Place d'Anvers. Die Gesammtlänge der neuen Linie, welche in 18 Minuten durchfahren wird, beträgt 3,97 km. Ebenso wie die Stadtbahnstrecke zwischen Porte Maillot und Porte de Vincennes die Omnibuslinie Hotel de Ville-Porte Maillot vernichtet hat, so steht nun nach Eröffnung der neuen Strecke das gleiche Schicksal der Strassenbahnlinie Villette-Trocadéro bevor.

— **Französische Zufahrt zum Simplon. — Konzession der Mont d'Or-Linie.** Eine lange erörterte Streitfrage, den Durchstich des südlichen Jura und die französische Zufahrt zum Simplon betreffend, scheint nunmehr ziemlich entschieden. Schon in den achtziger Jahren war die französisch-schweizerische Abkürzungslinie Frasne-Vallorbe durch den Mont d'Or geplant. Mit dem Bau des Simplontunnels wurde die Frage, den Durchgangsverkehr von Nordfrankreich nach Italien möglichst für die Schweiz zu sichern, namentlich für die Simplonbahngesellschaft dringlicher. Sie trat deshalb mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Verhandlung. Da die Entfernung der Station Frasne der genannten französischen Bahn von Vallorbe über Pontarlier-Hopitaux etwa 42 km beträgt, die Abkürzungslinie aber nur etwa 24 km, so ergäbe sich eine Abkürzung von 17 bis 18 km, welche eine Kürzung der virtuellen Länge von mehr als 35 km entspricht. Bei der jetzigen Linie Frasne-Vallorbe liegt der höchste Punkt 1014 m über Meereshöhe, bei der geplanten direkten Linie 897 m, die Höchststeigung beträgt bei jener 25 m, bei dieser 14 m auf das Tausend. Diesem Plan, den Juraübergang günstiger zu gestalten und den französischen Verkehr dem Simplon zuzuleiten, folgten bald andere. Ein hauptsächlich von Interessenten des mittelöstlichen Frankreich, auch der Handelskammer Lyon, vertretener möchte Dijon über Saint-Amour mit Bellegarde verbinden, wobei die Schweiz umgangen würde; von Genf und Paris aus wurde für das sogenannte Faucille-Projekt gewirkt, welches die direkte Verbindung Dijons mit Genf über Lons-le-Saulnier und St. Claude bezweckt, aber auf 120 000 000 Fr. Kosten veranschlagt ist. Die französische Mittelmeerbahn entschied sich schliesslich für die direkte Linie Frasne-Vallorbe. Gemäss Verabredung zwischen dieser französischen Eisenbahngesellschaft und der Jura-Simplonbahngesellschaft beantragte letztere beim schweizerischen Bundesrath die Konzession für das kleine, auf schweizerisches Gebiet entfallende Theilstück. Die schweizerische Regierung hatte schon früher ihre grundsätzliche Geneigtheit für die Linie Frasne-Vallorbe der Jura-Simplonbahn mitgetheilt. Indessen erhob das schweizerische Militärdepartement Einwendungen; diese Durchbrechung des Jurawalles sei aus militärischen Landesinteressen bedenklich. Solche Bedenken müssen aber, so sagt der Bundesrath in einer am 9. d. Mts. erschienenen Botschaft, gegenüber den kommerziellen und volkswirthschaftlichen Vorzügen des Projektes zurücktreten; nur sollen in die Konzession nach dieser Richtung möglichst schützende Bestimmungen aufgenommen werden. Die Eisenbahngesellschaft hat auf ihre Kosten Minenkammern anzubringen, wie sie der Bundesrath für erforderlich hält, um im Kriegsfalle eine wirksame Unterbrechung der Linie herbeizuführen. Der schweizerische Bundesrath stimmt also der Konzession, welche bis Ende 1958 ertheilt werden soll, zu, und die Bundesversammlung wird in der Dezembertagung darüber zu beschliessen haben. Von Genf, welches die in Lausanne mündende Linie Frasne-Vallorbe umgeht, ist weiter scharfer Widerstand zu erwarten. Die Länge der ganzen Linie würde sich auf 23 798 m belaufen, wovon 1513 m auf schweizerisches Gebiet zu liegen kämen. Der grosse Tunnel durch den Mont d'Or ist zu 6238 m angenommen und mündet im Westen der Station Vallorbe aus Der schweizerische Bundesrath hat sich — da die Jura-Simplonbahn nächstens in Besitz der Eidgenossenschaft übergeht — zum Ausbau der Station Vallorbe als internationalen Bahnhof und zur entsprechenden Verbesserung der schweizerischen Strecke bereit erklärt. Die Kosten der ganzen Linie Frasne-Vallorbe sind auf 21 000 000 Fr. veranschlagt, oder, wenn statt Frasne die Station La Joux der französischen Mittelmeerbahn als Ausgangspunkt gewählt wird, auf 23 800 000 Fr., wovon 2 500 000 Fr. auf die schweizerische Strecke entfallen.

— **Simplontunnel.** Ueber dessen Stand bringt der „Monitore delle Strate Ferrate“ folgende, angeblich aus vorzüglicher Quelle stammende Einzelheiten: Es waren am 30. Sep-

tember im ganzen 13 280 m gefördert, und zwar 7 880 m auf schweizerischer und 5 400 m auf italienischer Seite. Es bleiben somit noch fertig zu stellen 6 500 m. Da man jetzt sowohl nördlich wie südlich auf sehr harten Gneis gestossen ist, so kommt man täglich durchschnittlich nur 11 m vorwärts; man müsste jedoch etwa 14 m erbohren, um den Tunnel vertragsmässig am 13. Mai 1904 eröffnen zu können. Demzufolge ist die vor einigen Tagen durch zahlreiche politische Blätter gegangene Meldung, das Riesenwerk werde pünktlich zum Abschluss gelangen, unbegründet, es sei denn, dass die Natur des Gesteines sich noch zu Gunsten der Bohrarbeiten ändere. Dies scheint jedoch nach dem Gutachten des berühmten Geologen Professor Schmidt in Basel so gut wie ausgeschlossen. Demzufolge ist im besten Falle vor Ende des Jahres 1904 auf Beendigung des Baues nicht zu rechnen. Die von der Unternehmerfirma Brandt, Brandau & Co. geforderte Fristverlängerung um 100 Tage wurde von der Jura-Simplonbahn abgelehnt. Die Menge des eindringenden Wassers auf der Südseite wurde neuerdings durch den Sachverständigen des schweizerischen hydrometrischen Staatsinstitutes Ingeniör Epner auf 1 120 l in der Sekunde berechnet, wesentlich höher als von den Eisenbahningeniören, die nur 900 l eingesetzt hatten. Fast täglich werden jetzt die grossartigen Arbeiten von hervorragenden Fachleuten aus aller Herren Länder besichtigt.

Fremde Welttheile.

— **Die Eisenbahn von Djibuti nach Harrar.** Der amerikanische Reisende William Fitzhugh Whitehouse, der mit Lord Hindip von einer längeren Reise in Abessinien zurückgekehrt ist, macht, wie wir der „Köln. Ztg." entnehmen, folgende Mittheilungen über die vielbesprochene französische Eisenbahn von der Somaliküste nach dem Lande Meneliks. Sie fanden die Strecke auf eine Entfernung von 240 km, bis Adagalla, ausgebaut und bezeugen, dass die Arbeiten ungemein rasch gefördert werden. In der That war bei ihrer Rückkehr nach 5 Monaten der Schienenstrang schon um weitere 100 km vorgerückt, nämlich bis Harrarwa. Ganze Schiffsladungen von Schienen und sonstigem Material kommen regelmässig von Frankreich in Djibuti an. Die Schienen werden gleich mit den Schwellen zusammengeschraubt verlegt. Die Strecke, die bis zur abessinischen Hauptstadt weitergeführt werden dürfte, ist in ihrer ganzen Länge vermessen. Bis Weihnachten wird ein Punkt nördlich von Harrar erreicht sein. Eine Verbindung mit diesem Orte selbst ist nicht beabsichtigt, wohl aber wird eine Strasse von der nächsten Station dorthin gebaut werden. Die Reisenden bemerken, dass wenigstens dreimal soviel Beamte beim Bahnbau thätig sind als seiner Zeit bei der Anlage der Ugandabahn. In der Gegend der Somaliküste ist die Bahn gut gebaut, es sind fünf Brücken errichtet worden, allein weiter nach dem Innern zu hat die Güte der Arbeit unter der Eile gelitten. Zwischen Djibuti und Adagalla fährt täglich ein Schnellzug. Es wird offen ausgesprochen, dass Kaiser Menelik wegen der Förderung, die der Bahnbau durch die französische Regierung erfährt, einige Besorgniss habe. Er meinte, die Konzession sei nur einem privaten Unternehmen ertheilt worden. Vielleicht haben es die französischen Ingeniöre eben wegen dieses Umstandes so eilig. Jedenfalls ist wohl kaum jemals in Afrika so rasch an einer Eisenbahn gearbeitet worden.

— **Die St. Louis-Timbuktubahn (Afrika).** Für den Bau dieser rasch vorwärtsschreitenden Bahn sollen, wie das „Journal des transports" meldet, während der Regenzeit ungefähr 30 000 t Material aus Frankreich angekommen sein. Die Bahn ist bereits in einer Länge von 800 km fertig, und man muss die trockene Jahreszeit benutzen, um ihren Bau kräftig zu fördern. Acht mit Eisenbahnmaterial beladene französische Dampfer liegen in St. Louis vor Anker.

— **Ueber die durch den Bahnbau Swakopmund-Windhuk eingetretenen Frachtersparnisse** schreibt das „Deutsche Kolonialblatt":

Die kürzlich erfolgte Inbetriebnahme der Bahnstrecke Swakopmund-Windhuk im deutsch-südwestafrikanischen Schutzgebiete legt einen Vergleich nahe zwischen den früheren und jetzigen Frachtkosten bei Beförderung von Gütern nach dem Hinterlande.

Als Grundlage für diesen Vergleich mag am besten die Menge der für die Regierung zu befördernden Güter dienen. Angestellte Ermittelungen haben ergeben, dass während der letzten Jahre durchschnittlich regierungsseitig im Jahre verfrachtet worden sind: 1. 1 085 t von Swakopmund nach Windhuk, 2. 55 t von Swakopmund nach Okahandja, 3. 445 t von Swakopmund nach Karibib, 4. ausserdem 200 t an Munition und Vieh.

Die Fracht mit Ochsenwagen, auf welches Beförderungsmittel man in früheren Zeiten ausschliesslich angewiesen war, betrug: 1. von Swakopmund nach Windhuk 20 ℳ für den Centner = 400 ℳ für die Tonne, 2. von Swakopmund nach Okahandja 17 ℳ für den Centner = 340 ℳ für die Tonne, 3. von Swakopmund nach Karibib 14 ℳ für den Centner = 280 ℳ für die Tonne. Es waren daher durchschnittlich für das Jahr von der Regierung an Frachtkosten auf den erwähnten Strecken zu zahlen: 1. 1 085 × 400 ℳ = 434 000 ℳ, 2. 55 × 340 ℳ = 18 700 ℳ, 3. 445 × 280 ℳ = 124 000 ℳ, 4. 200 × rund 340 ℳ = 68 000 ℳ, zusammen 644 700 ℳ.

Unter Benutzung der Eisenbahn betragen die Frachtkosten: 1. von Swakopmund nach Windhuk für die Tonne 46,80 ℳ, 2. von Swakopmund nach Okahandja für die Tonne 38,40 ℳ, 3. von Swakopmund nach Karibib für die Tonne 24 ℳ.

Die im vorstehenden für den Ochsenwagen berechneten Frachtkosten belaufen sich daher z. Zt. unter Benutzung der Eisenbahn auf: 1. 1 085 × 46,80 ℳ = 50 778 ℳ, 2. 55 × 38,40 ℳ = 2 112 ℳ, 3. 445 × 24 ℳ = 10 680 ℳ, 4. 200 × rund 36 ℳ = 7 200 ℳ, zusammen 70 770 ℳ.

Es tritt daher durch Benutzung des Schienenweges dem Frachtverkehr mittelst Ochsenwagen gegenüber eine Ersparniss ein von 644 700 — 70 770 ℳ = 573 930 ℳ.

Veranschlagt man die schliesslichen Baukosten der Bahn Swakopmund-Windhuk auf rund 14 000 000 ℳ, zu deren Verzinsung mit 3½ % ein Betrag von 490 000 ℳ erforderlich ist, so würden nach Deckung dieses Zinsbetrages aus der im vorstehenden berechneten Ersparniss von 573 930 ℳ immer noch rund 83 930 ℳ zu Gunsten des Fiskus verbleiben. Hierzu kommen dann noch die Einnahmen aus dem Privat-Personen- und Güterverkehr.

Des weiteren ist hierbei in Betracht zu ziehen, dass die für die Regierung zu befördernden Güter in der Folgezeit zweifellos eine Zunahme dadurch finden werden, dass nach Fertigstellung der Bahn bis Windhuk sämmtliche für den Bezirk Gibeon erforderlichen Güter, die bisher über Lüderitzbucht verschifft worden sind, unter Benutzung des Schienenweges über Windhuk verfrachtet werden. Es dürfte daher zu erwarten sein, dass die im vorstehenden gegebenen Zahlen sich nicht unerheblich zu Gunsten des Fiskus ändern werden. Und zwar wird dies geschehen ohne Mithilfe der durch den Eisenbahnbau zu erwartenden Verkehrssteigerung. Es sei hierbei darauf hingewiesen, dass ausweislich der am 1. Januar d. J. vom Büro der Landesvermessung in Windhuk herausgegebenen Besitzstandskarte das im besiedelungsfähigen Gebiete der Bahnstrecke belegene Farmgebiet z. Zt. fast vollständig von kleineren Farmern besiedelt ist, während noch vor zwei oder drei Jahren in diesem Gelände nur ganz vereinzelte Farmen in Bewirthschaftung waren.

Hierzu bemerkt der „Deutsche Reichsanzeiger": „Nach dem im vorstehenden Ausgeführten dürfte man sich der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass der Bau der Eisenbahn Swakopmund-Windhuk ein segensreiches Unternehmen war, da er zur Erschliessung des Landes, zur Verminderung der Frachtkosten und zur sicheren, beschleunigten Beförderung der Güter führte."

— **Der Panamakanal und die amerikanischen Eisenbahnen.** Die Entscheidung zu Gunsten der Besitzergreifung des Panamakanals durch die Vereinigten Staaten hat nach „Railway Age" die Frage über den wahrscheinlichen Einfluss, den die Vollendung einer solchen Wasserstrasse auf die Einnahmen der transkontinentalen Eisenbahnen auszuüben berufen sei, neu belebt. Einestheils glaubt man, dass die Eröffnung des Kanals den Eisenbahnen sowohl den Grossverkehr als auch den die längere Wasserfahrt vertragenden Güterverkehr entziehen werde. Andererseits nimmt man an, dass die Entwickelung der Pacificküste, welche die natürliche Folge der Eröffnung des Kanals sei, den Eisenbahnen neuen genügenden Verkehr schaffen werde, um sie reichlich für den durch die neue Wasserstrasse entzogenen Verkehr zu entschädigen. Nach Ansicht der genannten Quelle werde der Kanal ein neues Mittel zur Vergrösserung der Eisenbahneinnahmen bilden. Die Thäler Kaliforniens bringen im Ueberfluss den besten Weizen und die beste Gerste der ganzen Welt hervor, und diese Erzeugnisse, die der enormen Eisenbahntransportkosten wegen nicht durch den Kontinent und von da nach Europa befördert werden können, werden dann einen billigen Beförderungsweg durch den Kanal finden und der Land- und Forstwirthschaft, der Holzindustrie, den Weinbauern, Gärtnern usw. reichlichen Gewinn bringen. Die hohen Transportkosten, die die Eisenbahnen zu verringern nicht imstande sind, und das daraus sich ergebende theure Leben haben eins der grossen Hindernisse für die Entwickelung Kaliforniens gebildet. Nun wird durch einen neuen Kanal die Frage mit einem Schlage gelöst werden und Kalifornien, das eine 10 Mal dichtere Bevölkerung als die jetzige ernähren könnte, wird sich viel schneller entwickeln, als durch irgend ein anderes Mittel. Dass der den Landwirthen usw. erwachsende reichlichere Gewinn viel

für die Eisenbahnen bedeutet, geht aus den Einnahmen der amerikanischen Eisenbahnen im vergangenen Jahre klar hervor. Diese Einnahmen waren nicht so sehr das Ergebniss der jetzigen Bewegung des Getreides, welches auf den Feldern im Westen geerntet wurde, als vielmehr die Folge davon, dass dank der hohen Preise, die die Landwirthe erhielten, diese Käufer von Waaren wurden, die in riesigen Mengen befördert wurden. Dasselbe Ergebniss wird sich in Kalifornien zeigen. Zugleich mit der gedeihlichen Entwickelung eines Staates und seiner Bewohner wird sich der Eisenbahnverkehr in hohem Maasse vergrössern, und es sollte alles begünstigt werden, was zu diesem Ziele führen kann.

— **Das Besprengen der Bahnstrecken mit Petroleum** zur Verhütung des Staubes wird jetzt, wie „Railr. Gaz." meldet, von der Atchison, Topeka und Santa Fé auf 960 km ihrer Bahnstrecken mit befriedigendem Erfolge angewendet. Es erwies sich als besonders angenehm auf ihren Bahnen in Arizona und Kalifornien, wo der Boden nur aus Sand und Schlamm besteht und wo infolge dessen das Reisen, besonders während der heissen Zeit, nichts weniger als angenehm war. Im Durchschnitt wurden für 1 km Bahnstrecke rund 4000 l Petroleum gebraucht. Eine einzige Petroleumsprengung genügt für ein ganzes Jahr zur Verhütung des Staubes. Nach der Meinung der Sachverständigen hat man über die anderen Vortheile dieses Verfahrens, wie die Erhaltung der Schwellen und die Ausrottung des Unkrauts, nur deshalb noch nicht genügende Erfahrung, weil die Zeit seit seiner Anwendung zu kurz ist.

— **Elektrische Bahn Cincinnati-Toledo (Nordamerika).** Die längste elektrische Eisenbahn der Welt zur Verbindung zweier Städte soll zwischen Cincinnati und Toledo im Staate Ohio durch Verbindung bestehender und Anlage neuer Bahnstrecken hergestellt werden. Sie wird eine Länge von 325 km erhalten, an den Orten Hamilton, Dayton, Piqua, Lima und Findley vorübergehen und die zum grössten Theil schon bestehenden Linien von vier Eisenbahngesellschaften benutzen. Vom nächsten Frühjahre an können die Reisenden in 8 Stunden von Cincinnati nach Toledo in Schlaf- und Speisewagen gelangen. Die neue Bahn wird mit ihrem Güterverkehr mit den Dampferlinien in Wettbewerb treten.

— **Neueste amerikanische ringförmige Lokomotivschuppen.** Im Anschluss an die Mittheilungen in Nr. 91 Jahrg. 1901 und Nr. 6 d. lfd. Jahrg. d. Ztg. über den Schuppen in Collingwood und den feuerfesten Schuppen der Canadian Pacificbahn weisen wir auf einen Ausschussbericht über obigen Gegenstand hin, welcher in der Jahresversammlung der Railway Master Mechanics Association in Saratoga N. Y. vom 23. bis 25. Juni d. J. vorgelegt wurde und von welchem „Eng. News" (Nr. 33) einen sehr vollständigen Auszug bringen.

Darin werden einige gute Anlagen veröffentlicht (auch die beiden von uns schon besprochenen), dann folgt ein Aufsatz über den „idealen Ringschuppen" von D. van Alstine (Superintendent of Motive Poiver, Chicago Great Western Ry.), welcher die Summe der bisherigen Erfahrungen über Lokomotivschuppenbau ziehen soll.

Da nur von „Ringschuppen" die Rede ist, so können wir wohl vorab den Schluss ziehen, dass andere Grundformen, rechteckige und kreisförmige mit Kuppelbedachung, in Amerika nicht in Frage kommen.

Dies vorausgeschickt, so wird bei der allgemeinen Anordnung der Schuppenanlage davon ausgegangen, dass die Zu- und Abführung und die Behandlung der Lokomotiven möglichst wenig Zeit erfordern soll. Dementsprechend müssen die Gleise, Bekohlungs-, Sand- und Wasserentnahme-Vorrichtungen usw. reichlich bemessen und so belegen sein, dass keine Fahrtbehinderungen vorkommen. Die Drehscheibe soll 21,34 m Durchmesser, der Ringschuppen 24,38 m lichte Tiefe haben. Der innere Halbmesser des Ringes ist veränderlich. Wenn er aber in dem mitgetheilten „Muster" = 32,61 m gewählt ist, so mag darin eine Andeutung liegen, dass bei Unzulänglichkeit dieses Maasses man zur Errichtung eines zweiten Schuppens schreiten möge. Der Musterschuppen würde als voller Ring 48 Stände enthalten. Da aber ein Ausschnitt für Zu- und Abfahrtgleise sowie für Werkstatt- und Nebenräume freigelassen ist, so bleiben nur 43 Stände. Die Heizung erfolgt durch heisse Luft, welche vom Heizkörper aus durch einen Fächer in einen unterirdischen Ringkanal und weiter in die Revisionsgruben gedrückt wird.

Mit Werkstatteinrichtungen für kleine und mittlere Reparaturen werden die Lokomotivschuppenanlagen sehr vollständig ausgerüstet, und zwar selbst dann, wenn sie sich in der Nähe einer grossen Eisenbahn-Reparaturwerkstatt befinden.

Für den Aufbau der Ringschuppen scheint im allgemeinen einseitig geneigtes, flaches Holzpfettendach einfachster Art mit zwei bis drei Stützen unter jedem Binderbalken bevorzugt zu werden. In unverbrennlichem Material nachgebildet ist diese Bauart auf der Canadian Pacificbahn, wo ein Stand ausschliesslich Heizung rund 6930 ℳ kostet gegen etwa 5460 ℳ nach dem alten Muster mit Ziegelwänden und gewöhnlichem Dach. Vereinzelt kommen auch Dächer ohne Zwischenstützen vor, mit freitragenden eisernen Bindern. Bei solchen (Pittsbury & Lake Eriebahn) kostet der Schuppen mit allen Nebeneinrichtungen ausschliesslich Heizung etwa 9240 ℳ für den Stand. Es sind hier stählerne Schiebethore angewendet. Ein fernerer Schuppen mit Holzdach, getheilter Dachfläche und senkrechtem Oberlicht auf der Theilungslinie (Chicago & Northwestern) erforderte 7750 ℳ für den Stand. Zu erwähnen wäre endlich noch ein Schuppenmuster (Louisville & Nashville) mit sehr grosser durchlaufender Beleuchtungs- und Lüftungslaterne auf der Firstlinie des flachen Holzdaches.

In Verbindung mit der Luftheizung wird auch für eine gründliche künstliche Lüftung der Schuppen gesorgt. Als gute Regel wird bezeichnet, eine Erneuerung der Luft alle 8 bis 10 Minuten zu verlangen. Hinsichtlich der Rauchabzugrohre ist merkwürdig, dass in Amerika solche aus Holz beliebter zu werden scheinen. Feuerfest macht man sie durch Anstrich und Besandung. Wasser- und Dampfröhren legt man am besten in unterirdische Kanäle. Luft- und Dampfabblaseröhren können frei liegen. Den abgeblasenen Dampf leitet man, wie in Collingwood, in eine Cisterne, um Wasser zum Kesselauswaschen anzuwärmen. Als Fussboden wird Cement-Estrich in Schienenoberkantenhöhe mit Abwässerung nach den Gruben empfohlen.

Die Vorrichtungen zum Bedienen der Lokomotiven ausserhalb des Schuppens sind sämmtlich darauf berechnet, Zeit und menschliche Arbeitskraft zu sparen. Die Kohlen werden, bisweilen mit den Wagen, in denen sie kommen, so hoch gehoben, dass sie in die Tender hinabrutschen können. Einer ähnlichen Behandlung wird der Streusand unterworfen. Die Asche fällt aus den Aschkästen in Hunde, die auf Schmalspurgleisen in den Löschgruben laufen und dann gehoben werden, damit später die Asche in die Abfuhrwagen rutschen kann. Es liegt nahe, die Hebe- und Ladevorrichtungen für die drei Stoffe: Kohle, Sand und Asche zu vereinigen. Eine solche Anlage ist in geschickter Weise und gedrängter Form für die Chicago & Altonbahn geschaffen worden. Zur Ascheabfuhr werden auch tiefliegende Gleise verwendet, auf welchen die Abfuhrwagen tiefer stehen, als der Boden der seitlich offenen Löschgrube.

Wasserkrahne werden unter Umständen mit drehbarem, bis 4,5 m langem Ausleger versehen, um in der Stellung der Lokomotive einigen Spielraum zu haben. Man liefert jetzt Wasserkrahne, die bis 29,5 cbm (6500 Gallons) Wasser in der Minute abgeben. H—e.

Rechtsprechung.

— **Vertretung des preussischen Fiskus (Eisenbahnverwaltung) in Rechtsangelegenheiten.** Das Reichsgericht hat im Urtheil vom 17. Juni 1902 in Sachen des preussischen Eisenbahnfiskus wider die Pfarre Sch. und Genossen diesen Gegenstand eingehend erörtert und sich insbesondere auch darüber ausgesprochen, welche Rechte bezüglich der Vertretung des Fiskus in Rechtsangelegenheiten organisationsmässig den Eisenbahndirektionen, den Inspektionsvorständen und den Bahnmeistern zustehen.

Fiskus hatte gegen verschiedene Grundeigenthümer auf Anerkennung einer Grundgerechtigkeit geklagt, während die Beklagten einwendeten, die Grundgerechtigkeit sei gemäss § 43 I 22 Pr. Allgem. Landrechts erloschen.

§ 43 a. a. O. lautet:

„Ausser den allgemeinen Arten, wie Rechte verloren gehen können, erlöschen Grundgerechtigkeiten durch stillschweigende Einwilligung, wenn der Berechtigte wissentlich geschehen lässt, dass in der verpflichteten Sache Anstalten und Einrichtungen, welche die Ausübung seines Rechtes geradezu unmöglich machen, getroffen werden."

Es kam nun darauf an zu entscheiden, ob die Eisenbahnverwaltung als Berechtigte thatsächlich wissentlich habe geschehen lassen, dass in der verpflichteten Sache Anstalten und Einrichtungen vorerwähnter Art getroffen wurden, und welche rechtliche Bedeutung dem von ihren Organen gegen die Einrichtungen erhobenen Widerspruche beizumessen war.

Das Reichsgericht führt hierüber in den Gründen folgendes aus:

Von sämmtlichen Angriffen der Revision der Beklagten kann ernstliche Bedenken nur derjenige erwecken, mit dem ausgeführt ist, dass als dasjenige Willensorgan des Eisenbahnfiskus, auf dessen Wissen und Willen für die Anwendung des § 43 I 22 Allgem. Landrechts es ankomme, nicht die königliche Eisenbahndirektion anzusehen sei. Freilich bedarf die Meinung der Revision, dass das hier in Betracht kommende Organ des

Fiskus in der Person des Bahnmeisters X. zu erblicken sei, kaum einer Widerlegung. Es kann einem begründeten Zweifel nicht unterliegen, dass bei juristischen Personen von einem „wissentlichen Geschehenlassen“ im Sinne des § 43 a. a. O. nur soweit die Rede sein kann, als dieses Wissen und Wollen bei dem maassgeblichen Willensorgan vorhanden ist. Ein solches war der Bahnmeister X. nach den bestehenden Bestimmungen über die Organisation der Eisenbahnbehörden keinenfalls, und es kann auch nicht daran gedacht werden, dass ihm etwa auftragsweise von den an sich berufenen Organen, Betriebsinspektion oder Eisenbahndirektion, eine entsprechende Obliegenheit übertragen worden sei; denn die Zuständigkeiten staatlicher Behörden können, soweit solches nicht ausdrücklich zugelassen ist, von diesen auf andere Personen oder Organe nicht übertragen werden, da die Ausübung ihrer Zuständigkeit nicht nur ihr Recht, sondern vor allem auch ihre Pflicht ist und solche Pflichten sich nicht auf andere abwälzen lassen. Es besteht nun in den vorhandenen Vorschriften keine, welche die Uebertragung der hier in Betracht kommenden Zuständigkeit seitens der Betriebsinspektion oder der Eisenbahndirektion auf Bahnmeister gestattete; eine solche Uebertragung ist denn auch thatsächlich nicht erfolgt. Freilich kann der Bahnmeister als Ohr und Auge der Betriebsinspektion und Eisenbahndirektion für gewisse Dinge gelten, die sie regelmässig ohne ihn nicht wahrnehmen würden; es mag dahin auch die Behandlung der Schadenruthe seitens der Eigenthümer gehören. Allein deshalb kann doch nicht die Wahrnehmung und das Wissen des Bahnmeisters als ein solches des Fiskus gelten, sondern nur die dem maassgebenden Willensorgan von dem Bahnmeister mitgetheilte Wahrnehmung.

Zweifelhaft kann allein die Frage sein, ob als solches Willensorgan die Betriebsinspektion oder die Eisenbahndirektion zu erachten ist. Das Berufungsgericht ist hierüber kurz hinweggegangen, allein die Beantwortung jener Frage birgt nicht unerhebliche Schwierigkeiten in sich.

Nach der früheren Organisation der Eisenbahnverwaltung vom 24. November 1879 („Eisenb.-Verordn.-Bl.“ 1880 S. 85 ff.) vertrat das Betriebsamt in den zu seiner Zuständigkeit gehörenden Sachen die Eisenbahnverwaltung selbständig, nahm die erforderlichen Rechtshandlungen vor, führte Prozesse usw. Demgemäss ist es auch in zahlreichen Fällen vom Reichsgericht als die den Fiskus im Prozess vertretende Behörde anerkannt. In dieser Gestaltung der Dinge ist eine gründliche Wandlung durch die mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 15. Dezember 1894 (G.-S. 1895 S. 11) genehmigte neue „Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen“ herbeigeführt worden, über deren Anlass, Zwecke und Grundsätze eine Denkschrift der Staatsregierung Auskunft gibt. Danach sind jetzt in den Mittelpunkt der Verwaltung in technischer und rechtlicher Beziehung die Eisenbahndirektionen gestellt, allerdings mit Vorbehalten für den Minister und die Betriebsinspektionen.

Demgemäss heisst es im § 1 der Verwaltungsordnung:

„Die Verwaltung der Staatseisenbahnen erfolgt . . durch die königlichen Eisenbahndirektionen“,

im § 6 Nr. 1: „Den königlichen Eisenbahndirektionen obliegt: . . die Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörigen Eisenbahnstrecken“,

im § 6 Nr. 4: „Sie vertreten in allen Angelegenheiten ihres Geschäftsbereichs die Verwaltung, so dass sie durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche usw. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.“

§ 9 besagt: „Für die Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Dienstes nach den Anordnungen der königlichen Eisenbahndirektionen sind Betriebs- (usw.) Inspektionen . . einzurichten.“

§ 10. „1. Den Betriebsinspektionen obliegt

a) die Ausführung und Ueberwachung des Betriebsdienstes,
b) die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betriebe befindlichen Strecken. . . .

2. Die Geschäftsanweisung der Vorstände der Betriebsinspektionen bestimmt der Minister.

3. Dem Vorstande der Betriebsinspektionen kann von dem Minister die Befugniss zur selbständigen Verpachtung der Dispositionsländereien, Lagerplätze, Grasnutzungen, Pflanzungen usw. beigelegt werden.“

Die Beklagten wollen nun schon lediglich aus der allgemeinen Fassung der Bestimmung im § 10 1 b herleiten, dass das Wissen und Verhalten der Betriebsinspektion für die Frage der Anwendung des § 43 a. a. O. entscheidend sei. Diese Bestimmung ist indess verschiedener Auslegung fähig und erhält erst ihren Ausbau durch die gemäss der ertheilten Ermächtigung (oben § 10 Nr. 2) von dem Minister unter dem 17. Dezember 1894 erlassene Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahnbetriebsinspektionen, „Eisenb.-Verordn.-Blatt“ 1895 S. 49.

Im § 5 dieser Geschäftsanweisung heisst es unter der Ueberschrift „Erhaltung und Verwaltung des Grundeigenthumes“:

„1. Dem Vorstande der Betriebsinspektion obliegt die Fürsorge für die Erhaltung, bestimmungsgemässe Benutzung und Verwerthung des innerhalb seines Amtsbezirkes belegenen Grundeigenthumes der Eisenbahnverwaltung einschliesslich allen Zubehörs.

2. Insbesondere obliegt ihm danach

a) . . . die Fürsorge dafür, dass nichts davon (d. i. dem Grundeigenthum nebst Zubehör) der Eisenbahnverwaltung entzogen werde,
b) die Vergebung der Dienstländereien, die Verpachtung der Dispositionsländereien, Grasnutzungen, Pflanzungen usw.,
c) die Fürsorge für die ordnungsmässige Benutzung der Wege usw.,
d) die Fürsorge dafür, dass alle bestehenden Vereinbarungen über die Verwerthung und Benutzung des Grundeigenthumes der Eisenbahnverwaltung. . . . den Bestimmungen gemäss ausgeführt werden.“

Diese Vorschriften entsprechen den in der oben erwähnten Denkschrift der Staatsregierung für die Neuordnung der Verwaltung aufgestellten Grundsätzen, bezüglich deren dort gesagt ist, die Betriebsämter sollten als selbständige Behörden aufgehoben, ihre Verwaltungsbefugnisse auf die Direktionen zurückübertragen und den Direktionen ausführende Organe zur Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes unterstellt werden, gleichzeitig sollte aber diesen ausführenden Organen zur Entlastung der Direktionen eine Reihe weniger wichtiger Verwaltungsgeschäfte übertragen werden, wie die Verwaltung des Grundeigenthumes. Wenn man diese Tendenz der Bestimmung, die insoweit auf eine selbständige Stellung der Betriebsinspektionen hinweist, mit ihrem Inhalt zusammenhält und erwägt, dass die mit dem Grundeigenthum der Eisenbahn verbundene Grundgerechtigkeit im Sinne der Bestimmung als dessen Zubehör zu erachten sein dürfte, so liegt die Annahme nahe, dass in Ansehung der Anwendung des § 43 a. a. O. die Betriebsinspektion als das den Fiskus vertretende Organ betrachtet werden müsse.

Wenn das Reichsgericht dennoch zu einem anderen Ergebniss gelangt ist, so ist dafür folgende Erwägung entscheidend gewesen. Falls man selbst annehmen wollte, dass die Betriebsinspektion den Fiskus in solcher Angelegenheit nicht nur dem Wissen, sondern auch dem Willen nach verträte, so würde es ihr doch an der selbständigen Macht fehlen, ihren Willen mit den gegebenen gerichtlichen Mitteln (Klage, einstweilige Verfügung) durchzusetzen; denn unzweifelhaft ist nach der neuen Organisation nicht sie, sondern allein die Eisenbahndirektion zur gerichtlichen Vertretung des Fiskus in solcher Angelegenheit legitimirt. Die Betriebsinspektion könnte sich daher, wenn sie gerichtliche Schritte unternehmen wollte, diesetwegen nun mit einem Antrage an die Direktion wenden. Diese hat aber als vorgesetzte Behörde nicht einfach dem Ersuchen der Betriebsinspektion zu entsprechen, sondern sie fasst selbständig ihre Willensentschliessung hierüber. Es zeigt sich hierdurch, dass der maassgebliche Wille des Fiskus thatsächlich und damit auch rechtlich in der Instanz der Direktion gefasst wird. Ein positiver Hinweis hierauf ist der letzten Vorschrift (e) des § 5 der Geschäftsanweisung für die Betriebsinspektionen zu entnehmen, welche dahin lautet, dass dem Vorstand „die Erstattung sofortiger Anzeige an die Eisenbahndirektion über die Errichtung oder Veränderung baulicher Anlagen in der Nähe der Eisenbahn oder sonstige Veränderungen auf den Nachbargrundstücken, wenn sie sich als nachtheilig oder gefährlich für die Interessen der Eisenbahnverwaltung erweisen“, obliege. Bestätigt wird diese Auffassung durch das in der vorliegenden Sache von den Eisenbahnbehörden beobachtete Verfahren, wonach nicht nur von der Betriebsinspektion und der Eisenbahndirektion selbst, sondern erkennbar auch von dem Ressortminister die Direktion als das berufene Willensorgan des Fiskus in dieser Angelegenheit angesehen worden ist. Ist hiernach anzunehmen, dass nach Inhalt und Sinn der jetzt bestehenden Bestimmungen über die Organisation der Eisenbahnbehörden die Eisenbahndirektion dem Fiskus im Willen vertritt, so ist auch in dem Verhältniss zwischen ihr und der Betriebsinspektion daran festzuhalten, dass für die Anwendung des § 43 a. a. O. Wissen und Willen des Fiskus nicht derart auseinandergerissen werden kann, dass der Fiskus hierbei von verschiedenen Organen vertreten wurde. Soll das dem Fiskus nachtheilige „wissentliche Geschehenlassen“ vorliegen, so muss begrifflich dem betreffenden maassgeblichen Willensorgan die erforderliche Kenntniss beiwohnen. Soweit die Berufungsentscheidung auf das Nichtwissen der Eisenbahndirektion von der Errichtung der die Grundgerechtigkeit des Fiskus beeinträchtigenden Baulichkeiten abgestellt ist, erweist sie sich hiernach gleichfalls als zutreffend. Die Revision der Beklagten ist daher gänzlich hinfällig.

Allgemeines.

— **Spezialwagen für Hochzeitsreisende.** Wie wir in russischen Blättern lesen, wurde im vorigen Jahre in den Wagenwerkstätten der Kursk-Charkow-Sebastopoler Eisenbahn nach den Zeichnungen des Ingeniörs Ringland der Bau eines Spezialwagens für Hochzeitsreisende in Angriff genommen. Gegenwärtig ist nun der Wagen fertiggestellt und soll in den nächsten Tagen in den Verkehr gesetzt werden; er zeichnet sich durch seine luxuriöse Einrichtung aus und darf in Bezug auf seine Bauart als das letzte Wort der modernen Eisenbahntechnik bezeichnet werden. Die die einzelnen Abtheile des Wagens trennenden Scheidewände können durch eine besondere Vorrichtung beseitigt werden, so dass man sie nach Belieben vergrössern kann. Durch einen besonderen Luxus zeichnet sich der Schlafsalon aus, auf dessen Einrichtung Ingeniör Ringland ein Patent genommen hat.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Am 1. Oktober d. J. ist auf Grund eines Staatsvertrages zwischen Preussen, Baden und Hessen die Direktion der Main-Neckarbahn aufgehoben worden und infolge dessen aus dem Verein — dem sie seit Juli 1852 angehörte — ausgeschieden. Von den bisher von der Main-Neckarbahn betriebenen Strecken sind die Strecken Louisa (von Kilometer 5,00) bis Heidelberg (ausschliessl.) 73,57 km, Eberstadt-Pfungstadt 1,89 km, Bickenbach-Seeheim 4,41 km, Weinheim-Fürth 16,29 km und Friedrichsfeld (ausschliessl.)-Schwetzingen (ausschliessl.) 6,52 km in den Betrieb der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz und die Strecke Frankfurt a/M.-Louisa 3,73 km in den Betrieb der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. übergegangen. Die genannten Strecken sind den Vereinsbahnstrecken dieser Direktionen zugerechnet worden.

Verkehrserweiterung auf der Strecke Schreiberhau-Grünthal.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Auf der für den Güterverkehr bereits eröffneten Strecke Schreiberhau-Grünthal (Nebenbahn Hirschberg-Grünthal) ist am 20. Oktober d. J. auch der Personen- und Gepäckverkehr eingeführt worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Grossherzogl. badische Staatseisenbahnen. Die Station Markelfingen an der Strecke Basel-Konstanz ist am 15. Oktober d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist an sämmtliche Vereinsverwaltungen das nachstehende Rundschreiben vom 13. Oktober d. J. Nr. I 535, betreffend die Abstimmung über einzelne Beschlüsse der in Freiburg i/B. am 3., 4. und 5. September 1902 abgehaltenen Vereinsversammlung, gerichtet worden:

Nachdem die in unserem Rundschreiben vom 13. September 1902 Nr. I 448 festgesetzte Frist zur Erhebung wirksamen Widerspruchs gegen die der Abstimmung unterstellten Beschlüsse zu den Nummern III, IX, X, XII, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII a, XIX und XXII der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung verstrichen ist, beehren wir uns ergebenst mitzutheilen, dass nur gegen die Beschlüsse zu Nr. XVI der Tagesordnung Widerspruch erhoben worden ist.

Zu Nr. XVI der Tagesordnung sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

1. a) dass der Artikel 13 Ziffer 10 Absatz 1 und 2 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement eine geänderte Fassung,
   b) dass der Artikel 7 des Uebereinkommens einen Zusatz erhalten soll
   nach dem Vorschlage des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs;
2. dass, falls der Ausschussantrag (vorstehende lfd. Nr. 1 unter a und b), die von der regelnden Verwaltung allein zu tragenden Erstattungsbeträge auf
   10 ℳ, 12 Kronen, 6 Gulden Nied. W., 12,50 Francs
   festzusetzen, aus der schriftlichen Abstimmung nicht als angenommen hervorgehen sollte, die vom Ausschusse vorgeschlagene Fassung der Ziffer 10 Absatz 1 und 2 des Artikels 13 und die des Zusatzes zu Artikel 7 mit der Aenderung als angenommen gelten soll, dass statt
   10 ℳ, 12 Kronen, 6 Gulden Nied. W., 12,50 Francs
   gesetzt wird:
   5 ℳ, 6 Kronen, 3 Gulden Nied. W., 6,25 Francs.

Gegen den Prinzipalantrag (vorstehend unter lfd. Nr. 1 a und b) haben folgende 9 Verwaltungen rechtzeitig Widerspruch erhoben:

Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft, Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft, Crefelder Eisenbahngesellschaft, Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft, Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft, Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft, Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft, ostpreussische Südbahngesellschaft und westfälische Landeseisenbahn.

Da diese Verwaltungen zusammen bei weitem nicht über das zur Ablehnung eines Beschlusses gemäss § 20 Absatz 2 der Vereinssatzungen erforderliche Zehntel sämmtlicher den Vereinsmitgliedern zustehenden Stimmen verfügen, so ist der erhobene Widerspruch wirkungslos. Das Gleiche ist der Fall bezüglich des Widerspruchs, den die westfälische Landeseisenbahn — vergleiche deren Schreiben vom 9. Oktober 1902 Nr. 5715 — gegen den Beschluss unter obiger lfd. Nr. 2 (lfd. Nr. 9 unseres eingangs bezeichneten Rundschreibens) erhoben hat. Nachrichtlich ist noch zu bemerken, dass auch die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Widerspruch gegen den Beschluss unter obiger lfd. Nr. 1 erhoben hat, dass diesem Widerspruch aber keine Wirkung zuzusprechen ist, da die genannte Verwaltung ein Stimmrecht nicht besitzt.

Wir erklären nunmehr von den mit unserem Rundschreiben vom 13. September 1902 Nr. I 448 zur Abstimmung gestellten Beschlüssen der Vereinsversammlung die nachstehenden Beschlüsse für bindend:

1. den Beschluss zu Nr. III der Tagesordnung, dass in § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" die Jahreszahl 1902 durch 1904 zu ersetzen ist;
2. den Beschluss zu Nr. IX der Tagesordnung, dass in § 56 des Vereins-Betriebsreglements folgende neue zusätzliche Bestimmung aufzunehmen ist:
   „6. Bezüglich der Erhebung von Lagergeld oder Wagenstandgeld für die unterwegs angehaltenen Güter sind die Bestimmungen derjenigen Bahn maassgebend, in deren Bereich das Gut angehalten worden ist";
3. den Beschluss zu Nr. X der Tagesordnung, dass die Schlussbestimmung 1 des Vereins-Betriebsreglements folgende Fassung erhalten soll:
   „1. Die Ausgabe dieses Reglements wird von der geschäftsführenden Verwaltung durch die Zeitung des Vereins bekannt gemacht";
4. den Beschluss zu Nr. X der Tagesordnung, dass die Eingangsbestimmung 2 des Vereins-Betriebsreglements zu streichen ist;
5. den Beschluss zu Nr. XII der Tagesordnung,
   a) dass im Artikel 1 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement als Absatz 2 folgende Bestimmung aufzunehmen ist:
   „(2). Die Kosten für Bekanntmachungen der direkten Tarife in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat die bekanntmachende Verwaltung allein zu tragen";
   b) dass der einzige Satz des jetzigen Artikels 1 als Absatz 1 zu bezeichnen ist;
6. den Beschluss zu Nr. XIII der Tagesordnung, dass Artikel 7 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement folgende neue Fassung erhalten soll:
   „Artikel 7."
   „Unrichtige Abfertigung oder Frachtberechnung."
   „Ist ein den Vorschriften zuwiderlaufender Transportweg gewählt oder eine unrichtige Frachtberechnung vorgenommen worden und erfolgt deshalb usw. (wie bisher)";
7. den Beschluss zu Nr. XV der Tagesordnung, dass der Bestimmung in Art. 13 Ziffer 1 (3) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement ein Zusatz in der

Fassung angefügt werden soll, wie sie in dem unserem Rundschreiben vom 13. September 1902 Nr. I. 448 beigelegten Protokollauszuge abgedruckt ist;

8. den Beschluss zu Nr. XVI der Tagesordnung,
a) dass Artikel 13 Ziffer 10 (1) und (2) eine geänderte Fassung, b) dass Artikel 7 einen Zusatz erhalten soll } nach dem Vorschlage des Güterausschusses;

9. den Beschluss zu Nr. XVII der Tagesordnung, dass die Frage des Verschuldens bei der Vertheilung von Entschädigungsbeträgen künftig ausser Betracht bleiben soll und die von der regelnden Verwaltung gezahlten Entschädigungen, falls sie den Betrag von 10 ℳ. übersteigen, lediglich nach Verhältniss der Kilometer auf die an der Beförderung von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation des Frachtbriefes oder des Gepäckscheins betheiligten Verwaltungen vertheilt werden sollen, dass der neue Vertheilungsgrundsatz zunächst nur versuchsweise auf die Jahre 1903 und 1904 zur Durchführung gelangen soll, ohne obligatorische Fortführung der statistischen Aufzeichnungen, und dass weitere Beschlussfassung über die dauernde Beibehaltung des neuen Grundsatzes vorbehalten bleiben soll;

10. den Beschluss zu Nr. XVII der Tagesordnung, dass die besondere Haftung der Versandbahn bei versäumter Aufdrückung des Wiegestempels wegfallen soll;

11. den Beschluss zu Nr. XVII der Tagesordnung, dass die besondere Haftung der Versandbahn bei versäumter Aufdrückung des Datumstempels wegfallen soll;

12. den Beschluss zu Nr. XVII der Tagesordnung, dass die Haftung der übergebenden Verwaltung für Mängel der Verpackung, die in der Uebernahmebescheinigung vermerkt sind (Artikel 19 Ziffer 5) wegfallen soll;

13. den Beschluss zu Nr. XVII der Tagesordnung, dass die Haftung der übernehmenden Verwaltung für die ohne Vorbehalt erfolgte Uebernahme gar nicht oder mangelhaft verpackten Gutes [Artikel 10 Absatz (2)] wegfallen soll;

14. den Beschluss zu Nr. XVII der Tagesordnung, dass die regelnde Verwaltung zur selbständigen Entscheidung in allen Entschädigungsfällen ohne Rücksicht auf die Höhe des Entschädigungsbetrages ermächtigt sein soll;

15. den Beschluss zu Nr. XVII der Tagesordnung, dass Artikel 15 des Uebereinkommens gestrichen werden soll;

16. den Beschluss zu Nr. XVII der Tagesordnung, die vom Ausschuss vorgeschlagene Fassung der abzuändernden Theile des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglements mit der Maassgabe anzunehmen,
a) dass an Stelle der Ziffer 2 des Artikels 19 (neu) folgende Bestimmung tritt:
„2. Die für den Entschädigungsbetrag gezahlten Zinsen, ferner Sachverständigengebühren und andere Kosten der Schadenfeststellung sowie die Kosten eines Rechtsstreites einschliesslich der Sachwaltergebühren gelten als Entschädigungen im Sinne der Artikel 16 bis 19 und sind wie solche zu vertheilen";
b) dass die Bestimmung in Ziffer 4 desselben Artikels gestrichen wird;

17. den Beschluss zu Nr. XVIII a der Tagesordnung,
a) dass die im Ausschussbericht bezeichneten einheitlichen reglementarischen Bestimmungen in den Abschnitt IV des Vereins-Betriebsreglements aufgenommen werden sollen,
b) dass der Ausschuss für Angelegenheiten des Güterverkehres ermächtigt werden soll, die hiernach nothwendig werdende Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements im Sinne der §§ 12 und 15 der Vereinssatzungen selbständig und endgültig vorzunehmen,
c) dass die geschäftsführende Verwaltung bevollmächtigt werde, die umgearbeiteten „Zusätzlichen Bestimmungen" zum Vereins-Betriebsreglement mit dem 1. Januar 1903 in Vollzug zu setzen;

18. den Beschluss zu Nr. XVIII a der Tagesordnung, dass die als Tariffrage im Sinne des § 20² der Vereinssatzungen der einstimmigen Genehmigung seitens aller Vereinsmitglieder unterliegende zusätzliche Bestimmung unter 6 a zu Artikel 7 des Internationalen Uebereinkommens in das Vereins-Betriebsreglement aufgenommen werde;

19. den Beschluss zu Nr. XIX der Tagesordnung,
a) dass im Artikel 19 die im Protokollauszuge wiedergegebene neue Ziffer 4 Absatz (1) und (2) in der vom Herrn Vertreter der königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau vorgeschlagenen Fassung eingeschaltet,
b) die Bezeichnung der Ziffern entsprechend geändert werden soll;

20. den Beschluss zu Nr. XXII der Tagesordnung, dass im Abschnitt I Ziffer 5 des Uebereinkommens, betreffend die Erstattung von Fahrgeld,
a) folgende neue Bestimmung als Absatz (3) aufzunehmen ist:
„(3). Die regelnde Verwaltung ist berechtigt, von dem zu erstattenden Betrage für jeden Fahrtausweis 1 ℳ., 1,20 Kronen, 0,60 Gulden Nied. W., 1,25 Fr., 90 Oere als Schreibgebühr zu ihren Gunsten zu erheben";
b) die bisherige Bestimmung in Absatz (3) als neuer Absatz (4) folgende Fassung erhalten soll:
„(4). Die Schreibgebühr sowie das Porto werden von dem zu erstattenden Betrage abgezogen."

Wegen der Ausführung dieser Beschlüsse werden wir das Erforderliche alsbald veranlassen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 521 vom 14. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres und die k. k. priv. österreichische Nordwestbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. Oktober d. J.).

Nr. I 535 vom 13. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Abstimmung über einzelne Beschlüsse der in Freiburg i/B. am 3., 4. und 5. September d. J. abgehaltenen Vereinsversammlung (abgesandt am 16. Oktober d. J.).

Nr. III 1162 vom 13. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektion Triest, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Badische Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft.

Am 16. d. Mts. wird die 17,13 km lange normalspurige Nebenbahn Neckarbischofsheim Staatsbahnh.-Hüffenhardt für den gesammten Verkehr eröffnet. An der Linie liegen die Stationen Neckarbischofsheim Nbhn., Helmhof (Haltepunkt), Untergimpern, Obergimpern, Siegelsbach und Hüffenhardt. Auf Station Neckarbischofsheim bad. Bahn ist Anschluss an die badische Staatsbahn. Der Haltepunkt Helmhof dient nur dem Personenverkehr, die übrigen Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet. Sprengstoffe werden auf allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen angenommen und ausgeliefert. Schwere Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Mit dem Tage der Eröffnung tritt der Lokaltarif für die Nebenbahn in Kraft. Derselbe kann von den Stationen käuflich bezogen werden. Ueber die sonstigen Verkehrsverhältnisse der Strecke geben die unterzeichnete Direktion und die Stationen der Nebenbahn Auskunft.

Karlsruhe, den 14. Oktober 1902.
Die Direktion. (2711H&V)

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November d. J. wird der an der Hauptbahnstrecke Leipzig-Zeitz zwischen den Stationen Pegau und Reuden in Kilometer 34,858 gelegene Haltepunkt Profen für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr neu eröffnet. Privatdepeschen sind nicht zugelassen.

Es halten die Züge:
in Richtung Leipzig-Zeitz Nr. 362, 364, 366, 386, 368, 370, 372 und 374;
in Richtung Zeitz-Leipzig Nr. 363, 387, 369, 371, 373 und 375. (2712)

Halle a. Saale, den 18. Oktober 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Der an der Bahnstrecke Probstzella-Bock-Wallendorf gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Lippelsdorf wird am 1. No-

vember d. J. als Haltestelle eingerichtet. Die Abfertigungsbefugnisse derselben werden auch auf den Gepäck- und Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen) ausgedehnt.

Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Privatdepeschen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Der Fahrkartenverkauf findet zu den Zügen 947 und 948 durch die Zugführer statt, während die Gepäckabfertigung von Lippelsdorf bei diesen Zügen ausgeschlossen ist; nach Lippelsdorf kann Gepäck abgefertigt werden, doch müssen die Reisenden das Gepäck am Zuge selbst abnehmen. Zu allen übrigen Zügen erfolgt die Abfertigung von Personen und Gepäck in gewöhnlicher Weise. Die Annahme und Auslieferung von Gütern ist auf die Zeit von 9.00 bis 12.00 Vorm. und von 4.00 bis 6.00 Nachm. beschränkt.

Die in den Gütertarifen für Lippelsdorf bereits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze treten vom Tage der Betriebserweiterung ab in Kraft. Die in den Gütertarifen enthaltene Anmerkung über den Zeitpunkt der Gültigkeit der Entfernungen und Frachtsätze, sowie das Dienstbeschränkungszeichen „W" sind zu streichen.

Erfurt, den 14. Oktober 1902. (2713)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Güterverkehr.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Insoweit für die Stationen Saargemünd und Scheidt des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken im Gruppentarif VI/VIII niedrigere Entfernungen und Frachtsätze enthalten sind, als für die gleichnamigen Stationen der pfälzischen Eisenbahnen im Tarife für den Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verband, kommen diese niedrigeren Entfernungen und Frachtsätze im bisherigen Verkehrsumfange auch im letzteren Verbande zur Anwendung. (2714)

Frankfurt a/M., den 17. Oktober 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. November d. J. treten für Thon, auch Schieferthon, des Ausnahmetarifs Nr. 46 unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen die nachstehenden direkten Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen in Kraft:

Nach und von	a	b
Triebitz St. E. G.-Saarau . .	67	67

Breslau, den 18. Oktober 1902. (2715)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. November 1902 in Kraft.

München, den 14. Oktober 1902. (2716)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Hefte Nr. 1, 2 und 3 vom 1. Februar 1897.
Theil II, Hefte Nr. 4 und 6 vom 1. Januar 1899.
Ausnahmetarif Nr. 32 für Güter aller Art.

Die in diesem Ausnahmetarif vorgesehenen, nur in der Richtung nach Oesterreich-Ungarn gültigen besonderen Frachtsätze bleiben auch ab 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, in Kraft.

München, den 16. Oktober 1902. (2717)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1902 werden in den Anhang zu den direkten Tarifen der badischen Staatseisenbahnen die Stationen der vollspurigen Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterstationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 16. Oktober 1902. (2718)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Die nur für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 150 kg eingerichtete Station Clotten des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken wird vom 20. Oktober 1902 ab in das Heft 2 des Verbands-Gütertarifs aufgenommen.

Vom 1. Januar 1903 ab treten die im Ausnahmetarif Nr. 16 für Mineralöl-Rückstände vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr von Saarlouis nach Esch, Metz und Saaralben ausser Kraft. Vom genannten Tage ab gelangen die Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklasse wieder zur Anwendung.

Strassburg, den 13. Okt. 1902. (2719)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem 20. d. Mts. werden die Stationen Nonnenberg, Quirrenbach und Rostingen der Brölthaler Eisenbahn sowie Exter, Hagenmühle und Loose der Herforder Kleinbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 als Empfangsstationen aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 15. Oktober 1902. (2720)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden.

Im Gruppentarif III (Berlin-Stettin), ferner in den Gruppenwechseltarifen mit der Tarifgruppe III sowie in den Wechselverkehren dieser Gruppe mit der oldenburgischen Staatsbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn scheiden die Stationen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Moabit mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 als Versandstationen aus dem Ausnahmetarif 13 (Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden) aus.

Berlin, den 15. Oktober 1902. (2721)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 20. Oktober d. J. ab wird die Haltestelle Jaykowo der Nebenbahn Broddydamm-Dt.-Eylau des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ausserdem treten von dem gleichen Termine ab für die Stationen der Strecke Wrotzk-Druschin des Direktionsbezirks Bromberg sowie für die Stationen Strassburg i/Westpr., Broddydamm, Niedeck, Kaluga und Kauernik des Direktionsbezirks Danzig ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 16. Oktober 1902. (2722)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Preussisch-bayerischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Am 1. November d. J. wird die Station Posen (Gerberdamm) des Eisenbahndirektionsbezirks Posen für die Abfertigung von lebenden Thieren aller Art in Wagenladungen in den direkten Verkehr aufgenommen. Ferner gelangen zu dem gleichen Zeitpunkt für die Abfertigung von Grossvieh (ausschliesslich Pferde) in Einzelsendungen direkte Frachtsätze (Stücksätze) im Verkehr zwischen Mellrichstadt einerseits und Erfurt, Rohr (Thür.), Schmalkalden, Steinbach-Hallenberg, Suhl und Zella-St. Blasii andererseits zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 16. Oktober 1902. (2723)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau treten am 22. Oktober 1902 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt, von verschiedenen schweizerischen Stationen nach Chemnitz in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen sowie unser Verkehrsbüreau hier (Wienerstr. 4).

Dresden, den 18. Oktober 1902. (2724)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Vom 1. November 1902 ab wird der Vergütungsbetrag für Zucker zur Ausfuhr auf Seite 12 der „Tarifbestimmungen für den Elbeumschlag in Riesa auf das Jahr 1902" von 0,11 auf 0,01 *M.* für 100 kg herabgesetzt.

Dresden, am 17. Oktober 1902. (2725)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreichisch-ungarischer Kohlenverkehr.
Tarifheft III.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. werden die Frachtsätze der Schnitttafel I auf Seite 32 des Ausnahmetarifs vom 15. Januar 1902 auf folgende Beträge berichtigt:

Bis zum Schnittpunkte von	für 1 000 kg in Hellern, Gruppe C Kurs b
Orzesche	994
Dubenskogrube	971
Karlschacht der Johann-Jacobgrube	929

Kattowitz, den 14. Oktober 1902. (2726)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 8 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Ab 1. November 1902 wird die Station Asch Stadt der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 37 für Bier etc. einbezogen:

Nach oder von	Station der k. k. österr. Staatsbahnen Asch Stadt Abtheilung I	II	III	IV
	Frachtsätze in Mark für 100 kg			
Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen: Strassburg C.B. und Neudorf, Königshofen u. Schiltigheim .	3,69	3,25	2,74	1,29

München, den 16. Oktober 1902. (2727)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1902 gelangen für die Beförderung von Roheisen aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, Luppenstäben (Rohschienen, Zaggeln), Eisenplatinen, rohen Blöcken von Flusseisen und Flussstahl (Ingots), auch Stahlknüppeln (Billets) von den Stationen Burbach (Saar) und Dillingen (Saar) nach Komotau folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken Burbach (Saar)	Dillingen (Saar)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Komotau, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn .	1,41	1,45

Diese Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, jedoch nur für den Verkehr aus Deutschland nach Oesterreich.

München, den 16. Oktober 1902. (2728)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 1. November d. J. wird die Station Posen (Gerberdamm) des Direktionsbezirks Posen in den vorgenannten Verkehr in demselben Umfange einbezogen, in welchem für die Station Posen direkte Frachtsätze bestehen. Für Sendungen von bezw. nach Posen (Gerberdamm) werden die für die Station Posen vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich nachstehender Beträge erhoben:

für Pferde in gewöhnlichen Vieh- oder Güterwagen	0,08 ℳ	für 1 qm Ladefläche.
für sonstiges Vieh in einbödigen Wagen	0,05 „	
für sonstiges Vieh in mehrbödigen Wagen	0,06 „	

Entfernung 3 km.

Breslau, den 15. Oktober 1902. (2729)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Verbandsverkehre werden am 25. Oktober 1902 die Stationen Glauchau, Niederschlema und Oschatz in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen von Kratzwiek aufgenommen. Die Frachtsätze betragen für Glauchau 84 ₰, Niederschlema 89 ₰ und Oschatz 71 ₰ für 100 kg.

Dresden, am 17. Oktober 1902. (2730)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-schweizerischen Güterverkehre über Lindau treten am 22. Oktober 1902 für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von 10 000 kg Ausnahmefrachtsätze von Rositz nach einer Anzahl schweizerischer Stationen in Kraft. Die Sendungen müssen ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sein und dürfen nicht in das Gebiet des Deutschen Reiches zurückkehren. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau hier (Wiener Str. 4).

Dresden, am 17. Oktober 1902. (2731)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, im Verkehr von gewissen schweizerischen Stationen nach Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof, Central-Markthalle, Hamburger und Lehrter Bahnhof, sowie Potsdamer Bahnhof werden im Heft 5, erste Abtheilung, vom 1. Mai 1900 und im Heft 5, zweite Abtheilung, vom 1. Mai 1902 mit sofortiger Gültigkeit Ausnahmefrachtsätze eingeführt, über deren Höhe unser Gütertarifbüreau und die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 14. Oktober 1902. (2732)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Gruppentarif VI, Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI, Oldenburg-hessischer und Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Der an der Strecke Bingerbrück-Kirn zwischen der Station Bingerbrück und dem Haltepunkte Laubenheim a. d. Nahe gelegene Haltepunkt Münster bei Bingen wird am 1. November d. J. für den Verkehr von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte bis zu 150 kg eröffnet und vom gleichen Zeitpunkte ab in vorbezeichnete Gütertarife einbezogen werden.

Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen sind die Entfernungen für Münster bei Bingen durch Anstoss von 3 km an diejenigen von Bingerbrück oder von 6 km an diejenigen von Langenlonsheim zu ermitteln.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 11. Oktober 1902. (2733)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königl. preussische und gross. hessische
Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. November d. J. gelangt der Nachtrag VIII zum Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält Ausscheidung der Station Lagerhof bei Gesundbrunnen, Berlin, Aenderungen von Stationsnamen, Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger nebst Vorbemerkungen hierzu und zu den Ausnahmetarifen sowie Berichtigungen. Durch die Aenderungen zum Kilometerzeiger und zu den Ausnahmetarifen werden einige Frachterhöhungen herbeigeführt, die jedoch erst am 15. Dezember d. J. in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 15. Oktober 1902. (2734)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober l. J. wird die Station Neckarbischofsheim (Hauptbahn) mit Entfernungen und Frachtsätzen in sämmtliche deutsche Güterverkehre aufgenommen. Die genannte Station ist für den Güterverkehr selbst nicht eingerichtet, dieselbe dient lediglich dem Uebergangsverkehr nach und von der neueröffneten Nebenbahnstrecke Neckarbischofsheim-Hüffenhardt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen sowie das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 16. Oktober 1902. (2735)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Die im Ausnahmetarif 6a des Tarifhefts 4 für den Güterverkehr Reichsbahn-Baden vorgesehenen Frachtsätze für Steinkohlen usw. von Lauterburg Hafen nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen gelten nur im Verkehr nach schweizerischen Stationen jenseits der Grenzstationen und darüber hinaus. Die Frachtsätze für Konstanz transit finden vom 1. Januar 1903 ab deshalb keine Anwendung auf Sendungen nach dem tyrol-vorarlberger Gebiet und darüber hinaus.

Strassburg, den 13. Oktober 1902. (2736)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages II zu dem Lokal-Gütertarif der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. tritt der Nachtrag II zu dem auf den Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn gültigen Lokal-Gütertarife mit nachfolgendem Inhalt in Kraft:

I. Aenderungen im Abschnitte „Fahrgebühren“.
II. Aenderungen im Abschnitte „Beschränkungen im Güterverkehre“.
III. Berichtigungen der Ausnahmetarife.
IV. Ergänzung des Oderberger Ueberfuhrtarifes.

V. Ergänzung des Verzeichnisses der in den Stationen befindlichen Brückenwaagen, gedeckten Waarenmagazine und Verladerampen.
VI. Ergänzung und Aenderung der Stationstarife.
VII. Ergänzung und Aenderung des Kilometerzeigers.

Insofern dieser Nachtrag Tariferhöhungen enthält, treten dieselben erst am 1. Dezember 1902 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der k. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn Budapest V. Rudolf-rakpart 6 erhältlich.

Budapest, am 15. Oktober 1902. (2737)
Die Direktion
der k. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Einführung des Nachtrages III zu dem vom 1. Juli 1902 gültigen Lokal - Gütertarife, Theil II, Heft 3.

Mit 1. November 1902 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Nixdorf - Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde gelangt zum obigen Tarife der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:
I. Tarif der Lokalbahn Nixdorf - Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde.
II. Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 h — per Stück — erhältlich.

Wien, am 14. Oktober 1902. (2738)

Elbeumschlags-Verkehr.
Für Obst, getrocknet, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Otrokowitz . . .	220 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Otrokowitz . . .	215 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Otrokowitz . . .	267 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 17. Oktober 1902. (2739)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch-süddeutsch-österreichischer Rundreisetarif vom 1. Februar 1900.
Infolge Einführung der Fahrkartensteuer für die österr. Staatsbahnen wird der Fahrpreis der Rundreisetur 18 ab 1. Januar 1903 erhöht und beträgt alsdann in erster Klasse 113 ℳ, zweiter Klasse 75,60 ℳ, in dritter Klasse 42,70 ℳ.

Stuttgart, den 17. Oktober 1902. (2740)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarisch-serbisch - bulgarisch-orientalisch - rumänischer Personen- und Gepäckverkehr.
Die im Tarif für den vorgenannten Verkehr vom 1. August 1900 enthaltenen Fahrpreise werden infolge Einführung der Fahrkartensteuer für die österr. Staatsbahnen und der Aenderung der Fahrpreise der kgl. ungar. Staatsbahnen auf 1. Januar 1903 erhöht.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Stuttgart, den 17. Oktober 1902. (2741)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Ruppiner Kreisbahn.
Mit dem Tage der Betriebseröffnung unserer Bahn, die noch besonders bekannt gemacht werden wird, tritt der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern im Binnenverkehr (Theil II) in Kraft.

Die in dem Tarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Der Tarif ist von der Bahnverwaltung in Neuruppin und den einzelnen Stationen zum Preise von 0,75 ℳ käuflich zu beziehen.

Neuruppin, den 20. Oktober 1902. (2742)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Verdingung von 12 500 Stück birkenen Bremsknüppeln für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 31. Oktober 1902, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau** in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. November 1902.

Berlin, den 16. Oktober 1902. (2743)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 55 931 Kugellaternen für die Nothbeleuchtung von Eisenbahnwagen in 29 Loosen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. November 1902, Vormittags 10 Uhr, an **die königliche Eisenbahndirektion in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Eine Musterlaterne kann daselbst besichtigt werden. Zuschlagsfrist bis 2. Dezember 1902.

Berlin, den 15. Oktober 1902. (2744)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Die Materialverwaltung beabsichtigt eine Partie von 800 cbm Harztannen- (Pitschpine-) Pfosten für Werkstättenbedarf der österr. Linien pro 1903, lieferbar franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die entsprechend gestempelten Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Harztannenpfosten“ versehen spätestens bis 6. November l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung, Wien X. Südbahnhof, Administrationsgebäude 4. Stiege, Paterre Nr. 27 einzureichen, woselbst die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung sowie das Dimensionsverzeichniss vorher eingesehen, behoben, eventuell gegen Einsendung der Briefmarken per Post bezogen werden können.

Bedingnisse, Schiedsgerichtsordnung und Dimensionsverzeichniss sind den Offerten nicht beizuschliessen, dagegen hat der Offerent im Offerte zu erklären, dass er dieselben vollinhaltlich anerkennt.

Offerten, die diese Erklärung nicht enthalten, die nicht entsprechend adjustirt oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Oktober 1902. (2745)

Dänische Staatsbahnen.
Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 170 000 Bahnschwellen und ca. 28 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin
am 7. November 1902, Nachmittags $3\frac{1}{2}$ Uhr,
im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Oktober 1902. (2746)
Der Bahnchef.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Die von der Bahn und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaaren, als Kupfer, Messing, Zink, Blei, Stahl, Schweiss- und Gusseisen, alte Radreifen, Schienen, Schwellen, Laschen, Auslenkungen, ferner 3 alte Drehscheiben, 1 alte Schiebebühne, 3 alte Siederohr-Reinigungsmaschinen, ein altes Pumpwerk, 6 Paar neue Radsätze sowie verschiedene Eisenkonstruktionen von Brücken werden hier
Dienstag, den 28. Oktober d. J., Vormittags von 10 bis 12 Uhr und Nachmittags $2\frac{1}{2}$ Uhr
beginnend, öffentlich versteigert.

Bis zum Beginn der Versteigerung werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 2. Oktober 1902. (2747)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 84. | 25. Oktober 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 30 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die neue Kundmachung 12 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.

Vom Direktionsassessor **Dr. Reindl** in München.

Durch die mit dem 10. Oktober 1901 in Kraft getretene, auf den Beschlüssen der Pariser Revisionskonferenz beruhende Aenderung des Textes des Internationalen Frachtübereinkommens sowie durch die nach dem Inkrafttreten der neuen deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 erfolgte anderweitige Gestaltung der Theile I der Tarife ist eine Umarbeitung der Kundmachung 12 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes über die Erhebung von Frachtzuschlägen nothwendig geworden, da die bisherigen Bestimmungen dieser Kundmachung mit dem neuen Rechte nicht mehr vollkommen übereinstimmten. Diese Umarbeitung ist durch den aus den Verwaltungen in Dresden, Karlsruhe und Hannover zusammengesetzten Unterausschuss vorgenommen worden; der von dem Unterausschusse aufgestellte Entwurf ist sodann von dem Vollausschusse und von der Hauptversammlung des Verkehrsverbandes in den Versammlungen zu Elberfeld und Friedrichroda (12./14. Mai und 19./20. Juni 1902) einstimmig angenommen und soeben mit Gültigkeit vom 1. Oktober an von der geschäftsführenden Direktion als neue Kundmachung ausgegeben werden.

Die neue Kundmachung, die sich, wie ihr Inhalt und die dem Entwurfe beigegebenen Erläuterungen[1]) erkennen lassen, als eine ebenso umsichtige wie gründliche und gediegene Arbeit darstellt, hat vor allem durch eine von der früheren abweichende Anordnung des Stoffes grössere Uebersichtlichkeit und Klarheit erzielt und wird sowohl hierdurch, als auch durch die bestimmte Stellungnahme zu verschiedenen in der Praxis aufgetauchten Zweifelsfragen eine grössere Gleichmässigkeit und Einheitlichkeit bei der Erhebung von Frachtzuschlägen sichern.

Die Anordnung der neuen Kundmachung ist die, dass in den §§ 1 bis 4 die materiellen Bestimmungen, in den §§ 5 und 6 die Bestimmungen über das von den Abfertigungsstellen zu beobachtende Verfahren und in § 7 die nur für die Centralstellen geltenden Vorschriften aufgenommen sind. Die neue Kundmachung enthält aber, abweichend von der früheren, nur mehr die für den Verkehr sämmtlicher Eisenbahnen Deutschlands unter einander geltenden Bestimmungen und verweist bezüglich des internationalen Verkehrs mit denjenigen Bahnen, die dem Berner Uebereinkommen unterliegen, auf die über die Erhebung von Frachtzuschlägen in Artikel 7, Absatz 4 und 5 dieses Uebereinkommens sowie in den §§ 3 und 11 der Ausführungsbestimmungen hierzu gegebenen Bestimmungen sowie auf die Zusatzbestimmungen zu § 45 des Vereins-Betriebs-Reglements und auf die hierzu erlassenen, als Anhang A zur Anlage I des Vereinsübereinkommens (Gemeinsame Abfertigungsvorschriften) veröffentlichten Anweisungen.

Bei der praktischen Wichtigkeit der in der Kundmachung 12 enthaltenen Bestimmungen und der Häufigkeit der Fälle, in denen sie zur Anwendung zu kommen haben, erscheint es nun nicht unzweckmässig, die in der eben erschienenen Ausgabe enthaltenen wichtigsten Aenderungen und Neuerungen kurz zu besprechen.

1. In § 1 Ziffer 2 ist zur Vermeidung von Zweifeln eine Bestimmung des Inhalts aufgenommen worden, dass, wenn die in der Anlage B zur Verkehrsordnung aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Inhaltsangabe aufgegeben und zugleich die in der Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften ausser Acht gelassen worden sind[2]), der Frachtzuschlag im Betrage von 12 *M.* für das Bruttokilogramm des ganzen Versandstückes nur einmal zu erheben sei.

[1]) Abgedruckt in dem Protokoll über die 37. Sitzung des Ausschusses S. 62.

[2]) Wenn z. B. in einem mit „Kleider und Wäsche" als Inhalt deklarirten Korbe scharfe Patronen sich befinden.

2. In § 2 Ziffer 1 ist in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise zum Ausdruck gebracht, dass sich in dem Falle, wenn sich die von der Beförderung ausgeschlossenen oder hierzu nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände in einem auch andere Gegenstände enthaltenden Versandstücke befinden, der Frachtzuschlag von 12 ℳ für das Kilogramm nach dem Gewichte des ganzen Versandstücks berechne.[3]

3. In § 2 Ziffer 2 ist durch Beispiele näher erläutert, in welcher Weise sich der Frachtzuschlag wegen unrichtiger Inhaltsangabe berechnet, wenn ungleich tarifirte Güter zu einer Frachtbriefsendung vereinigt sind. Danach soll, wenn das Gewicht der ungleich tarifirten Güter im Frachtbriefe vom Absender nicht getrennt angegeben war, die Fracht nach dem Frachtsatze für das höchst tarifirte Gut berechnet werden, und zwar auch dann, wenn die Eisenbahn bei der Feststellung der falschen Inhaltsangabe auch das Gewicht der verschieden zu tarifirenden Güter ermittelt hat. Wenn daher beispielsweise bei einer als „Eisenabfälle" (Sp.-T. III) mit einem Gewichte von 15 000 kg deklarirten Sendung festgestellt wird, dass darunter auch „neue eiserne Kessel" (Sp.-T. I) zu einem Gewichte von 4000 kg enthalten waren, so beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für 15 000 kg nach Sp.-T. I und für 15 000 kg nach Sp.-T. III.[4]

4. In § 2 Ziffer 3 ist zu der in der Praxis streitig gewordenen Frage Stellung genommen, wie der Frachtzuschlag zu berechnen sei, wenn bei einer Wagenladung gleichzeitig unrichtige Inhaltsangabe und zu niedrige Gewichtsangabe vorliegen, z. B. eine aus 10 000 kg Obst bestehende Sendung als aus 5000 kg Weisskohl bestehend angegeben wird. Die Kundmachung schliesst sich hierbei der von mir in dieser Zeitung Jahrgang 1901, Nr. 25, S. 389 und Nr. 64, S. 997 vertretenen Auslegung an.[5] Der Deutlichkeit und Vollständigkeit halber ist sodann in § 2, Ziffer 9 der Kundmachung noch die Bestimmung vorgesehen, dass, wenn ausser unrichtiger Inhalts- und zu niedriger Gewichtsangabe auch noch eine Wagenüberlastung vorliegt, der Frachtzuschlag für die Ueberlastung nach dem Frachtsatze für das richtige Gewicht und den richtigen Inhalt der Sendung zu berechnen ist.

5. In § 2, Ziffer 4 und 6 ist nunmehr bezüglich der Berechnung des Frachtzuschlags wegen Ueberlastung dahin Entscheidung getroffen, dass dieser Berechnung nicht der Unterschied zwischen der Fracht für das wirkliche Gewicht und jener für das höchst zulässige Belastungsgewicht, sondern die abgerundete Fracht für das abgerundete Uebergewicht zu Grunde zu legen ist; zugleich ist klargestellt, dass der Frachtzuschlag nicht das Sechsfache der Fracht für das das Ladegewicht übersteigende Gewicht — wie im internationalen Verkehr[6] —, sondern das Sechsfache der Fracht für das die höchste Belastungsgrenze (Tragfähigkeit oder — bei ausserdeutschen Wagen mit nur einer Anschrift — um 5 % erhöhtes angeschriebenes Gewicht) übersteigende Gewicht beträgt.

6. Während nach § 2, Ziffer 1 der bisherigen Fassung zur Verwirkung der Frachtzuschläge wegen unrichtiger Inhaltsangabe bei den nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen oder hiervon ausgeschlossenen Gegenständen genügen soll, dass das Gut unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung oder unter Ausserachtlassung der gegebenen Sicherheitsvorschriften aufgegeben ist, gleichviel, ob der Beförderungsvertrag mit der Eisenbahn bereits abgeschlossen worden ist oder nicht, soll nunmehr nach § 3, Ziffer 1 der neuen Kundmachung, entsprechend der Zusatzbestimmung VII zu § 53 der Verkehrsordnung und der Bestimmung in § 2, Ziffer 1 der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften des Vereins, in allen Fällen der Abschluss des Beförderungsvertrages Voraussetzung für die Erhebung eines Frachtzuschlags sein.[7]

7. In § 3 Ziffer 3 lit. a und b der neuen Kundmachung sind den in § 53 Abs. 13 der Verkehrsordnung vorgesehenen Fällen, in denen kein Frachtzuschlag zu erheben ist, noch zwei weitere, sich aus der Auslegung der einschlägigen Tarifbestimmungen ergebende Fälle hinzugefügt, indem die Erhebung eines Frachtzuschlages sowohl wegen zu niedriger Gewichtsangabe, als auch wegen Wagenüberlastung dann ausgeschlossen sein soll, wenn die bahnamtliche Nachwägung auf der Gleiswaage kein grösseres Mehrgewicht als 2 % des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes ergibt und — für den Fall der Ueberlastung — nicht schon das im Frachtbriefe angegebene Gewicht die Tragfähigkeit des Wagens übersteigt. Durch diese Bestimmung ist die bisherige Vorschrift in § 5 Ziffer 2 (Nachtrag 1) der Kundmachung, wonach bei einer auch unter 2 % bleibenden Gewichtsabweichung dann, wenn nach dem ermittelten Gewichte eine Wagenüberlastung vorliegen würde, sowohl die Fracht für das volle Mehrgewicht, als auch „der Frachtzuschlag"[8] zu erheben sei, als der Wortfassung und der Absicht der Zusatzbestimmung II zu § 53 der Verkehrsordnung widersprechend beseitigt.[9] Folgerichtig ist sodann in § 5 Ziffer 13 ausdrücklich ausgesprochen, dass, wenn das im Frachtbriefe angegebene Gewicht die Tragfähigkeit des Wagens nicht übersteigt und die bahnamtliche Nachwägung auf der Gleiswaage kein grösseres Mehrgewicht als 2 % des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes ergibt, eine etwa festgestellte Ueberlastung als nicht vorhanden anzusehen, das Uebergewicht also von der Hauptsendung nicht zu trennen ist.

8. In § 3 lit. d ist in Ergänzung des § 53 Abs. 13 der Verkehrsordnung ausgesprochen, dass, wenn das Mehrgewicht lediglich durch Witterungseinflüsse während der Beförderung eingetreten ist, auch kein Frachtzuschlag wegen zu niedriger Gewichtsangabe zu erheben sei, eine Bestimmung, die sowohl der Logik als der Billigkeit entspricht[10], und zugleich ist als weitere, selbstverständliche Ergänzung zu § 53 Abs. 13 b der Verkehrsordnung noch bestimmt, dass nicht nur der Absender, sondern auch der Empfänger bei den durch Witterungseinflüsse während der Beförderung hervorgerufenen Ueberlastungen zum Zwecke der Befreiung von der Entrichtung des Frachtzuschlages nachzuweisen berechtigt ist, dass bei der Beladung des Wagens das daran vermerkte Ladegewicht nicht überschritten worden ist. Im Interesse einer gleichmässigen und gerechten Handhabung dieser Bestimmung ist sodann vorgesehen, dass der Nachweis, das Mehrgewicht und die Ueberlastung seien erst während des Transportes durch Witterungseinflüsse hervorgerufen worden, im Reklamationswege zu erbringen ist, die Stationen also in solchem Falle die Frachtzuschläge zunächst zu erheben haben (§ 3 Ziffer 8 der Kundmachung).

---

[3]) Hierdurch haben sich die Verwaltungen des Verkehrsverbandes gegen die von Eger, V.-O., 2. Auflage, S. 270 befürwortete, aber ohne Zweifel unrichtige Auslegung des § 53, Absatz 8 der V.-O. ausgesprochen. S. gegen Eger auch Gerstner, I. Ueb. S. 144, und Gerstner, Der neueste Stand des I. Ueb. S. 53, ferner diese Ztg. Jahrg. 1895 S. 768, und Reindl d. Ztg. 1901 S. 1063 und 1064, sowie insbesondere die gründliche Abhandlung in der Zeitschrift für den Int. Eisenbahntransport Bd. X, Jahrg. 1902, S. 184.

[4]) Vgl. näheres über die Berechnungsweise in diesem Falle: Reindl in dieser Ztg. 1899, S. 725.

[5]) Zustimmend Zeitschr. für den Internat. Eisenbahntr. IX S. 282; dagegen Hagena im Jahrg. 1901, Nr. 54, S. 859 d. Ztg.

[6]) S. Reindl, Das Int. Ueb. nach den Beschlüssen der Pariser Revisionskonferenz S. 10 und Pariser Protokolle S. 142; anders die Gem. Abf.-Vorsch. des Vereins, Anhang A, § 1, Ziff. 1 e und Ziff. 3, Abs. 2, wohl aber mit Unrecht; vgl. hierüber Reindl, Nr. 69, S. 1064 Jahrg. 1901 d. Ztg.

[7]) S. über die in der Litteratur in dieser Hinsicht streitige Frage Reindl in d. Ztg. 1899, S. 1226 und 1901, S. 1064, Gerstner, Der neueste Stand usw. S. 57, Anm. 14.

[8]) Ob nur für Ueberlastung oder auch für zu niedrige Gewichtsangabe, ist zweifelhaft gelassen.

[9]) S. Reindl, Jahrg. 1896 S. 29, 1899 S. 5 und 1901 S. 1065 d. Ztg. Vergl. auch die Verhandlungen in der 77. Sitzung der ständigen Tarifkommission vom 25. und 26. Juni d. J., wo ein Antrag auf Abänderung der derzeitigen Zusatzbestimmung II 2 zu § 53 V.-O. abgelehnt wurde.

[10]) S. Reindl, Jahrg. 1896 S. 29 d. Ztg.

9. Neu ist in § 3 Ziffer 5 die Bestimmung aufgenommen, dass, wenn der Absender einer von der Eisenbahn verladenen Sendung das Gewicht im Frachtbriefe zu niedrig angegeben hat, ohne die Vorwägung beantragt zu haben, der Frachtzuschlag wegen zu niedriger Gewichtsangabe[11]) zu entrichten ist.[12])

10. In § 4 Ziffer 4 ist bezüglich der Berechnung des Frachtunterschiedes (Mehrfracht) nur mehr der Fall erwähnt, dass bei Ueberlastung das Uebergewicht unterwegs abgeladen und der übrige Theil der Sendung — die Hauptsendung — nach der Bestimmungsstation weiterbefördert wird. Dagegen sind die in der bisherigen Kundmachung (§ 5 Ziffer 3 a und c) für die Fälle, in denen die Ueberlastung erst in der Bestimmungsstation entdeckt oder die ganze Sendung unterwegs in einen Wagen mit ausreichender Tragkraft umgeladen wird, gegebenen Vorschriften über die Frachtberechnung weggelassen, theils weil diese Vorschriften bezüglich ihrer Richtigkeit zu Zweifeln Anlass gaben, theils weil sich in diesen beiden Fällen die Art der Frachtberechnung ohne weiteres von selbst ergibt.

11. Neu ist in § 4 Ziffer 5 die Bestimmung, dass in denjenigen Fällen, in denen die Fracht nicht nach dem Gewichte berechnet wird, z. B. bei Thiersendungen, im Falle der Ueberlastung des Wagens für das Uebergewicht, solange es von der Hauptsendung nicht getrennt wird, kein Frachtunterschied zu berechnen sei.[13])

12. Künftig soll auch dann, wenn durch die Zuwiderhandlung — unrichtige Inhaltsangabe oder Ueberlastung — andere Güter (nicht nur Betriebsmittel) beschädigt worden sind, das Gut nur gegen Hinterlegung eines die muthmaasslichen Kosten und Schäden deckenden Betrages ausgeliefert und in den Begleitpapieren ein entsprechender Vermerk über diese Kosten gemacht werden (§ 5 Ziffer 7 und § 6 Ziffer 4 der neuen Kundmachung).

13. Für die Folge soll bei Entdeckung der Zuwiderhandlung in einer Unterwegsstation ausnahmsweise die Weiterbeförderung nur mehr für solche Güter, die nicht von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind, nicht dagegen für solche Güter, die überhaupt zur Beförderung nicht zugelassen sind, gestattet sein (§ 5 Ziffer 8).

14. Die in der Zusatzbestimmung V Abs. 2 zu § 53 der Verkehrsordnung vorgesehene Vergünstigung — Zuladung des abgenommenen Uebergewichtes zu einer anderen, von derselben Versandstation kommenden und die Unterwegsstation berührenden Ladung — ist in § 5 Ziffer 11 der neuen Kundmachung auch auf die Fälle ausgedehnt, in denen der Absender nicht ausdrücklich, sondern stillschweigend durch Unterlassung einer Gewichtsangabe die amtliche Vorwägung in der Versandstation beantragt hatte und diesem Antrage mangels einer Gleiswaage nicht entsprochen werden konnte. Hierdurch ist ebensowohl einer dem § 53 Abs. 3 der Verkehrsordnung widerstreitenden Auslegung der fraglichen Zuzatzbestimmung V zu § 53 vorgebeugt, als der Billigkeit Rechnung getragen.

15. Bezüglich der Einhebung des Frachtzuschlages ist in § 6 Ziffer 1 bestimmt, dass der Absender, und wenn der Empfänger nach der Ankunft des Gutes in der Bestimmungsstation das Gut annehmen und den Frachtbrief einlösen will, dieser den Frachtzuschlag zu zahlen habe. Zu der weiteren und in der Litteratur streitigen Frage, ob der Empfänger durch den Eintritt in den Frachtvertrag zur Zahlung des Frachtzuschlages auch dann verpflichtet werde, wenn der Zuschlag im Frachtbriefe nicht ersichtlich gemacht war, und ob die Haftung des Absenders für den Zuschlag schon durch den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag oder erst durch die Zahlung des Zuschlages durch den Empfänger erlischt,[14]) ist in der Kundmachung, und zwar, wie die Erläuterungen bemerken, absichtlich keine Stellung genommen, weil die Entscheidung dieser Frage Sache der Verwaltungsstellen, nicht der Abfertigungsstellen sein werde.

16. In § 6 Ziffer 2 der neuen Kundmachung endlich ist im Hinblick auf § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung neu bestimmt, dass, wenn die Zuwiderhandlung schon in der Versandstation entdeckt wird, der Absender im Falle der Frankirung des Gutes nicht nur zur Zahlung des Frachtzuschlages, sondern auch zur Zahlung des Frachtunterschiedes und der etwa entstandenen, unter die Frankatur fallenden besonderen Kosten aufzufordern ist.

[11]) Nicht auch wegen Ueberlastung, falls eine solche sich ergeben sollte.

[12]) S. Reindl, Jahrg. 1899 S. 5 d. Ztg.

[13]) Die nähere Begründung hierfür siehe in den Erläuterungen zu der neuen Kundmachung, Protokoll über die 31. Ausschusssitzung, S. 64.

[14]) Vergl. hierüber Gerstner, I. U. S. 147; Gerstner, Der neueste Stand usw. S. 57 und 58; O.-L.-G. Darmstadt vom 2. Juli 1898 bei Eger, Bd. 16 S. 305; R.-G. vom 10. Oktober 1900 bei Eger, Bd. 17 S. 331; österr. Ob. Gerichtshof vom 27. Januar 1897 („Oesterr. Verordn.-Bl." S. 1273/97) und vom 30. Juli 1896 („Int. Zeitschr." V S. 836); dagegen Eger, Komm. z. V.-O., 2. Aufl., S. 269.

Die neuen Blitzzüge zwischen Newyork und Chicago.

Von **W. A. Schulze.**

Seit Mitte Juni d. J. verkehren zwischen Newyork und Chicago täglich

1. auf den Linien der Newyork Central & Hudson Riverbahn und der Lake Shore & Michigan Southernbahn über Albany, Syrakuse, Rochester, Buffalo, Cleveland und Toledo und
2. auf den Linien der Pennsylvaniabahn über Jersey City, Germantown Junction (mit Anschluss nach und von Philadelphia), Harrisburg, Altoona, Pittsburg und Fort Wayne

neue, sehr beschleunigt beförderte Expresszüge, die die einzelnen Fahrten in jeder Richtung fahrplanmässig in nur 20 Stunden auszuführen haben und dadurch die Reisedauer zwischen den beiden grössten Städten Amerikas um etwa vier Stunden gegen die sonst bestehenden schnellsten Eisenbahnverbindungen abkürzen. Abfahrt der Züge von Newyork über Buffalo 2.45 Nachmittags, an in Chicago am anderen Tage 9.45 Vormittags; Abfahrt von Newyork über Pittsburg 1.55 Nachmittags, an in Chicago am anderen Tage 8.55 Vormittags. Rückfahrt von Chicago über Buffalo 12.30 Nachmittags, an in Newyork am folgenden Tage 9.30 Vormittags und Rückfahrt von Chicago über Pittsburg 12 Uhr Mittags, an in Newyork am folgenden Tage 9 Uhr Vormittags. Die Fahrtdauer beträgt hiernach bei allen Zügen genau 20 Stunden, da in Newyork nach „eastern time" und in Chicago nach „central time" mit dem Zeitunterschiede von 60 Min. gegen einander zu rechnen ist.

Den neuen Zügen auf den erstbezeichneten Linien haben die Amerikaner den stolzen Namen „Twentieth Century Express" (Zwanzigstes Jahrhundert-Expresszug) gegeben, die Züge auf den Linien der Pennsylvaniabahn haben die Bezeichnung „Pennsylvania Special Express" erhalten; im übrigen werden die Züge in den amerikanischen Zeitungen oft auch kurzweg mit „20 hours train" oder „20 hours flyer" (20 Stunden-Flieger) bezeichnet.

Wie sich die Fahrpläne der Züge im einzelnen gestalten und mit welchen Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Stunde danach die einzelnen Bahnstrecken regelmässig zu durchfahren sind, ist aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich.

Nach dieser Zusammenstellung haben die Züge von Newyork nach Chicago auf den Linien über Buffalo unterwegs nur an 10 Orten je 2 bis 5 Min., zusammen 31 Min., und die Züge auf den Linien über Pittsburg unterwegs nur an 7 Orten je 2 bis 5 Min., zusammen 24 Min. zu halten, und es beträgt sonach die Durchschnittsgeschwindigkeit, mit der die Züge fahrplanmässig zu befördern sind, über Buffalo bei einer Gesammtfahrzeit von 19 Std. 29 Min. (1 553,4 : $19^{29}/_{60}$) 79,6 km und über

Bezeichnung der Züge	Stationen von	Stationen nach	Entfernung engl. Meilen	Entfernung km	Abfahrt der Züge	Ankunft der Züge	Fahrzeit Std.	Fahrzeit Min.	Durchschnitts-schnittsgeschwindigkeit in der Stunde km	Bemerkungen
Twentieth Century Express Nr. 25	Newyork	Albany . . .	142,9	230,1	2.45	5.35	2	50	81,2	
		Utica	94,7	152,5	5.39	7.32	1	53	81,0	
		Syrakuse . .	53,2	85,7	7.34	8.38	1	04	80,3	
		Rochester . .	80,3	129,3	8.42	10.13	1	31	85,3	
		Buffalo . . .	68,4	110,1	10.15	11.45 [1])	1	30	73,4	[1]) Eastern time.
		Erie	88,0	141,7	10.50 [2])	12.30	1	40	85,0	[2]) Central time.
		Cleveland . .	95,0	153,0	12.33	2.27	1	54	80,5	
		Toledo . . .	107,8	173,5	2.30	4.45	2	15	77,1	
		Elkhart . . .	133,4	214,7	4.48	7.27	2	39	81,0	
		Englewood [5]) .	94,4	152,0	7.30	9.27	1	57	78,0	
		Chicago . .	6,7	10,8	9.29	9.45	0	16	40,5	
			964,8	1 553,4			19	29		
Nr. 26	Chicago	Englewood [5]) .	6,7	10,8	12.30	12.43	0	13	49,7	
		Elkhart . . .	94,4	152,0	12.45	2.40	1	55	79,3	
		Toledo . . .	133,4	214,7	2.43	5.22	2	39	81,0	
		Cleveland . .	107,8	173,5	5.25	7.40	2	15	77,1	
		Erie	95,0	153,0	7.43	9.37	1	54	80,5	
		Buffalo . . .	88,0	141,7	9.40	11.30 [3])	1	50	77,3	[3]) Central time.
		Rochester . .	68,4	110,1	12.34 [4])	1.56	1	22	80,6	[4]) Eastern time.
		Syrakuse . .	80,3	129,3	1.58	3.29	1	31	85,3	[5]) Die Zeit des Aufenthalts in Englewood, die im Fahrplan nicht angegeben, ist hier mit je 2 Minuten berechnet.
		Utica	53,2	85,7	3.32	4.34	1	02	82,9	
		Albany . . .	94,7	152,5	4.36	6.32	1	56	80,9	
		Newyork . .	142,9	230,1	6.35	9.30	2	55	78,9	
			964,8	1 553,4			19	32		
Pennsylvania Special Express Nr. 29	Newyork	Jersey City [5]) .	1,0	1,6	1.55	2.11	0	16	—	
		Germantown Junction [5]) .	84,1	135,4	2.13	3.44	1	31	89,3	
		Harrisburg .	107,8	173,6	3.46	5.50	2	04	84,0	
		Altoona . . .	131,4	211,6	5.55	8.30	2	35	81,9	
		Pittsburg . .	116,9	188,2	8.35	11.05 [1])	2	30	75,3	[1]) Eastern time.
		Fort Wayne .	320,0	515,2	10.10 [2])	5.19	7	09	72,1	[2]) Central time.
		Englewood [5]) .	141,4	227,6	5.22	8.35	3	13	70,8	
		Chicago . .	7,2	11,6	8 37	8.55	0	18	38,7	
			909,8	1 464,8			19	36		
Nr. 28	Chicago	Englewood [5]) .	7,2	11,6	12.00	12.18	0	18	38,7	
		Fort Wayne .	141,4	227,6	12.20	3.20	3	00	75,9	
		Pittsburg . .	320,0	515,2	3.23	10.20 [3])	6	57	74,1	[3]) Central time.
		Altoona . . .	116,9	188,2	11.25 [4])	2.00	2	35	72,9	[4]) Eastern time.
		Harrisburg .	131,4	211,6	2.05	4.40	2	35	81,9	[5]) Die Zeit des Aufenthalts in Jersey City, Germantown Junction u. Englewood, die im Fahrplan nicht angegeben, ist hier je mit 2 Minuten berechnet.
		Germantown Junction [5]) .	107,8	173,6	4.45	6.56	2	11	79,5	
		Jersey City [5]) .	84,1	135,4	6.58	8.38	1	40	81,2	
		Newyork . .	1,0	1,6	8.40	9.00	0	20	—	
			909,8	1 464,8			19	36		

Pittsburg bei einer Gesammtfahrzeit von 19 Std. 36 Min. ($1 464,8 : 19^{36}/_{60}$) 74,7 km in der Stunde. Die Reisegeschwindigkeit ist auf den ersteren etwas längeren Linien über Buffalo mit 77,7 km und auf den Linien über Pittsburg mit nur 73,2 km in der Stunde zu berechnen, da auf den letzteren Linien mehr Steigungen zu überwinden sind, als auf dem Wege über Buffalo.

Die amerikanischen Zeitungen haben über die Geschwindigkeiten, mit denen die neuen Expresszüge bisher befördert worden sind, mancherlei staunenerregende Mittheilungen gebracht, die über die Durchschnittsgeschwindigkeiten, die sich nach den Fahrplänen für die einzelnen ohne Anhalten unterwegs zu durchfahrenden Bahnstrecken ergeben, sehr erheblich hinausgehen. So sollen z. B. von dem Twentieth Century Express in einzelnen Fällen die Strecke Albany-Syrakuse von 148 Meilen Länge in 145 Min. mit einer Stundengeschwindigkeit von 61,2 Meilen = 98,6 km, die Strecke Buffalo-Syrakuse von 149 Meilen Länge ebenfalls in 145 Min. mit einer Stundengeschwindigkeit von 61,7 Meilen = 99,3 km und die Strecke Rochester-Syrakuse von 80 Meilen Länge in nur 74 Min. mit einer Stundengeschwindigkeit von 64,9 Meilen = 104,5 km durchfahren sein, während die fahrplanmässigen Durchschnittsgeschwindigkeiten für die genannten drei Strecken nur 80,8, 83 und 85,3 km/Std. betragen. Bezüglich der letzteren Leistung auf der Strecke Rochester-Syrakuse wird dabei von der „Railroad Gazette“, die die Mittheilung gebracht hat, besonders bemerkt, dass in den Tageszeitungen die gebrauchte Beförderungszeit statt mit 74 unrichtig mit 57 Min. (was einer Geschwindigkeitsleistung von 135,6 km/Std. entsprechen würde) angegeben gewesen sei Weiter soll der Twentieth Century Express am 13. August die Strecke Kendalville-Toledo (91 Meilen) in 75 Min. mit einer Stundengeschwindigkeit von 72,8 Meilen = 117,2 km und die Strecke Elkhart-Toledo (134 Meilen) in 117 Min. mit einer Stundengeschwindigkeit von 68,7 Meilen = 110,6 km durchfahren haben, während die fahrplanmässige Geschwindigkeit für die ganze Strecke Elkhart-Kendalville-Toledo von 133,4 Meilen Länge sich mit nur 81 km/Std. berechnet. Von dem Pennsylvania Special Express soll die Strecke Chrestline-Pittsburg von 188,8 Meilen Länge in 192 Min., also mit einer Stundengeschwindigkeit von 59 Meilen = 95 km durchfahren und auf einzelnen kurzen Streckentheilen sogar eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 78 Meilen = 125,6 km in der Stunde erreicht worden sein. Endlich soll der Twentieth Century Express am 12 Juli auf der Fahrt westwärts nach Chicago von einer bis Buffalo eingetretenen gewesenen Verspätung von 2 Std. 28 Min. von Buffalo bis Chicago volle 2 Stunden eingeholt haben und mit einer Verspätung von nur 28 Min. am Endpunkte eingetroffen sein, und es sollen dabei von dem Zuge, der aus fünf schweren Wagen bestand, die Strecke Brocton-Cleveland (134 Meilen) in 131 Min. mit einer Stundengeschwindigkeit von 61,4 Meilen = 98,8 km, die Strecke Cleveland-Toledo (113 Meilen) in 103 Min. mit einer Stundengeschwindigkeit von 65,8 Meilen = 105,9 km und die Strecke Toledo-Elkhart (133 Meilen) in 115 Min. mit einer Stundengeschwindigkeit von 69,4

Meilen = 111,7 km zurückgelegt und auf einzelnen Theilen der Strecke Cleveland-Toledo sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 90 Meilen = 144,9 km in der Stunde (reaching a speed of 90 miles an hour at some points) erreicht worden sein.

Genauere Angaben über Abfahrt und Ankunft der Züge bei den bezeichneten aussergewöhnlichen Geschwindigkeitsleistungen sowie über die Art und die Zuverlässigkeit der Geschwindigkeitsberechnungen sind in den betreffenden Zeitungsmittheilungen nicht gemacht worden; es lässt sich daher auch nicht nachprüfen, ob die Mittheilungen vollinhaltlich als richtig angenommen werden können und ob bei den Berechnungen nicht etwa Rechenfehler oder andere Ungenauigkeiten untergelaufen sein werden. Es dürfte aber gleichwohl nicht zweifelhaft sein, dass man die neuen Blitzzüge als die schnellsten Züge der Welt, die auf Strecken von 1400 km Länge und darüber ohne grössere Unterbrechung befördert werden, anzusehen hat. Nur möchte hierbei, um einer Ueberschätzung der Geschwindigkeitsleistungen der neuen Züge vorzubeugen, besonders hervorzuheben sein, dass eine Reisegeschwindigkeit von 77,7 km in der Stunde, wie sie der Twentieth Century Express erreicht, mehrfach auch auf anderen längeren Eisenbahnstrecken sowohl in Amerika als auch in Europa nahezu erreicht oder noch übertroffen wird.

So werden u. a. in Amerika befördert der berühmte Empire State Express der Newyork Central & Hudson Riverbahn von Newyork nach Buffalo, ab 8.30 an 4.45, auf einer Entfernung von 440 Meilen = 708 km mit einer Reisegeschwindigkeit von 85,8 km/Std. und der Black Diamond Express der Lehigh Valleybahn von Jersey City nach Buffalo, ab 12.14 an 10.00, auf einer Entfernung von 450 Meilen = 724 km mit einer Reisegeschwindigkeit von 74,2 km/Std. In England erreichen die beiden schnellsten Züge von London nach Edinburg, ab London 8.15 und 11.30 und an Edinburg 4.00 und 7.15, auf der 395 Meilen = 636 km langen Linie eine Reisegeschwindigkeit von je 82,1 km in der Stunde. In Frankreich wird der Südexpresszug von Paris bis Bayonne, ab 12.23 an 10.06, auf einer Entfernung von 783 km mit einer Reisegeschwindigkeit von 80,6 km/Std. befördert. Und in Deutschland hat der schnellste Zug, ein zweiklassiger D-Zug von Berlin nach Hamburg, ab 7.32 an 10.59, allerdings auf einer Entfernung von nur 286 km, eine Reisegeschwindigkeit von 82,9 km in der Stunde.

Die neue Hochspannungslokomotive von Siemens & Halske.

Wie W. Berdrow in der „Nordd. Allg. Ztg." mittheilt, fiel bei den vorjährigen Schnellfahrversuchen der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen zwischen Berlin und Zossen unangenehm ins Gewicht, dass die beiden benutzten Fahrzeuge, die Lokomotive und Personenwagen in sich vereinigten, ungewöhnlich schwer waren. Ihr Gewicht, 90 bis 100 t betragend, ging sogar über das der grösseren modernen Dampflokomotiven für schnelle Fahrt hinaus. Dass der nicht allzustarke Oberbau der Militärbahn diese schweren Fahrzeuge bis 140 km Geschwindigkeit mit voller Sicherheit und selbst mit 160 km ohne Zwischenfälle getragen hat, beweist den gleichmässigen und erschütterungsfreien Lauf der Maschinen und gibt darüber eine Beruhigung, dass der stärkere Oberbau der besseren Schnellzuglinien einen elektrischen Verkehr von 160 bis 200 km Stundengeschwindigkeit, sogar ohne Verstärkungen, wohl aushalten dürfte, wenn — die Fahrzeuge etwas leichter gehalten werden könnten.

Aus diesen und anderen Erwägungen entstand bei dem Oberingeniör W. Reichel der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft schon während der Entwürfe für die erwähnten Versuchswagen der Gedanke, ein Fahrzeug für den direkten Betrieb mit elektrischem Strom von 10000 bis 13000 Volt Spannung zu bauen. Auch die beiden ersten Schnellwagen sind zwar mit Drehstrom von 7000 bis 13000 Volt gespeist worden, aber im Wagen wurde diese Spannung durch Umformer auf 500 bis 1000 Volt ermässigt. Motoren für eine direkte Betriebsspannung von mehreren Tausend Volt zu bauen, war bis dahin, für elektrisch bewegte Fahrzeuge wenigstens, noch nicht unternommen. Der zu erhoffende Gewinn bei ihrem Entwurf beruhte auf der Gewichtsersparniss erstens durch den Wegfall der sehr schweren Umformer, zweitens durch Verminderung des Motorengewichts selber. Denn nicht allein mussten diese Motoren bei Wickelung mit hochgespannten Drähten und rascherer Umdrehungszahl an sich leichter werden, sondern sie konnten auch schwächer gehalten werden, wenn das Gesammtgewicht des Wagens um 20 bis 25 % vermindert wurde.

Der von Reichel entworfene neue Schnellwagen hat äusserlich die wohlbekannte Form einer auf zwei Drehgestellen laufenden elektrischen Lokomotive. Er wurde zunächst nur an einer Achse jedes Drehgestells mit einem Motor ausgerüstet, da es sich noch nicht um die Erreichung der höchsten Geschwindigkeit, sondern nur um die Erprobung der neuen Motorenform handelte. Das im ganzen ziemlich flache und nach den Enden sich sanft abdachende Fahrzeug hat nur in der Mitte einen etwas höheren, als Führerstand dienenden Aufsatz. Den beiden Motoren wird der 10000voltige Drehstrom, der von der dreidrähtigen Arbeitsleitung der Zossener Versuchswerke geliefert wird, direkt zugeführt. In den Drehgestellen ist Platz genug, um zur Erhöhung der Schnelligkeit zwei weitere Motoren einzubauen und dann die doppelte Kraft zu erzielen. Die Motoren haben bei verdoppelter Umlaufzahl eine kleinere Form und ein bedeutend leichteres Gewicht als die der grossen Versuchswagen. Die ganze Lokomotive hat ein Gewicht von nur 40 t und verfügt über 400 PS. Die Motoren gehören gewiss zu den bedeutendsten Leistungen moderner Technik. Bei einem Gewicht von nur 4 t leisten sie normal 200 PS und lassen sich noch bedeutend darüber hinaus beanspruchen. Die Ausstattung der Lokomotive mit vier statt zwei Motoren würde ihr Gewicht auf nicht mehr als 52 bis 55 t steigern und sie zur Entfaltung von mindestens 160 km Geschwindigkeit bei einem ziemlich grossen angehängten Gewicht befähigen.

Die Probefahrten mit der neuen Maschine sind glänzend verlaufen. Sowohl an Geschwindigkeit als Zugkraft erfüllte sie die besten Erwartungen. Im Juni legte die elektrische Lokomotive nebst dem angehängten Gewicht eines grossen D-Wagens für 50 Reisende während einer kürzeren Zeit eine Geschwindigkeit entsprechend 102 km in der Stunde zurück, der Strom wurde dabei mit 11000 Volt Spannung von den Leitungsdrähten abgenommen. Die Leistungsfähigkeit der Motoren war, wie oben angedeutet, damit nicht erschöpft. Die Zugkraft der Lokomotive war ausreichend, um selbst den grossen Siemens & Halske-Schnellwagen noch vor- und rückwärts zu bewegen.

Reichel knüpft an die Wiedergabe dieser Versuche in der „Elektrotechn. Ztschrft." folgende Schlüsse: Ein nach dem neuen System der Hochspannungsmotoren erbauter Schnellwagen von der Grösse, dem Fassungsraum und der Schnelligkeit der beiden ersten Schnellwagen würde um 20 t leichter, nämlich auf 76 t Gewicht, ausfallen. Die Kraft zu seiner Fortbewegung könnte von 1000 auf 920 PS ermässigt werden, was nebst dem Kraftgewinn durch Fortfall der Umformer eine bedeutende Stromersparniss verbürgt. Ein solcher Wagen würde an sich 50 und in einem angehängten Personenwagen von 42 t Gewicht weitere 50 Reisende befördern und selbst unter dieser Belastung mit Sicherheit 160 km in der Stunde leisten können. Das gesammte Zuggewicht würde sich dabei auf 76 + 42, also 118 t belaufen (rund 1,2 t auf die beförderte Person) und der Zug würde aller Wahrscheinlichkeit nach auf jedem guten Schnellzuggleis ohne Gefahrerhöhung sich mit 160 km Geschwindigkeit bewegen können. Beim Dampfbetrieb würde dieselbe Leistung erfordern: eine Lokomotive mit Tender von 95 t Mindestgewicht und zwei schwere Anhängewagen von je 42 t, also insgesammt 180 t oder um die Hälfte mehr für die Person. Bei dieser Schnelligkeit würde demnach die Elektrizität schon anfangen, dem Dampfbetriebe überlegen zu sein.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat August d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 8 bei Personenzügen), 16 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) und 16 Zusammenstösse in Stationen (davon 9 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 4 Reisende, 17 Bahnbedienstete und 1 Postbeamter verletzt.

— **Die Einnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen** stellen sich im Monat September d. J. auf 120962000 ℳ. und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 1940000 ℳ. gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr

brachte 86 198 000 (+ 1 272 000) ℳ, der Güterverkehr 77 831 000 + 566 000) ℳ, und aus sonstigen Quellen flossen 6 933 000 + 102 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis Ende September d. J. ind 716 067 000 ℳ, das sind 7 342 000 ℳ mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 1 418 000 ℳ, auf den Güterverkehr 5 325 000 ℳ und auf die Einnahmen aus verschiedenen Quellen 599 000 ℳ.

— **Beschaffung von Lokomotiven für die preussische Staatseisenbahnverwaltung.** Die königliche Eisenbahndirektion Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von 416 Lokomotiven verschiedener Gattung mit den Fabriken, die bisher für die preussisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung geliefert haben, in Verhandlung zu treten. Die Lieferung muss bis Anfang November 1903 bewirkt werden.

— **Die Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen** wegen unrichtiger Inhaltsangabe, zu niedriger Gewichtsangabe und wegen Wagenüberlastung haben durch den Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband eine Umarbeitung erfahren. Die neuen Bestimmungen sind mit dem 1. d. Mts. an Stelle der am 15. November 1895 eingeführten als Kundmachung 12 in Kraft gesetzt worden. Die Aenderungen bestehen durchweg in einer ausgiebigeren und übersichtlicheren Fassung der bisher schon geltenden Vorschriften sowie in einer genaueren Anpassung des neuen Wortlautes an die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899, und es erübrigt sich daher hier ein näheres Eingehen auf ihren Inhalt um so mehr, als wir im Leitaufsatz dieser Nummer aus der Feder unseres sehr geschätzten Mitarbeiters, Direktionsassessor Dr. Reindl, eine ausführliche Darlegung bringen. Doch möchten wir hier noch darauf hinweisen, dass der neue § 3 der Vorschriften gegenüber dem § 2 der älteren Fassung eine Milderung dahin enthält, dass bei Aufgabe von feuergefährlichen und deshalb von der Beförderung ausgeschlossenen Sachen als Reisegepäck oder als Eil- und Frachtgut sowie von Leichen unter falscher Bezeichnung der Frachtzuschlag nicht schon bei Auflieferung der Gegenstände, sondern erst nach erfolgter Uebernahme zur Beförderung verwirkt ist. Zur Erleichterung der Handhabung sind die einzelnen Fälle durch praktische Beispiele erläutert.

— **Der Bezirkseisenbahnrath für die Direktionsbezirke Berlin und Stettin** tritt am 2. Dezember d. J. in Berlin zu seiner 19. Sitzung zusammen, für welche folgende Gegenstände auf der Tagesordnung stehen: 1. Mittheilungen über die Durchführung früherer Beschlüsse; 2. Mittheilungen über die seit der 18. Sitzung im Personen-, Vieh- und Güterverkehr eingetretenen wichtigeren Aenderungen und herausgegebenen Tarife; 3. Mittheilungen über die im Personenzugfahrplan eingetretenen wichtigeren Aenderungen sowie über die für den Sommer 1903 in Aussicht genommenen Aenderungen des Personenzugfahrplans; 4. Antrag der Eisenbahndirektion Stettin auf eine gutachtliche Aeusserung über die Aufnahme von Seehafenstationen als Versandstationen in die Schiffsbaueisentarife E 1 und 9 S. Die ebengedachten Tarife sind bekanntlich eingeführt worden, um den deutschen Schiffswerften, welche früher ganz erhebliche Mengen ausländischen Eisens verarbeiteten, den Verbrauch deutschen Materials zu erleichtern und zu ermöglichen, und stehen seit dem Jahre 1894 in Kraft. Bislang waren also Seehafenstationen als Versandstationen grundsätzlich von ihnen ausgeschlossen, jetzt aber ist infolge der Bestrebungen, den deutschen Osten für grössere gewerbliche Unternehmungen zu erschliessen, auf der Station Danzig Olivaer Thor eine Schrauben-, Muttern- und Nietenfabrik mit einem Aktienkapital von 1 360 000 ℳ errichtet worden, welche für ihre Erzeugnisse in den deutschen Ostseehäfen und auf den binnenländischen Werften einen geeigneten Markt zu finden hofft. Zu diesem Zwecke ist von ihr die Aufnahme der Station Danzig Olivaer Thor als Versandstation in jene Tarife beantragt worden, und wird es sich daher jetzt darum handeln, ob die Eisenbahnverwaltung den von ihr in solchen Fällen bisher eingenommenen ablehnenden Standpunkt ohne Schädigung anderer berechtigter Interessen wird aufgeben können.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 13 Arbeitstagen 213 076 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 390 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 204 258 und auf den Arbeitstag 15 712 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 678 und im ganzen 8 818 Doppelwagen oder 4,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 31 932 Doppelwagen gegen 30 974, in Oberschlesien 80 544 Doppelwagen gegen 77 075 und in den drei Bezirken zusammen 325 552 Doppelwagen gegen 312 307 und war demnach im Saarbezirk 958 Doppelwagen oder 3,1 %, in Oberschlesien 3 469 Doppelwagen oder 4,5 % und in den drei Bezirken zusammen 13 245 Doppelwagen oder 4,2 % höher, als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt am 15. Oktober 17 223 Doppelwagen, an welchem letzteren Tage diejenige des Vorjahres um 1 538 Doppelwagen überholt wurde.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. 40 884 offene Wagen gegen 38 215 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 2 669 oder 7 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. 31 777 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 128 sowie von anderen Gütern 21 Doppelwagen.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im September d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5 814 (5 789) km 3 091 157 (2 920 249) Personen und 1 558 673 (1 524 229) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 5 153 000 (4 987 955) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 768 831 (8 542 185) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 368 942 (344 526) ℳ und aus dem Thiertransport 322 227 (288 659) ℳ, zusammen 14 613 000 ℳ gegen 14 163 325 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme in den neun Monaten des laufenden Jahres beziffert sich auf 115 115 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre mehr um 195 144 ℳ.

— **Zur Verstaatlichung der pfälzischen Bahnen** wird der „Südd. Reichskorrespondenz“ aus München geschrieben: „In einzelnen Kreisen der Pfalz scheint immer noch die Neigung zu bestehen, die Verstaatlichung der pfälzischen Bahnen zu bekämpfen und für einen Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft oder an die Reichseisenbahnen zu agitiren. Man könnte sich wirklich allmählich die Mühe sparen, denn die künftige Gestaltung der pfälzischen Bahnen bietet längst keine Frage mehr. Die Verstaatlichung ist, die Zustimmung des Landtags vorausgesetzt, beschlossene Sache; es wird hierbei allerdings noch festzustellen sein, ob der Uebernahmepreis nach dem Fusionsvertrage dem Werthe unter den heutigen Verhältnissen entspricht. Aber auch wenn die Frage noch nicht entschieden wäre, sollte man in der Pfalz sich doch nirgends mehr der Erkenntniss verschliessen, dass mit dieser Lösung am besten und allein den pfälzischen Interessen gedient wird. Glaubt man denn wirklich, dass man diesen anderswo in gleichem Maasse wie in München entgegenkommen würde? Die Verstaatlichung wird nicht zu Gunsten des bayerischen Staates erfolgen. Sie bedeutet für ihn vielmehr ein Opfer, weil sie den Bau unrentabler Linien im Gefolge haben wird. Solche von der pfälzischen Bevölkerung lebhaft gewünschte und für sie nützliche Schienenwege werden aber, davon wird man doch allgemein überzeugt sein, eben nur gebaut, wenn die Verschmelzung der pfälzischen Bahnen mit den bayerischen Staatsbahnen erfolgt. Uebrigens sollte man in den pfälzischen nationalliberalen Kreisen sich überlegen, dass eine Agitation gegen die Verstaatlichung politischen Gegnern vielleicht nicht ganz unwillkommen wäre.“

— **Fest in der neuen Wagenwerkstätte zu Frankfurt a/M.** Am 19. d. Mts. wurde von den Eisenbahnern in Frankfurt a/M. ein Fest gefeiert, wie in gleichem Umfange schwerlich jemals noch eines wird zustande kommen können. Es standen nämlich hierzu die gerade fertig gewordenen, aber noch nicht mit innerer Einrichtung versehenen grossen lichten Räume der für Ausbesserung usw. vierachsiger Personenwagen mit zwei Drehgestellen auf Grundlage eines Anlagekapitals von 1 268 000 ℳ erbauten Wagenwerkstätte zur Verfügung, und zwar der Raum für die Ausbesserungsarbeiten mit einer Fläche von 11 000 qm und drei anstossende Nebenräume mit rund 2 000 qm, woran sich noch ein 2 000 qm grosser Raum für die Lackirerei anschliesst. Das Fest hatte seinen Grund darin, dass der allgemeine Staatseisenbahnverein in Frankfurt a/M., der von den in dem begrenzten Vereinsgebiet überhaupt angestellten und beschäftigten 5 200 Eisenbahnbeamten und Arbeitern 4 100 als seine Mitglieder zählt, sich eine prächtige Vereinsfahne beschafft hat und diese in feierlicher Weise ihrer Bestimmung übergeben wollte. Mit dieser Feier wurde dann selbstverständlich auch eine feierliche Einweihung der neuen Werkstätte selbst verbunden.

Um 3 Uhr Nachmittags versammelten sich die Vereinsmitglieder mit ihren Angehörigen sowie Abordnungen der an-

deren im Direktionsbezirke vorhandenen allgemeinen Eisenbahnvereine und zahlreiche Ehrengäste, zusammen zwischen 6000 und 7000 Personen. Für alle waren in dem erstgenannten Raume ausreichend Tische, Stühle und Bänke aufgestellt. Auf einer in der Mitte von der Längswand aufgerichteten hohen Bühne, vor der auf niedrigerer Bühne das Musikkorps des 81. Infanterieregiments sich befand, war eine Kolossalbüste des Kaisers inmitten grüner Pflanzen aufgestellt, über welcher eine mächtige Krone und ein W, und neben welcher beiderseits ein Adler, aus vielen hundert Glühlampen gebildet, angebracht waren. Um 4 Uhr begann die eigentliche Festfeier, die von dem Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé mit einer in dem Kaiserhoch ausklingenden Festrede eingeleitet wurde. Sodann wurde in feierlichem Zuge, dem die neue Fahne der drei Eisenbahn-Hauptwerkstätten des Direktionsbezirks vorangetragen wurde, diese in Begleitung von zahlreichen Ehrenjungfrauen und Fahnenjunkern auf die Bühne gebracht, nach Vortrag eines zündenden Prologs enthüllt, mit den von 12 Eisenbahnvereinen gestifteten werthvollen sog. Fahnennägeln und von dem Ortsverein des deutschen Eisenbahn-Handwerkerverbandes sowie von den Damen der höheren Beamten der königlichen Eisenbahndirektion mit prächtigen gestickten Fahnenbändern beschenkt und schliesslich dem Fahnenträger übergeben.

Nach kurzer Pause leitete der Vortrag eines Prologs den zweiten Theil des Festes ein, die Einweihung der Werkstätte, die in Ansprachen des zuständigen Dezernenten der Direktion, Geheimen Bauraths Fischer, des Vorstandes der Werkstätteninspektion 2, Regierungs- und Baurath Kirchhoff, dem die neue Anlage übergeben worden war, und eines für die Belegschaft der Werkstätte sprechenden Vertreters des Arbeiterausschusses bestand.

Erst um 6 Uhr war der feierliche Theil des Festes vollendet; der dem Vergnügen geweihte aber zog sich bis gegen Mitternacht hinaus, dem insbesondere die in dem Nebensaale sich ergehende tanzlustige Jugend kein Ende machen wollte. Für die Kinder — nur solche über 10 Jahre waren zugelassen — war ein besonderer Saal zum Spielen eingerichtet.

Der in elektrischem Licht strahlende riesige Raum mit den vielen Tausenden fröhlicher Menschen war geradezu imposant. Wie für das Vergnügen durch Konzert, Gesangvorträge, Umzug durch die Festräume usw., so war auch für die leibliche Erquickung durch Einrichtung von Kaffeeküchen und Bierquellen, durch reiche Vorräthe von Kuchen, belegten Butterbroten, Würstchen usw. sowie durch die Möglichkeit, auch eine gute Flasche Wein (aus dem Eisenbahn-Konsumverein) zu billigem Preise erhalten zu können, bestens gesorgt.

Die Festleitung zeigte sich dem Massenandrang nach jeder Richtung völlig gewachsen. Das ganze Fest nahm einen musterhaften Verlauf und wird seinen Theilnehmern noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben. Einen Schatten auf dasselbe warf nur der Umstand, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten Herr Budde seine Absicht, dem Feste beizuwohnen, in letzter Stunde wegen dringlicher Dienstgeschäfte hatte aufgeben müssen. Sein Glückwunschtelegramm wurde mit gebührendem ehrerbietigen Dank sofort beantwortet.

Auf das im Anschluss an das Kaiserhoch an Se. Majestät gerichtete Telegramm erging die Antwort: „Se. Majestät der Kaiser und König lassen dem allgemeinen Staatseisenbahnverein für den Huldigungsgruss bestens danken. Auf Allerhöchsten Befehl: Der Geheime Kabinetsrath v. Lucanus."

— **Vorlesung in der Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung.** Diese unter dem Ehrenpräsidium des Reichskanzlers Dr. Grafen v. Bülow stehende Vereinigung, der eine grosse Anzahl hervorragender Gelehrter, Staatsbeamten und Volkswirthe angehören, veröffentlicht soeben ihren Studienplan für die Fortbildungskurse im Winterhalbjahr 1902/03. Danach werden sogen. „konversatorische Vorlesungen", d. h. doch wohl Vorlesungen in Verbindung mit einer Besprechung der behandelten Fragen, diesmal auch über mehrere eisenbahnwissenschaftliche Gegenstände gehalten. Es werden nämlich die vortragenden Räthe im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath Dr. v. d. Leyen über Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, drei Stunden wöchentlich und Geheimer Oberregierungsrath Krönig über die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen gleichfalls drei Stunden wöchentlich vortragen. Von einer Anzahl anderer Herren werden Vorlesungen über staats- und völkerrechtliche, volkswirthschaftliche und sozialpolitische Fragen, über Versicherungswesen, Arbeiterversicherung, Wohlfahrtseinrichtungen, Handelspolitik, praktische Statistik, gewerbe- und wirthschaftspolitische Zeitfragen, über Agrarpolitik, über die Grundlagen des internationalen Handelsverkehrs und der Handelspolitik, über finanzwirthschaftliche Fragen im Anschluss an den preussischen Staatshaushaltsetat gehalten.

Die vorbezeichneten Fortbildungskurse sind berechnet für Personen, welche neben der allgemeinen Bildung bis zu einem gewissen Grade auch eine staatswissenschaftliche Vorbildung theoretischer oder praktischer Art besitzen und eine Erweiterung und Vertiefung ihrer Kenntnisse auf dem Gebiete der juristischen und wirthschaftlichen Staatswissenschaften erstreben.

Meldungen zur Theilnahme an den Kursen sind mündlich oder schriftlich an die Geschäftsstelle der Vereinigung (Berlin W. 64, Behrenstrasse 69) zu richten. In der Geschäftsstelle wird jede gewünschte Auskunft — auch über die an der Universität, an der technischen und landwirthschaftlichen Hochschule stattfindenden Vorlesungen usw. — mündlich an den Wochentagen von 10 bis 2 Uhr ertheilt.

Nach erfolgter Zulassung haben die Theilnehmer an den Kursen für das Winterhalbjahr 1902/03 eine Einschreibegebühr von 30 ℳ zu entrichten. Ausserdem ist für die Konversatorien ein Honorar von 5 ℳ für die Wochenstunde in jedem Halbjahr, also z. B. für ein zweistündiges Konversatorium 10 ℳ, für ein dreistündiges 15 ℳ, zu erlegen. Die Zahlung der Honorare usw. erfolgt in der Geschäftsstelle der Vereinigung.

Die Kurse des Winterhalbjahres beginnen Dienstag, den 4. November d. J. und endigen Sonnabend, den 28. Februar 1903. Zu der Eröffnungssitzung Dienstag, den 4. November d. J., Vormittags 10 Uhr, im Abgeordnetenhause (Prinz Albrechtstrasse 5), Saal VIII, Bürogeschoss, Westseite sich einzufinden werden alle Theilnehmer an den Fortbildungskursen von dem Vorstand und dem geschäftsführenden Ausschuss ersucht.

— **Personalnachrichten.** Der Generaldirektor der badischen Staatseisenbahnen, Staatsrath Wilhelm Eisenlohr wurde auf Ansuchen unter Anerkennung seiner langjährigen, treuen und erspriesslichen Dienste und unter Ernennung zum Geheimen Rath erster Klasse auf 1. November d. J. in den Ruhestand versetzt. Sodann wurden mit Wirkung vom 1. November d. J. der Vorstand der Verkehrsabtheilung, Geheimer Oberregierungsrath August Roth zum Generaldirektor und Oberregierungsrath Julius Schulz zum Vorstand der Verkehrsabtheilung der Generaldirektion ernannt.

Oesterreich.

— **Die Abrechnung über die Eisenbahninvestitionsanleihe.** Durch Gesetz vom 6. Juni 1901 bekam die Regierung die Vollmacht zur Aufnahme einer Anleihe, deren Erlös den Bedarf für die Eisenbahninvestitionen in der Höhe von 483038000 Kr. und die Rückerstattung von 80000000 Kr. an die Kassenbestände decken, somit 563038000 Kr. erreichen sollte. Die Regierung hat nun an das Abgeordnetenhaus über das finanzielle Ergebniss der diesfälligen Kreditoperationen sowie über die Verwendung ihres Erlöses Bericht erstattet. Aus dem amtlichen Berichte geht hervor, dass die fix zu 94 % begebenen 125000000 Kr. 4 prozentiger Kronenrente nach Abzug der Kosten für den Auslandstempel (375000 Kr.) 117125000 Kr. eingebracht haben, während für die übrigen im Optionswege vergebenen 125000000 Kronen insgesammt 118509454 Kr. erzielt wurden, da zu dem Erlöse von 117125000 Kr., wie er dem Kurse von 94 % entspricht, noch der staatliche Gewinnantheil im Betrage von 1384454 Kr. hinzukam.

Da das Anleiheprogramm für die Jahre 1901 und 1902 die Verwendung von 251480000 Kr. vorgesehen hat, während der Erlös der bisherigen Begebung sich nur auf 235630000 Kr. beziffert, bedarf man noch des Betrages von rund 15850000 Kr., die durch weitere Begebung von 4 prozentiger Kronenrente aufzubringen sind. Im Zusammenhange damit sieht der Staatsvoranschlag für das Jahr 1903 noch für das laufende Jahr die Begebung von rund 18790000 Kr. vor. Allerdings wird dieser Vorgang um einiges mehr als den programmmässigen Bedarf einbringen. Offenbar ist die Aufbringung des grösseren Begebungsbetrages darin begründet, dass die Regierung zur Behebung der industriellen Nothlage Bestellungen über das ursprüngliche Programm hinaus ertheilt hat. Bis Ende 1901 wurden für die Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der Staatsbahnen Bestellungen im Gesammtwerthe von rund 20334000 Kr. ertheilt, und zwar 101 Lokomotiven, 75 Tender, 186 Personenwagen, 103 Dienstwagen und 2611 Güterwagen. Ausser diesen Fahrbetriebsmitteln wurden im Jahre 1900 von den Fabriken bereits 1180 Güterwagen im Werthe von 4380000 Kr. abgeliefert. Hierzu kommen die Ablieferungen auf die Bestellungen des Jahres 1901 mit 10680000 Kr., so dass sich der gesammte Beschaffungswerth der zu Lasten des Investitionskredits für 1901 bis Ende des Jahres 1901 bereits abgelieferten Fahrbetriebsmittel auf mehr als 15000000 Kr. beläuft.

— **Die Malzrefaktie.** In einer der letzten Nummern des „Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt" werden die neuen, bis Ende September 1903 in Kraft tretenden Bestimmungen für die Malzrefaktie auf den österreichischen Eisen-

bahnen verlautbart. Die Refaktie für Malz in der Ausfuhr ist in der Höhe unverändert geblieben (30 bezw. 50 h für 100 kg).

Die wesentlichste Neuerung besteht darin, dass die Refaktie nicht mehr bei Aufgabe in einer beliebigen Station gewährt wird, sondern diese Aufgabe jetzt an bestimmte Stationen gebunden ist, in welchen sich Malzfabriken befinden. Hierbei wurden die Stationen in zwei Gruppen getheilt. Die eine Gruppe geniesst die Refaktie unter Einhaltung der bisherigen Bedingungen, die andere Gruppe hat überdies den Bezug von mindestens 25 % des Roherzeugnisses, nämlich Gerste, nachzuweisen.

Die nachträgliche Einbeziehung weiterer österreichischer Aufgabestationen sowie deren entsprechende Einreihung in die Verlautbarung und zwar mit der gleichen Geltungsdauer der Frachtbegünstigung bleibt bis 31. Dezember d. J. vorbehalten.

Der Zweck der neuen Bestimmungen geht wohl dahin, die Inanspruchnahme der Malzrefaktie, welche ja doch zur Förderung der österreichischen Malzindustrie bestimmt ist, durch ausserösterreichische Malzfabriken hintanzuhalten.

— **Die Prioritäten der Südbahn.** Der Verwaltungsrath der Südbahn hat beschlossen, für den 27. November d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung mit folgender Tagesordnung einzuberufen: 1. Antrag auf Aenderung der Satzungen, betreffend die Zusammensetzung des Verwaltungsraths. 2. Theilweise Ergänzung des Verwaltungsraths und allfällige Wahl von neuen Verwaltungsrathsmitgliedern. 3. Bericht über vorläufige Maassnahmen bezüglich der für den 1. Dezember d. J. vorgesehenen Verloosung der 3 prozentigen Südbahnprioritäten. Durch die beantragte Aenderung der Satzungen wird eine seit langem geäusserte berechtigte Forderung der reichsdeutschen Südbahnaktionäre erfüllt. Bisher besteht die Verwaltung der Südbahn aus 21 Mitgliedern, von welchen 13 in Oesterreich-Ungarn und 8 in Paris oder London wohnen müssen; 12 davon müssen österreichisch-ungarische Staatsbürger sein. Durch diese Bestimmung war den deutschen Aktionären, deren Besitz im Laufe der Jahre stark zugenommen hat, die Möglichkeit einer angemessenen Vertretung benommen; auch das eine Mandat, welches nicht von Oesterreichern, Franzosen oder Engländern besetzt sein musste, konnte nur dann einem Reichsdeutschen zufallen, wenn er seinen Wohnsitz in Oesterreich aufschlug. Nun werden die deutschen Aktionäre in die Lage versetzt, zwei Vertrauensmänner, die in Deutschland wohnen können, zu wählen. Die Verwaltung hat schon in der letzten Generalversammlung ihre Bereitwilligkeit, eine solche Aenderung der Satzungen herbeizuführen, kundgegeben. Der dritte Punkt der Tagesordnung betrifft die Eingabe des Prioritätenkurators an das Handelsgericht Wien, in welcher die kuratelbehördliche Genehmigung zur Verschiebung der nächstfälligen Verloosung der 3 prozentigen Prioritäten beantragt wird. Die Eingabe soll demnächst dem Gericht unterbreitet werden. Bei der Generalversammlung handelt es sich lediglich um eine Berichterstattung hierüber.

— **Die nordböhmische Transversalbahn.** Im Klub der österreichischen Eisenbahnbeamten hielt am 21. d. Mts. der Generaldirektor der Aussig-Teplitzer Eisenbahn Regierungsrath Rosche vor einer zahlreichen Versammlung von Fachmännern einen äusserst interessanten Vortrag. Der Vortragende schilderte zunächst den Werdegang des Stammunternehmens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, um aus diesem die Gründe abzuleiten, welche die Gesellschaft zum Bau der ungewöhnlich schwierigen und kostspieligen, etwa 150 km langen Transversalbahn veranlassten. Er kennzeichnete diese neue direkte Verbindung des nordwestböhmischen Braunkohlengebietes mit dem Reichenberger Industriebezirke als die endliche Verwirklichung eines der Grundgedanken des alten Unternehmens und als eine neue Bethätigung des Bestrebens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, dem Absatz der böhmischen Braunkohlen immer neue Wege zu eröffnen. Dieses Streben sei um so berechtigter, als in den letzten Jahren ein stetiges Zurückdrängen der böhmischen Kohlen in Deutschland wahrnehmbar sei. Bergbau, Eisenbahn und Schifffahrt seien deshalb gezwungen, der Braunkohle neue Absatzgebiete im Inland zu erobern, und die neue Bahn sei bestimmt, insbesondere in Reichenberg die preussische Steinkohle durch Braunkohle zu ersetzen. Zugleich brachte die neue Linie einer grossen Zahl aufblühender deutscher Städte Böhmens die lang ersehnte Bahnverbindung untereinander. Der Vortragende schilderte eingehend die grossen Kunstbauten, insbesondere die Elbebrücke bei Lobositz, den Karbaviadukt und die grossen Viadukte und Tunnelbauten im Jeschkengebirge, bei welchen alle Errungenschaften der modernen Technik möglichst Verwerthung fanden. Nach den bisherigen Verkehrsergebnissen stelle sich dieser Bahnbau allerdings als ein Millionendarlehen dar, dessen Verzinsung erst die Zukunft bringen könne. Noch halten die Personenzüge der neuen Linie vor dem künftigen Gemeinschaftsbahnhofe Reichenberg, aber durch die jüngsten Entschliessungen der Regierung sei die Einfahrt der Züge der Aussig-Teplitzer Bahn zuversichtlich im nächsten Jahre zu erwarten und werde hierdurch sowie durch die angestrebte Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge auf 45 km der Personenverkehr neue Belebung erfahren. Im Frachtenverkehr aber sei auf den arbeitsamen Sinn und auf die Unternehmungslust der Bevölkerung Deutschböhmens und auf die bereits wahrnehmbare Erkenntniss zu rechnen, dass die böhmische Braunkohle bei entsprechendem Preise der schlesischen Steinkohle ebenbürtig ist. Und darin liege die Zukunft der nordböhmischen Transversalbahn. Der Vortrag erfuhr durch die Ausstellung zahlreicher Pläne und durch die Vorführung von Lichtbildern, welche die landschaftlichen Schönheiten sowie die technischen Schwierigkeiten der geschilderten Linie zur Anschauung brachten, eine werthvolle Ergänzung.

— **Vintschgaubahn.** Der Landesausschuss von Tirol hat behufs Vergebung der Etschregelungsarbeiten in den Strecken Tschars-Staben und Naturns-Töll eine allgemeine Ausschreibung veranlasst. Die Etschregelung in den genannten Strecken steht bekanntlich mit dem Bau der Vintschgaubahn im Zusammenhange, da die genannte Bahn über die neuen Etschdämme geführt werden soll. Die Kosten sollen aus dem für die Vintschgaubahn aufzubringenden Kapital vorschussweise gegen allmähliche Rückerstattung aus dem staatlichen Meliorationsfonds bestritten werden.

— **Aufsichtsbehörde elektrischer Strassenbahnen.** Aus Anlass der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln einer elektrischen Strassenbahn hat das Eisenbahnministerium dem Justizministerium auf dessen Anfrage mitgetheilt, dass als Aufsichtsbehörde solcher Bahnen im Sinne des § 28 der Exekutionsordnung die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen anzusehen sei, da ihr in Gemässheit der mit der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 28. Juli 1895 erlassenen Dienstinstruktion unter anderem die Aufsicht über die Erhaltung der Bahn sammt Zubehör und der Fahrbetriebsmittel obliege.

Ungarn.

— **Tariferhöhung auf den Staatsbahnen.** Wie der ungarische „Eisenbahntarifanzeiger“ meldet, soll die bei den ungarischen Staatsbahnen geplante Erhöhung der Gütertarife in der Form durchgeführt werden, dass die bisher von den ungarischen Staatsbahnen aus den Frachtsätzen getragene Transportsteuer (7 % bei Eilgütern und 5 % bei Frachtgütern) künftighin von den Verfrachtern besonders eingehoben werden soll. Die Mehreinnahme aus dieser Maassregel wird auf 5 000 000 Kr. geschätzt. Die Mehreinnahme soll zur Erhöhung der Gehälter der Staatsbeamten (einschliesslich der Staatsbahnbeamten) verwendet werden.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im September d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatseisenbahnen	18 994 100	+ 158 876
Südbahn (ungarische Linien)	1 605 269	+ 27 599
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	180 141	+ 11 220
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 139 542	+ 123 430
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	85 816	— 3 857
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	109 300	+ 3 433
Hauptbahnen zusammen	22 114 168	+ 320 701
Lokalbahnen „	3 509 983	+ 101 040
insgesammt	25 624 151	+ 421 741

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme der Hauptbahnen 167 840 340 Kr., jene der Lokalbahnen 25 988 575 Kr., zusammen 193 828 915 Kr. Es zeigt sich gegenüber den gleichen Ergebnissen des Vorjahres bei den Hauptbahnen ein Ausfall von 485 980 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen — 238 779 Kr., bei der Südbahn + 101 368 Kr., bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter — 93 299 Kr., bei der Kaschau-Oderberger — 2 857 Kr., bei der Mohács-Fünfkirchener — 269 467 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser + 17 054 Kr.), bei den Lokalbahnen hingegen eine Mehreinnahme von 631 488 Kr., somit bei allen ungarischen Eisenbahnen (ohne die Kleinbahnen, d. h. die Stadt- und Strassenbahnen) insgesammt eine Besserung der Einnahmen um 145 508 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge der hier erwähnten Eisenbahnen betrug 17 709 km gegen 17 574 km im Vorjahre; die Vermehrung um 135 km entfällt auf die Lokalbahnen, deren Länge von 8 201 km auf 8 336 km stieg,

während die Länge der Hauptbahnen mit 9 373 km unverändert blieb.

— **Neuer Personentarif auf der Südbahn.** Vom 1. Januar 1903 angefangen tritt auf den ungarischen Linien der Südbahn ein neuer Personentarif in Kraft. Dieser stimmt im allgemeinen mit dem auf den ungarischen Staatsbahnen einzuführenden Tarif überein. Insbesondere schliesst sich der neue Südbahntarif rücksichtlich der Eintheilung der Zonen dem neuen Personentarif der ungarischen Staatsbahnen an. Neben den drei Nachbarzonen werden im Fernverkehr 16 Zonen eingeführt und in allen Zonen die Tarife der Staatsbahnen mit einem Zuschlage von 20 %, immer auf 10 Heller abgerundet, eingeführt. Die solcherweise festgesetzten Tarife sind noch immer niedriger als die in der Konzessionsurkunde festgestellten Höchsttarife. Gleichzeitig wird die bisherige Beschränkung aufgehoben, wonach bei Schnellzügen im Falle des Aussteigens in Haltestellen, in welchen der Schnellzug nur bedingungsweise hält, mindestens jener Fahrpreis zu entrichten ist, welcher der vierten Zone des Fernverkehrs entspricht.

— **Der Ausstand der Arbeiter der Raaber Wagenfabrik** hält noch immer an. Von den 1 700 Arbeitern der Fabrik arbeiten nur zwölf. Die in den Ausstand getretenen Arbeiter ersuchten den Handelsminister um Einsetzung eines Schiedsgerichtes behufs Beseitigung der zwischen den Arbeitern und der Fabrik bestehenden Streitigkeiten. Der Minister willigte in die Einsetzung eines solchen Schiedsgerichtes und empfahl den Staatssekretär des Handelsministeriums als Präsidenten, der sich auch zur Annahme der Wahl bereit erklärte. Wie indessen gemeldet wird, ist die Direktion der Wagenfabrik nicht gewillt, irgend welche Zugeständnisse zu machen, und weist jeden Versuch zur Erreichung von solchen Zugeständnissen zurück.

Rumänien.

— **Die Einnahmen der Eisenbahnen** belaufen sich im August d. J. auf 5 533 911 Fr. gegenüber 4 872 533 Fr. im selben Monat des Vorjahres. Für die Zeit vom 1. April (Beginn des Etatsjahres) bis 31. August d. J. betrugen die Gesammteinnahmen 23 259 604 Fr. gegen 20 457 477 Fr. im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Getreideausfuhr.** Die Ausfuhr von Getreide und Mehl belief sich im Jahre 1901 auf 2 453 877 t im Werthe von 245 800 000 Franken, welcher im Vorjahre eine um ungefähr 30 % geringere Menge gegenübersteht.

— **Bahnbau.** Der bereits seit geraumer Zeit in Aussicht genommene Bau der Linie Mogosoaia-Obor, welcher die auf der Strecke Bukarest-Constanza in der nächsten Nähe von Bukarest gelegene Station Mogosoaia mit der Vorstadt Obor von Bukarest verbinden soll, hat bereits begonnen.

— **Seeschifffahrt.** Die unter der Verwaltung der rumänischen Eisenbahnen stehende Seeschifffahrt besitzt gegenwärtig drei Personenfahrzeuge, welche die Linie Constanza-Konstantinopel, und fünf Frachtenschiffe, die den Verkehr von der unteren Donau und Constanza nach Rotterdam bedienen. Die Gesammteinnahmen haben im Betriebsjahr 1900/01 507 705 Fr. betragen. Der Frachtenverkehr hat eine Einnahme von rund 2 250 000 Fr. ergeben; es kommen hauptsächlich die Artikel Getreide und Mehl (57 714 t), Holz (17 687 t), westfälische Kohle (9 800 t), englische Kohle (57 475 t), Eisenwaaren (4 028 t), Reis (1 323 t) in Betracht.

— **Schifffahrtslinie Constanza-Newyork.** Eine englische und eine italienische Schiffsgesellschaft bestreben sich, direkte Fahrten zwischen dem schwarzen Meere, in erster Linie Constanza, und Newyork, welche sowohl dem Personen- als auch dem Frachtenverkehr dienen sollen, ins Leben zu rufen.

— **Getreideverkehr auf den rumänischen Bahnen.** In dem Zeitraume April-September d. J. sind 137 748 Wagen Getreide von Binnenstationen nach Grenz- und Hafenstationen befördert worden. Im gleichen Zeitraume des vergangenen Jahres gelangten in denselben Stationsverbindungen nur 88 832 Wagen zur Beförderung.

— **Die Petroleum- und Benzinausbeute** belief sich im Jahre 1901/02 auf 270 000 t, gegen 250 000 t im Jahre 1900/01 und 224 750 t im Jahre 1899/1900. Zur Ausfuhr gelangten rund 64 000 t, davon 17 300 t nach England, 20 000 t nach Oesterreich-Ungarn und 20 800 t nach Deutschland.

— **Ergebnisse des Betriebsjahres 1900—1901.** Durchschnittliche Betriebslänge 3 100 km, 315 Stationen. Gesammteinnahme 50 158 165 Fr., wovon 17 193 474 Fr. Personenverkehr, 444 753 Fr. Gepäckverkehr, 1 372 974 Fr. Eilgutverkehr, 28 994 775 Franken Frachtverkehr, verschiedene Einnahmen 2 154 176 Fr. Befördert wurden 5 472 038 Reisende, 8 819 t Gepäck, 35 909 t Eilgut, 3 951 732 t Frachtgut und 897 257 t Regiegut. Die durchschnittliche Einnahme beträgt für einen Reisenden 3,14 Cts. bezw. 4,9 Cts. für 1 Personenkm; für 1 t Gepäck 50,20 Fr. bezw. 31,2 Cts. für 1 tkm; für 1 t Eilgut 38,23 Fr. bezw. 20,4 Cts. für 1 tkm; für 1 t Frachtgut 7,34 Fr. bezw. 5,1 Cts. für 1 tkm.

Die hauptsächlich in Betracht kommenden Waaren sind: Getreide und Mehl 1 516 011 t (38,36 % der Gesammtmenge), Cement und Steine 423 826 t (10,72 % der Gesammtmenge), Brennholz 435 955 t (11 % der Gesammtmenge), Bau- und Werkholz 402 503 t (10,19 % der Gesammtmenge), Salz 83 312 t (2,11 % der Gesammtmenge), Kohle 110 645 t (2,8 % der Gesammtmenge), Petroleum 219 154 t (5,55 % der Gesammtmenge), Stückgüter 744 201 t (18,83 % der Gesammtmenge).

Uebrige europäische Länder.

— **Ueber die Bezeichnung der Bahnhofgleise in Frankreich und England** bringt das „Bulletin du Congrès des chemins de fer“ einen beachtenswerthen Aufsatz des Oberingeniörs und Direktors der belgischen Staatsbahnen L. Weissenbruch, in dessen Einleitung mit allem Nachdruck darauf hingewiesen wird, wie in dem verwickelten Betriebe der Eisenbahnen jedes scheinbar noch so geringfügige Hilfsmittel seinen Werth hat, wenn es zur Erhaltung der Ordnung beizutragen geeignet ist. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheine eine möglichst deutliche und unverkennbare Bezeichnung der einzelnen Bahnhofgleise von ganz besonderem Werth, da durch sie etwaigen Missverständnissen zwischen dem Rangir- und Maschinenpersonal sowie zwischen den ausführenden und aufsichtführenden Beamten vorgebeugt werde. Vermöchte doch der geringste Irrthum in der Bezeichnung eines Gleises unter Umständen einen Unfall, jedenfalls aber eine Verzögerung herbeizuführen, die dann wieder mittelbar zu Unfällen Anlass geben könnte. In Frankreich führen die beiden Hauptgleise die Nummern 1 und 2, je nachdem sie von den Zügen mit ungeraden Nummern — den aus der Richtung von Paris kommenden Zügen — oder mit geraden Nummern — den in der Richtung nach Paris zu fahrenden Zügen — benutzt werden. Die Nebengleise auf der Seite des Gleises Nr. 1 erhalten dann die Nummern 3, 5, 7 usw., die Nebengleise neben Gleis 2 die Nummern 4, 6, 8 usw. In England gibt es dagegen für die Gleisbezeichnung keine einheitliche Regel, und selbst die Hauptgleise erhalten hier keine Nummer, sie werden vielmehr durch die Bezeichnung „up main“ und „down main“ unterschieden, je nachdem sie in der Richtung auf London zu oder aus der Richtung von London her befahren werden. Dementsprechend erhalten denn auch die grösseren Gleisgruppen keine Nummern, sondern werden entweder nach ihrer Bestimmung genannt, wie „Carriage sidings“ (Wagengleis) oder erhalten Namen nach ihrer besonderen Oertlichkeit, wie z. B. „Bankstrassengleis“. Innerhalb jeder Gleisgruppe aber werden die einzelnen Gleise nach Nummern unterschieden, die in der Richtung vom Hauptgleise aus zählen und in jeder Gruppe wieder mit 1 beginnen. In Deutschland erhalten die Gleise dagegen, ausgehend vom Empfangsgebäude, eine durchlaufende Nummernfolge. Liegt das Empfangsgebäude in der Mitte zwischen den Gleisen, so werden die beiden zu jeder Seite des Gebäudes belegenen Gruppen zunächst durch eine ihrer Oertlichkeit entsprechende Sonderbezeichnung — wie Nord und Süd, Ost und West — unterschieden, und unter dieser Bezeichnung werden dann in jeder der beiden Gruppen die Gleise mit einer von 1 beginnenden durchlaufenden Nummer versehen. Der Verfasser hält das französische System zwar unter gewöhnlichen Umständen für zweckmässig, aber für zu wenig anschaulich und deshalb nicht recht geeignet, um bei den heutigen verwickelten Bahnhofverhältnissen überall zur folgerichtigen Durchführung zu gelangen. Das englische Verfahren hält er schon deswegen für mangelhaft, weil ihm keine einheitliche, übersichtliche Regel zu Grunde liegt und namentlich, weil nicht auch die Hauptgleise in die Nummernfolge einbezogen werden. Unter diesen Umständen stimmen wir ihm gern zu, wenn er das deutsche System für das zweifellos beste erklärt, weil es die unverkennbaren Fehler der englischen Einrichtung vermeidet und gleichzeitig einer folgerichtigen Durchführung und Anwendung auch in den verwickeltsten örtlichen Verhältnissen fähig ist.

— **Direkte Verbindung Rom-Paris.** Der italienische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Einrichtung eines neuen direkten Zuges Rom-Paris genehmigt, welcher die Verbindung zwischen diesen beiden Städten um ungefähr 7 Stunden abkürzen wird. Der Zug soll Rom um 9 Uhr Abends verlassen und in Paris am folgenden Tage vor Mitternacht ankommen.

Die Reisenden, die ihn von Genua, Mailand oder Turin aus benutzen, haben den Vorzug, Morgens abfahren und Abends in Paris ankommen zu können. Der neue Zug soll Anschluss an die direkten Züge nach Venedig, Neapel und Apulien erhalten, wodurch diese Gegenden dieselbe Zeitersparniss gewinnen.

— **Elektrischer Omnibusverkehr von Nizza nach Monte Carlo.** Eine Omnibuslinie soll nach dem „Street Railway Journal“ noch in diesem Jahre zwischen Nizza und dem oberen Monte Carlo auf der Corniche-Strasse errichtet werden. Es wird beabsichtigt, sie nach dem Lombard-Guérin'schen System zu betreiben. Bei diesem System ist ein kleiner Elektromotor auf zwei parallelen Luftleitungen angeordnet, die in einer Entfernung von 30 cm von einander gespannt sind. Der Motor sitzt auf einem Gestell, das mit zwei Rädern versehen ist, die auf den Luftleitungen laufen. Der Anker des Motors ist fest, während das Magnetsystem durch Friktionsräder mit den auf den Luftleitungen laufenden Rädern verbunden ist und bei seiner Umdrehung auch diese in Drehung versetzt. Mittelst eines biegsamen Kabels wird der Strom aus der Hauptleitung dem Wagenmotor und von diesem dann dem kleinen Motor auf der Laufkatze zugeführt. Die Geschwindigkeit des Laufkatzenmotors richtet sich nach derjenigen der Wagenmotoren. Eine kleine elektromagnetische Bremse hält die Laufkatze fest, wenn der Omnibus gezwungen ist, auf steilen Steigungen zu halten. Die ganze Einrichtung der Laufkatze mit Motor wiegt nur etwa 18 kg. Der Strom soll aus der Kraftanlage der mittelländischen Elektrizitätsgesellschaft in Nizza geliefert werden, und zwar mit 10 000 Volt Spannung. In drei längs der Linie vertheilten Unterstationen wird er mittelst sich drehender Umformer in Gleichstrom von 500 bis 600 Volt Spannung umgewandelt und in dieser Form den Wagenmotoren zugeführt. Für den Betrieb sind zunächst 12 Omnibusse für je 16 Reisende vorgesehen. Die Linie hat eine Länge von 20 km.

— **Das parlamentarische Eisenbahnbudgetrecht in der Schweiz.** Es ist bezeichnend, dass der im schweizerischen Ständerath angeregte Verzicht auf das parlamentarische Budgetbewilligungsrecht betreffs der neugeschaffenen Bundesbahnen auch in den angesehensten Blättern des Landes energische Unterstützung findet. So schreibt die „N. Zürcher Ztg.“ u. a.: „Leider hat das demokratische Gewissen den Ständerath verhindert, das Postulat seiner Kommission anzunehmen, welches mit der Budgetkompetenz der eidgenössischen Räthe aufräumen wollte. Wir bedauern dies aus zwei Gründen: Einmal deswegen, weil im Namen der Demokratie hier an einem Recht festgehalten wird, das wirklich auszuüben die Bundesväter gar nicht in der Lage sind. Das Budgetrecht ist seinem Wesen nach kein blos formales, sondern ein wesentlich materielles Recht, es verweist nicht nur auf die formelle Genehmigung des Voranschlages, sondern berechtigt auch zu Abänderungen, Streichungen usw. Eigenart und Weitschichtigkeit des Budgets der Bundesbahnen knüpfen nun aber an die Möglichkeit seiner materiellen Beurtheilung Voraussetzungen, die wohl bei den wenigsten Mitgliedern der Bundesversammlung zu finden sein dürften. Aber auch gesetzt den Fall, diese Fähigkeiten wären hier vorhanden, so fragt man wohl mit Grund: hat eine Ueberprüfung noch einen Sinn, wenn ein Budget bereits einen langen Instanzenzug durchgemacht hat? Wir glauben kaum. Und wir meinen ferner, es liege nichts weniger als im Interesse der Bundesversammlung, ihren Aufgabenkreis ohne Dringlichkeit noch zu erweitern. Es hat in den letzten 10—20 Jahren bereits einen Umfang angenommen, dass eher der Gedanke, abzurüsten, erwogen werden dürfte. . . . .“ Nach weiteren Ausführungen in dieser Richtung schliesst das Blatt: „Gegenüber solchen Erwägungen sollte man in der Selbstberauschung mit dem Worte Demokratie etwas behutsamer sein.“

— **Der Nord-Süd-Expresszug** wird einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin zufolge vom 2. November d. J. ab täglich von Verona bis Mailand durchgeführt und der Gegenzug von Mailand abgelassen werden. Der Fahrplan ist wie folgt vereinbart worden: Abfahrt von Verona 6 Uhr 15 Minuten Abends, Ankunft in Mailand 8 Uhr 55 Minuten Abends. In umgekehrter Richtung: Abfahrt von Mailand 9 Uhr 25 Minuten Vormittags, Ankunft in Verona 11 Uhr 45 Minuten Vormittags.

— **Die Betriebsergebnisse der Zweiglinie Arezzo-Fossato (Italien)** sind der Gegenstand einer im „Monitore d. Str. Ferr.“ veröffentlichten Abhandlung. Der „Oesterr. Eisenb.-Zeitung“, welche sich mit dieser Abhandlung eingehend beschäftigt, entnehmen wir folgende, auch für weitere Kreise nicht uninteressante Angaben. Die Verhältnisse der 133 km langen Nebenbahn, welche eine Spurweite von 0,94 m besitzt, hatten sich im Jahre 1893 überaus ungünstig gestaltet, indem einer Einnahme von 292 550 L. eine Ausgabe von 340 000 L. gegenüberstand und also ein Fehlbetrag von 47 450 L. sich ergab. Durch eine sorgfältige Einschränkung aller Ausgaben gelang es, deren Gesammtsumme zunächst auf 306 000 L. und später auf 295 000 L. zu ermässigen. Gleichzeitig aber entschloss man sich im Interesse der Belebung des Verkehrs zu einer Herabsetzung der Tarife, und diese Maassnahme hatte einen erwünschten — im Personenverkehr sogar einen überraschenden — Erfolg. Infolge der Ermässigung des Fahrgeldes von 5,65 auf 2,85 Centesimi für das Kilometer in II. Wagenklasse — die Züge führen nur zwei Klassen — steigerte sich die Zahl der Reisenden von 115 593 im Jahre 1894 auf 246 785 im Jahre 1895 und stieg dann — mit der einzigen Ausnahme im Jahre 1899, in der sie gegen das Vorjahr um 3 510 Personen sank — ständig, so dass sich im Jahre 1900 die Zahl der Reisenden auf 293 883 stellte. Dabei hob sich die Einnahme aus dem Personenverkehr im gleichen Zeitraum von 122 714 auf 155 350 L. Hieraus erhellt, dass die überaus sparsamen italienischen Landleute, welche früher lieber 10 bis 12 km zu Fuss gingen, um nicht für die Eisenbahnfahrt einen halben Lire zahlen zu müssen, jetzt, wo das Fahrgeld auf fast die Hälfte dieses Betrages herabgesetzt ist, denn doch die Benutzung der Bahn vorziehen. Gleichzeitig erfuhren auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr in den Jahren 1894 bis 1900 eine Erhöhung von 139 097 auf 209 515 L., und die Gesammtsumme der Einnahmen stieg bis auf 417 500 L. im letztgenannten Jahre, so dass das Betriebsergebnis ein durchaus befriedigendes war; denn es stand nun im Jahre 1900 ein Ueberschuss von 93 500 L. einem Fehlbetrage von 47 450 im Jahre 1893 entgegen. Die Bahn besitzt 90 Güterwagen, welche im Jahre 1900 im ganzen 16 514 Fahrten machten, davon 74,30 % beladen und 25,70 % leer; es fand also eine besonders günstige Ausnutzung der Betriebsmittel statt, was wohl theilweise auf den Umstand zurückzuführen ist, dass die Bahn an ihren beiden Endpunkten an Hauptbahnlinien mit starkem Verkehr anschliesst.

— **Zugentgleisung bei Dünaburg.** Nach einem Telegramm der „C. T. C.“ entgleiste am 20. d. Mts., Abends 9 Uhr, bei der Station Dünaburg der Schnellzug von Wirballen nach Petersburg. Die Lokomotive stürzte um, der Gepäckwagen wurde völlig zertrümmert; die beiden folgenden Wagen II. Klasse wurden ebenfalls umgestürzt und schwer beschädigt. Es entgleisten noch ein Wagen II. Klasse, ein Wagen I. Klasse und ein Schlafwagen, der aber nur leicht beschädigt wurde. Vom Zugpersonal wurde der Packmeister getödtet, drei Beamte schwer und drei leicht verletzt. Von den Fahrgästen wurde einer schwer verletzt. Die Ursache des Unglücks war böswillige Entfernung der Schienenschrauben und der die Schienen mit den erst kürzlich neu gelegten Schwellen verbindenden Bolzen.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnbau auf Madagaskar.** Die erste 30 km lange Eisenbahnstrecke auf Madagaskar ist unter grossen Feierlichkeiten eingeweiht worden. Nach einer Drahtmeldung der „Agence Havas“ aus Tananarivo vom 17. d. Mts. fuhren der Guvernör General Gallieni mit zahlreichen Eingeladenen, den Vertretern der fremden Mächte usw. die Strecke von Brickaville nach Sandrantsembona ab; dann fand ein grosses Bankett statt, auf dem der General die Geschichte der Arbeiten darlegte und den Erfolg pries. Der Generalkonsul Italiens huldigte den grossen Anstrengungen, welche die Franzosen seit sechs Jahren auf Madagaskar gemacht haben, und dem erzielten bedeutenden Fortschritt in der Civilisation. Eine Menge Eingeborener wohnte der Eröffnung bei. Vom 30. bis 104. Kilometer der Strecke sind alle Arbeiten im Gange, und allgemein herrscht Vertrauen in dem Enderfolg, trotz der grossen Schwierigkeiten. Soweit ein Auszug aus dem Telegramm. Wir bemerken dazu, dass der französische Staat die Zinsgewähr für 60 000 000 Fr. Eisenbahnbauten auf Madagaskar übernommen hat, dazu für etliche 20 000 000 Fr. bei der ethiopischen Bahn (Djibuti-Harrar) und für 200 000 000 Fr. Eisenbahnen in Tongking, alles erst in den letzten zwei Jahren. Indessen hat sich der deutsche Reichstag innerhalb eines Jahrzehnts noch nicht dazu aufschwingen können, auch nur 20 000 000 ℳ für die Eisenbahnen in unserer ostafrikanischen Kolonie unter Zinsgewähr zu nehmen. Die Franzosen haben Madagaskar mit enormen Opfern an Blut und Geld erst später erworben, ihren Kolonialbesitz dort erst später gesichert, als das Deutsche Reich für sich das benachbarte ostafrikanische Gebiet. Sie sind dann zum schleunigen Ausbau der Bahn geschritten; die Kolonie Madagaskar entwickelt sich, ihr Handel hat ganz bedeutend zugenommen. Wir dagegen haben es noch nicht fertig gebracht, etliche Millionen für den Bahnbau in unserer ostafrikanischen Kolonie, die nach wie vor öde daliegt, daranzusetzen! Dabei beträgt das französische Defizit 200 000 000 Fr., also noch erheblich mehr als das für das Deutsche Reich befürchtete, und die französische Staatsschuld ist 12 Mal so hoch wie die deutsche.

— **Ueber die technische Leistungsfähigkeit amerikanischer Hauptbahnen** sind kürzlich einige Thatsachen bekannt geworden, die es allerdings begreiflich erscheinen lassen, dass trotz seiner günstigen Verkehrslage der Eriekanal den Wettbewerb mit dem Schienenweg nicht hat durchhalten können, dass er sogar für die Beförderung von Massengütern im Durchgangsdienst kaum noch in Frage kommt. Auf der Newyork Central-Hudson Riverbahn, die sechsgleisig den Kanal in seiner ganzen Länge von Buffalo am Eriesee nach Albany am Hudson begleitet, sind jetzt für den Getreidetransport Wagen eingestellt, die 60 000 bis 66 000 Pfund (= rd. 27 bis 30 t) tragen, und nicht weniger als 75 bis 90 solcher Wagen werden vollbeladen von einer einzigen Lokomotive neuester Bauart gezogen. Derartige Züge, die also 2 000 bis 2 500 t Getreide auf einmal vom Seengebiet zur Küste bringen, werden in der Hauptverkehrszeit täglich 75 bis 100 allein auf dieser einen Linie befördert — eine Leistung, die wohl geeignet ist, einen Begriff von den riesigen Anforderungen zu geben, denen die Bahnen dieses Gebiets gewachsen sind. Ein besonders bezeichnendes Beispiel für die Schnelligkeit der Transportabwickelung hat sich im Anfang der diesjährigen Versendungszeit abgespielt: Eines Freitags lief Abends in Buffalo der Dampfer Abyssinia mit 40 000 Bushel Weizen ein, während in Newyork der Ozeandampfer Cevic der White Star Line schon sich anschickte, mangels Ladung mit Wasserballast nach Liverpool zurückzufahren; sofort wurde jedoch der Inhalt der Abyssinia für den Cevic gewonnen, Sonnabend Abend war die Umladung in Buffalo beendet, und schon Montag am frühen Nachmittag waren die ganzen 40 000 Bushel in dem Rumpf des Cevic verstaut, obwohl doch die Entfernung Buffalo-Newyork nicht weniger als 650 km beträgt.

Allgemeines.

— **Drahtlose Telegraphie.** Ein Versuch, mit drahtloser Telegraphie eine Verbindung mit einem fahrenden Eisenbahnzuge herzustellen, ist, wie dem „Hamb. Korresp." aus Montreal (Kanada) geschrieben wird, glänzend gelungen. Der Zug fuhr 60 engl. Meilen (= 96 km) in der Stunde; die Verbindung wurde auf eine Entfernung von 8 engl. Meilen eröffnet und während der ganzen Fahrt ohne jede Stockung aufrecht erhalten.

— **Schienenstossverbindung für elektrische Bahnen.** Da die elektrische Leitungsfähigkeit der zur Rückleitung des elektrischen Stromes benutzten Fahrschienen durch die Laschenverbindung an den Stössen nicht in ausreichendem Maasse gewahrt ist, hat man zur Verbesserung des Leitungsvermögens noch besondere Maassregeln getroffen. Das bekannteste Mittel zur Verbesserung der Leitung sind Kupferverbindungen an den Schienenenden. Die Union Traction Cy. in Philadelphia wendet, wie das „Street Railway Journal" berichtet, seit einem Jahre auf einer Strecke von 20 km eine neue Schienenstossverbindung an, die sich gut bewährt haben soll. Die beiden Stahllaschen des Stosses umfassen den ganzen Fuss der Schienen, und ihre oberen Enden stehen vom Schienensteg ebensoweit vor, wie der Schienenkopf selbst. Zwischen dem Fusstheil und den oberen Enden der Laschen bleibt ein Zwischenraum von ungefähr 5 mm zwischen Lasche und Schiene frei. Vor dem Anbringen der Laschen werden die den Zwischenraum umgebenden Metallflächen durch ein Sandgebläse rein hergestellt und dann wird durch warm eingezogene Nieten die Verbindung zwischen Laschen und Schienen bewirkt. Mit Hilfe zweier Gasolinlampen wird die ganze Stossverbindung erwärmt und durch zwei in dem Fusse der Laschen gelassene Oeffnungen wird alsdann unter Luftdruck geschmolzenes Zink in den Raum zwischen Schienen und Laschen eingeführt und so eine innige metallische Verbindung geschaffen. Die Zinkschmelze und die zur Erzeugung der gepressten Luft dienende Vorrichtung sind auf einem Wagen untergebracht. 14 Mann sollen in einem Tage 40 solcher Stossverbindungen herstellen können.

— **Zur Sicherung der „Grenze für den lichten Raum"** ist es den Aufsichtsorganen der Bahnunterhaltung durch die bestehenden Dienstvorschriften fast überall zur Pflicht gemacht, sämmtliche Gleise ihres Bezirks in wiederkehrenden Zeiträumen, in Preussen beispielsweise mindestens einmal im Jahre, mit einem Lichtraumgestell von entsprechender Weite und Form zu durchfahren. Die Erfüllung dieser Vorschrift, zu deren Erledigung das betreffende Gestell meistens auf einem Bahnmeisterwagen befestigt und durch Menschenkraft fortbewegt werden muss, macht in grösseren Bezirken und namentlich in hügeligem Gelände häufig nicht unerhebliche Schwierigkeiten und Weiterungen. Unter diesen Umständen erscheint eine in Heft 6 der „Zeitschr. des mitteleuropäischen Motorwagenvereins" gegebene Anregung beachtenswerth, wo darauf hingewiesen wird, dass sich hier vielleicht durch die Einstellung entsprechend vorgerichteter Motorwagen eine wirksame Aushilfe würde schaffen lassen. Derartige Wagen könnten für den Bereich eines oder mehrerer Direktionsbezirke beschafft und dann von Inspektion zu Inspektion weitergegeben werden. Für die Prüfung von Gleiswaagen, von Lastkrahnen und für ähnliche Zwecke sind bereits seit langer Zeit Wagen von besonderer Einrichtung und Ausrüstung in Dienst gestellt, die in einer bestimmten Zeitfolge die Runde durch grosse Bezirke machen. Vielleicht würde sich daher eine ähnliche Einrichtung auch für die Prüfung der Lichtraumumgrenzung empfehlen.

— **Projekt einer elektrischen Briefbeförderung.** Ueber das in Nr. 73, S. 1102 d. Ztg. mitgetheilte Projekt entnehmen wir dem „Monitore d. str. ferr." folgende Einzelheiten. Von Postamt zu Postamt wird durch die Luft eine doppelte, je aus vier Drähten bestehende Leitung geführt, die auf 15 m hohen eisernen Säulen in Abständen von 100 m ruht. Von den vier Metalldrähten befinden sich zwei oben, zwei unten; auf den oberen laufen die Räder, welche die mit den Postsendungen angefüllten Aluminiumbehälter tragen, auf den unteren die Führungsräder. Der Dreiphasenstrom mit der hohen Spannung von 6000 Volt geht durch die Motorräder, welche die Aluminiumbehälter in Bewegung setzen. In den grossen Städten werden Stationen erster Klasse angelegt, von denen sich die Linien nach den kleineren Stationen abzweigen. Wenn die Kästen etwa 500 m vom Bestimmungsorte entfernt sind, wird selbstthätig der Strom unterbrochen, und sie verlangsamen nun die Geschwindigkeit, indem sie nur noch mit der aufgespeicherten Kraft weiter laufen. Ein besonderer Bremsapparat hält sie am Bestimmungspunkte, nämlich an der Station, an. Dort gleiten sie in einer hohen Säule nach unten, schütten ihren Inhalt auf den Diensttisch aus und setzen dann, in Eile mit der neuen Post beladen, ihren Weg fort. Der neue Bestimmungsort des Behälters wird mittelst eines sinnreichen Systems von Weichen, die durch Elektromagneten geregelt werden, erreicht. So wird z. B. ein Behälter, der von Rom direkt nach Pisa abgeht, bei Ankunft auf der Ablenkungsstation gezwungen, von der nach Genua führenden Hauptlinie abzuweichen und in die Nebenlinie nach Pisa einzulaufen. In jeder Richtung und auf derselben Leitung können gleichzeitig beliebig viele Kästen reisen, ohne einander zu stören, da sie durch ein elektrisches Blocksystem in Abständen von je 5000 m gehalten werden.

Es ist berechnet worden, dass die Anlage einer so ausgestatteten Leitung ungefähr 3200 Lire (= 2560 ℳ) auf das Kilometer, also für den gesammten italienischen Postdienst im Umfang des gegenwärtigen Eisenbahnnetzes nicht mehr als rd. 50 000 000 Lire kosten würde. Man glaubt, dass, abgesehen von den grossen Vortheilen, welche die praktische Einführung dieses Projektes dem Handel im allgemeinen bringen würde, auch vielleicht eine Herabsetzung des Portos, welches in Italien im Vergleich zum Ausland ein sehr hohes ist, zu erreichen möglich sein wird. Der Minister für Post und Telegraphie, Galimberti, interessirt sich lebhaft für den Plan und hat eine technische Kommission zu dessen Studium eingesetzt. Mittlerweile hat sich ein Syndikat für die Anlage und den Betrieb des neuen Systems gebildet, das durch die Firma Rossi-Albertone und Girardi in Rom vertreten wird, deren Namen für eine ernste Ausführung der Sache bürgen.

Die italienische Quelle führt noch weiter an, dass die Vertheilung der angelangten Briefschaften an die Empfänger in den verschiedenen Stadttheilen so eingerichtet werden soll, dass die Briefträger die auf den Postämtern in Empfang genommenen Sendungen in die Kästen stecken, die an dem Hause jedes Abonnenten angebracht werden. Der Briefträger drückt auf den elektrischen Knopf, der zu dem betreffenden Stockwerk, in das der Brief gelangen soll, leitet, und der Brief steigt mit dem Kästchen an der Leitung hinauf. Wenn es oben angelangt ist, öffnet sich eine Fallthür, in die es gleitet, und eine Glocke, die seine Ankunft ankündigt, läutet. Der Brief bleibt also von dem Augenblick seiner Absendung bis zur Ankunft in Bewegung.

Soweit die italienische Quelle. Es mag hierbei daran erinnert sein, dass die Firma Siemens & Halske schon im Jahre 1880 ein Patent anmeldete, bei dem es sich um elektrische Beförderung von Postsendungen zwischen entfernten Orten handelte. Projektirt war ein von Säulen getragenes Schienengleise mit einer kastenartigen Ueberdachung aus Eisenblech auf Trägern, die in gewissen Abständen auf den Schienenschwellen ruhten. Die Bedachung war als Leiter des elektrischen Stromes gedacht, indem eine der Schienen mit der Blechdecke und ihren Trägern in leitende Verbindung gebracht, während die andere Schiene leitend mit den eisernen Säulen verbunden werden sollte, die damit auch für die Ableitung des Stromes zur Erde dienten. Der kleine Wagen für die Poststücke war mit einer dynamo-elektrischen Maschine ausgerüstet, deren sich drehender Cylinder direkt auf der Axe der Triebräder festsass, so dass jede Umdrehung des Cylinders eine Umdrehung der Räder bewirkte. Für Bremsung an den Stationen

war die nöthige Vorsorge getroffen. Im Jahre 1897 meldete dieselbe Firma ein anderes System für Schnellpostverbindungen an, bei dem in einem unterirdischen Kanal kleine torpedoartige Wagen liefen, deren Maschinen von einer Leitungsschiene durch Schleifkontakte die elektrische Kraft empfingen, ähnlich wie bei den heutigen Hoch- und Untergrundbahnen.

Rechtsprechung.

— Zu §§ 51, 48 des badischen, 45, 37 des preussischen Enteignungsgesetzes. Der folgende, in Baden praktisch gewordene Fall dürfte bei der Uebereinstimmung der maassgebenden Vorschriften im badischen und preussischen Recht auch für ausserbadische Kreise einiges Interesse bieten.

Das Grundstück Nr. 100 der Gemeinde G. wurde enteignet, und da es mit einer Hypothek belastet war, musste die Entschädigungssumme im Betrage von 3 600 *M.* hinterlegt werden, was ordnungsmässig geschah. Der Eigenthümer, für den hinterlegt war, schuldete der Eisenbahnverwaltung nach einem vollstreckbaren Titel den Betrag von 170 *M.*, demzufolge das Amtsgericht F. auf Antrag des Prozessbevollmächtigten Pfändungsbeschluss erliess, in dem der Anspruch auf Herauszahlung der Entschädigung als Geldforderung zur Einziehung überwiesen wurde. Es war zu prüfen, ob diese Anspruchspfändung gültig ist.

§ 51 des badischen und § 45 des preussischen Enteignungsgesetzes bestimmen, dass mit der Wirksamkeit des Ent eignungsbeschlusses das enteignete Grundstück mit allen darauf ruhenden Lasten befreit werde und dass die Entschädigung hinsichtlich des Eigenthums und sonstiger Rechte an Grundstücken an die Stelle des enteigneten Gegenstandes treten. Kraft dieser Verfügung wird die Entschädigungssumme für das enteignete Grundstück oder dingliche Recht verliegenschaftet; hieran ist wohl nicht zu zweifeln; welche Folgen dieser Vorgang aber im einzelnen hat, ist nicht ohne weiteres klar. Besonders ist die Frage nach dem Umfang der Verliegenschaftung als entscheidend für die Form der Anspruchspfändung zu untersuchen.

Wenn mit den angeführten Gesetzesbestimmungen ganz allgemein die Verliegenschaftung angeordnet werden sollte, so ist der Anspruch auf die Entschädigung — sowohl gegen den Entschädigungspflichtigen, als gegen die Hinterlegungsstelle in den Fällen des § 48 des badischen und § 37 des preussischen Enteignungsgesetzes — auf die Herausgabe einer unbeweglichen Sache gerichtet und seine Pfändung als Geldforderung ungültig. Damit wäre ein wirksamer Schutz der an dem enteigneten Grundstück dinglich Berechtigten insofern erzielt, als sie bei der Behandlung der Entschädigung als unbewegliche Sache in dem auf die Anspruchspfändung folgenden Verfahren nach den Grundsätzen der Zwangsvollstreckung in unbewegliche Sachen (§ 848 Abs. 3 C.-P.-O.) hinreichende Berücksichtigung erfahren könnten. Diese Auffassung würde aber zu unannehmbaren Folgerungen bezüglich des weiteren Verfahrens führen und erscheint darum selbst unannehmbar.

Der Wortlaut beider Gesetze nöthigt aber auch nicht zu dieser Auffassung, veranlasst vielmehr selbst zu einer einschränkenden Auslegung der besonderen Bestimmung. Beide Gesetze sagen keineswegs, dass die Entschädigung schlechthin an die Stelle des enteigneten Gegenstandes trete, sondern ordnen dies nur an „hinsichtlich des Eigenthums und sonstiger Rechte an Grundstücken“ (badisches Gesetz) oder „rücksichtlich aller Eigenthums-, Nutzungs- und sonstiger Realansprüche, insbesondere der Reallasten, Hypotheken und Grundschulden“ (preussisches Gesetz); das heisst: unter Wahrung des natürlichen Charakters der Entschädigung als einer Geldforderung wird sie verliegenschaftet, soweit es der Fortbestand dinglicher Rechte (Hypotheken usw.) und der Schutz dinglich Berechtigter (Eigenthümer, Erbbauberechtigter usw.) erfordert. Dies ist der Zweck der Bestimmung, und wenn er in gleichem Maasse wie bei der ersten Auslegung erreicht wird, so ist der zweiten Auffassung auch darum der Vorzug zu geben, weil sie auch den dinglich nicht geschützten Gläubigern des Enteigneten eine weniger umständliche Rechtsverfolgung in die Entschädigung im Wege der Geldforderungspfändung ermöglicht.

Ausser Betracht können bei der weiteren Erörterung die Rechte des Eigenthümers und derjenigen dinglich Berechtigten bleiben, die selbständig entschädigt werden, da bei ihnen die eine oder die andere Auffassung von der Rechtsnatur der Entschädigung einen erheblichen praktischen Unterschied nicht macht. Anders liegt die Sache bei den Hypotheken und Grundschulden.

Wird hier die Entschädigungsforderung schlechthin als Geldforderung angesehen, so gingen die dinglichen Rechte unter, und auch bei Hinterlegung des Schuldbetrages könnte dieser durch Pfändungen gänzlich erschöpft und den Hypotheke gläubigern das Befriedigungsobjekt gänzlich entzogen werde Zunächst greifen hier die Bestimmungen des § 48 des badisch und 37 des preussischen Gesetzes ein, die bei Belastung d enteigneten Grundstückes mit Hypotheken usw. die Hinterlegu der Entschädigung zwingend vorschreiben. Zum Schutze d Hypothek ist aber weiter ihr Fortbestand als erforderlich a gesehen worden; dies ist aber nur an einer unbeweglich Sache möglich, und daher ist die Verliegenschaftung der E schädigungssumme angeordnet. Damit ist aber auch die W kungsgrenze dieser Ausnahmebestimmung gegeben, da ei weitere Ausdehnung durch den Zweck des Gesetzes nicht g boten ist. Denn als Sinn der Anordnung der Hinterlegung d Entschädigungssumme ist nach beiden Gesetzen — auch oh ausdrückliche Bestimmung — anzusehen, dass die hinterleg Summe dem Entschädigungsberechtigten oder dessen Recht nachfolgern nicht ausbezahlt werden darf, ehe die Beseitigu der Hypothek (Grundschuld) nachgewiesen oder der Hypotheke gläubiger aus der Hinterlegungssumme befriedigt ist. I übrigen bleibt der Herausgabeanspruch Geldforderung und a solche pfändbar mit der Maassgabe, dass beim Nachweis d Beseitigung der Hypothek die ganze Summe, im anderen Fal der Ueberschuss vom Pfandgläubiger eingezogen werden kan

Dass der Schutz der dinglich Berechtigten auch in ander Weise hätte erreicht werden können, ist ausser Zweifel. I aber beide Gesetzgeber den angedeuteten Weg der Konstru tion eines Fortbestandes der dinglichen Rechte an der Summ gewählt haben, musste auch auf diesem Wege die Lösung d eingangs gestellten Frage gefunden werden. Die Eisenbah verwaltung hat daher die vom Amtsgericht F. verfügte Pfändu für rechtswirksam angesehen.

Bücherschau.

— Geschichte der Main-Neckarbahn. II. Theil (zuglei Schluss). Vom 1. August 1896 bis zur Auflösung der Direktio 1. Oktober 1902. Von Ferdinand Scheyrer, Bahninspekt und Leutnant a. D. Darmstadt. Im Selbstverlage des Ve fassers.

Dem zur 50jährigen Jubelfeier der Main-Neckarbahn a 1. August 1896 herausgegebenen I. Theil der Geschichte d Unternehmens folgt nun dieser Schlusstheil, dem man es leid anmerkt, dass sein Verfasser die Auflösung des Unternehmen dem er selbst wohl mehrere Jahrzehnte treu gedient hat, nic nur mit Wehmuth, sondern auch mit Bitterkeit betracht Offenbar kann er in dieser Geschichte nicht so reden, wie ih ums Herz ist, und so trägt denn das Wenige, was an diese II. Theil aus seiner Feder stammt, das Gepräge einer ve haltenen Verstimmung. Von den 163 Seiten dieses II. Thei entfallen nicht weniger als 147 auf den Abdruck amtlicher B richte und Verhandlungen der betheiligten Landtage sowo über den preussisch-hessischen Betriebsgemeinschafts- als über d Main-Neckarbahnvertrag. Ausserdem enthalten die Anlagen a 62 Seiten den Abdruck des Staatsvertrages vom 23. Juni 18 zwischen Preussen und Hessen über die Betriebsgemeinscha und des Staatsvertrages vom 14. Dezember 1901 zwischen Preusse Baden und Hessen über die Neuregelung der Verhältnisse d Main-Neckarbahn nebst Begründungen, Denkschriften und Schlus protokollen. Die S. 155—159 bringen eine rein mechanisch au zählende, grösstentheils statistische Angaben enthaltende Chron des Unternehmens, S. 159—161 verkehrsstatistische und finanziel Zahlenangaben. Für die geschichtliche Darstellung als eigen Werk des Verfassers bleiben also nur wenige Seiten übrig, u auch ihr Inhalt ist, wie wir nicht verhehlen können, dürftig g nug. Auf S. 8 kommt Verfasser auf einen wichtigen Punkt z sprechen: „Mit dem 1. Januar 1899 fand man nämlich für g der Main-Neckarbahn einen grossen Theil des bisher von i beförderten direkten Güterverkehrs zu entziehen, indem ma ihn auf die Parallelstrecke der preussisch-hessischen Staat bahnen (Riedbahn und Odenwaldbahn) ablenkte.“ Er schilde dann weiter das dadurch eintretende Sinken der Rente u fährt fort: „Man hat nun geglaubt, den sogenannten Betrieb koeffizienten (Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen), d sich nach obigem selbstverständlich für das Jahr 1899 ungünsti gestalten musste, als einen Grund für die Auflösung der Mai Neckarbahn bezeichnen zu können, da sie ein unwirthschaftlich Unternehmen sei. Es darf hierzu bemerkt werden, dass e Geschäft, welches im Durchschnitt $11^1/_3$ % erträgt, doch nic gerade unvortheilhaft erscheint. Allein es war einmal der Sta über die Bahn gebrochen und sie musste dem Verhängniss e liegen.“ Der Herr Verfasser verwechselt in dieser Kritik „u wirthschaftlich“ und „unvortheilhaft“, er verwechselt das si im sogenannten Betriebskoeffizienten ausdrückende Verhältni mit dem, welches in der Verzinsung des Anlagekapitals seine Ausdruck findet. Dass letzteres ungünstig sei, ist trotz de

Schwankungen, die durch die vom Verfasser so sehr beklagte Güterverkehrsentziehung vom Jahre 1899 eintraten, von niemandem behauptet worden. Die Begründung des Gesetzentwurfs führt die reichliche Verzinsung des Anlagekapitals ausdrücklich an und setzt dann auseinander, dass dennoch die Betriebskosten der Main-Neckarbahn zu hoch seien, dass das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen so ungünstig sei, dass nach der übereinstimmenden Meinung der drei betheiligten Regierungen wirksame Maassregeln zur Herbeiführung eines angemessenen Verhältnisses geboten erscheinen; als eine solche ist dann die Aufhebung der besonderen, drei Regierungen untergeordneten Verwaltung erschienen. Die vom Verfasser so sehr beklagte Güterverkehrsentziehung vom Jahre 1899 war nicht, wie sie ihm erscheint, eine willkürliche Gewaltmaassregel sondern eine natürliche Folge der durch die Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn eingetretenen Möglichkeit, von dem bisher auf die Main-Neckarbahn gehäuften Durchgangsverkehr Frankfurt-Friedrichsfeld usw. einen Theil an die bisher der hessischen Ludwigsbahn gehörigen Linien abgeben zu können. Es trat ein natürliches Verhältniss an Stelle eines durch den Wettbewerb hervorgerufenen unnatürlichen.

Wir kommen nach alledem zu der Ansicht, dass der Verfasser vielleicht besser gethan hätte, zu schweigen, als durch seine Veröffentlichung nothwendig Widerspruch hervorzurufen. Von Werth ist seine Schrift nur für die Wenigen, die an der Zusammenstellung des amtlichen Materials für die Auflösung der Main-Neckarbahndirektion ein Interesse haben, ohne dass ihnen dies anderweit zugängig ist.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende 24,033 km lange Lokalbahnstrecke Wlaschim-Unter Kralowitz, welche am 11. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Am 1. November wird der an der Strecke Bingerbrück-Kirn gelegene Haltepunkt Münster b. Bingen für den Verkehr von Personen und Reisegepäck sowie für den Eil- und Frachtstückgutverkehr bis zum Gewicht von 150 kg eröffnet. Sonstige Beförderungen finden nicht statt. Die Entfernungen nach den nächstgelegenen Stationen betragen bis Bingerbrück 2,72 km und bis Laubenheim a. d. N. 3,23 km. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 84 — Inser.-Nr. 2750 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Der an der Hauptbahnstrecke Leipzig-Zeitz zwischen den Stationen Pegau und Reuden in Km. 34,858 gelegene Haltepunkt Profen wird am 1. November d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden. Privatdepeschen sind nicht zugelassen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 83 — Inser.-Nr. 2712 — d. Ztg.)

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. ist an der Linie Szolnok-Arad zwischen den Stationen Mezötúr und Gyoma — von der ersteren 10,9 und von der letzteren 7,7 km entfernt — die Betriebsausweiche Nagylapos und zwischen den Stationen Gyoma und Mezöberény — von der ersteren 11,1 und von der letzteren 8,3 km entfernt — die Betriebsausweiche Köröstarcsa dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Diese Betriebsausweichen dienen ausschliesslich zur Abwickelung des Zugverkehres, und können auf denselben weder Personen noch Güter abgefertigt worden.

Errichtung einer Umkartirungsstelle in Rákos rendezö pályaudvar.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Unter Bezugnahme auf die an dieser Stelle — in Nr. 81 d. Ztg. — mitgetheilte Errichtung einer Umkartirungsstelle in der Station Rákos rendezö pályaudvar wird bekannt gegeben, dass die in der genannten Station unter der Bezeichnung Budapest nyugoti pályaudvar transit errichtete Umkartirungsstelle einstweilen auf die Umkartirung von Frachtgütern beschränkt ist, dagegen die Umkartirung von Eilgutsendungen bis auf weiteres so wie bisher in der Station Budapest nyugoti pályaudvar bewirkt wird.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Probstzella-Bock-Wallendorf gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Lippelsdorf wird am 1. November d. J. als Haltestelle eingerichtet werden. Die Abfertigungsbefugnisse derselben werden auch auf den Gepäck- und Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen) ausgedehnt. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Privatdepeschen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 83 — Inser.-Nr. 2713 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Der an der Bahnstrecke Giessen-Fulda gelegene Haltepunkt Nieder-Ohmen, welcher bisher nur dem Personenverkehr sowie dem Verkehr in Eilgut und Frachtstückgut im Einzelgewichte bis 100 kg diente, wird vom 27. Oktober d. J. ab auch für den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr — einschl. Thierverkehr — eröffnet. Die Beförderung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen; ferner wird am 1. November d. J. der an der Bahnstrecke Wetzlar-Deutz zwischen den Stationen Schladern und Au gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Rosbach (Sieg) für den Verkehr in Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis zu 100 kg eröffnet.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur dem unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Chryplin der Linie Lemberg-Itzkany ist am 20. Oktober d. J. auch für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern (mit Ausschluss von lebenden Thieren), jedoch nur nach vorheriger Uebereinkunft mit der k. k. Staatsbahndirektion in Stanislau, eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 538 vom 17. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Beschlüsse der Vereinsversammlung in Freiburg i. B. (abgesandt am 21. Oktober d. J.).

Nr. I 542 vom 17. Oktober d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Errichtung einer neuen Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Budapest (abgesandt am 21. Oktober d. J.).

Nr. I 543 vom 18. Oktober d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Protokoll des Unterausschusses zur Vorberathung des Antrages des k. k. Eisenbahnministeriums auf ausnahmsweise Ausgabe eines II. Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 21. Oktober d. J.).

Nr. I 545 vom 17. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 21. Oktober d. J.).

Nr. VI 119 vom 18. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Juli/September 1902 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 21. Oktober d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche im vorbezeichneten Vierteljahr in der Vereinszeitung Bekanntmachungen erlassen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oberschlesisch - mährisch-österreichisch-schlesischer Kohlenverkehr.

Der 3. Absatz des Punktes 4 der „Allgemeinen Bestimmungen“ obigen Tarifes ist wie folgt zu berichtigen:

Das Abladen wird auf den Stationen der priv. österr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Station Hohenstadt der k. k. österr. Staatsbahnen von der Eisenbahn besorgt; auf den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (ausschliesslich der Station Hohenstadt) und der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen hat der Empfänger das Abladen zu bewirken.

Kattowitz, den 20. Oktober 1902. (2748)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. November d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Schlochau-Reinfeld die Reststrecke Zechlau-Neubraa mit den Stationen Sampohl, Prechlau und Neuguth dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Diese Stationen dienen dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage werden die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eröffneten Haltestellen Woltersdorf Wstpr., Pollnitz, Zechlau, Neubraa, Bölzig und Flötenstein für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr, sowie der Haltepunkt Lauken nur für den Personenverkehr eröffnet.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden diese Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif, sowie den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 20. Oktober 1902. (2749)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November wird der an der Strecke Bingerbrück - Kirn gelegene Haltepunkt Münster b. Bingen für den Verkehr von Personen und Reisegepäck, sowie für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr bis zum Gewicht von 150 kg eröffnet. Sonstige Beförderungen finden nicht statt.

Die Entfernungen bis zu den nächstgelegenen Stationen betragen bis Bingerbrück 2,72 km und bis Laubenheim a. d. N. 3,23 km. Der neue Haltepunkt, welcher auf königlich preussischem Gebiet liegt, wird vom Tage der Betriebseröffnung in den Gruppentarif VI, die Staatsbahn-Wechseltarife der Gruppe VI, den Oldenburg-hessischen Gütertarif, sowie in den Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarif aufgenommen, ebenso in den vom 1. Oktober ab gültigen Fahrplan. Die Zügen halten in Münster bei Bingen vorerst nur nach Bedarf. Für den neuen Haltepunkt gelten die gleichen Bestimmungen, wie für die Haupteisenbahnen Deutschlands.

Weitere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 16. Oktober 1902. (2750)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Schrepau.

Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Schmiedefeld - Glogau zwischen Gramschütz und Glogau gelegene Haltestelle Schrepau für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Stückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Auf der neuen Haltestelle werden alle Züge anhalten. Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird Schrepau in den Gütertarif der Gruppe II, die Staatsbahn - Wechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif und den Staatsbahnthiertarif einbezogen. Gleichzeitig wird Schrepau als Empfangsstation in die Ausnahmetarife für Schiffsbaueisen der genannten Gütertarife und in den Ausnahmetarif für niederschlesische Steinkohlen etc. aufgenommen. Für den Bereich der Gruppe II sind die Entfernungen und Frachtsätze bereits in dem Nachtrag II zum Gruppentarif II enthalten. Im übrigen ertheilt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau Auskunft.

Breslau, den 20. Oktober 1902. (2751)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Bahnstrecke Giessen-Fulda gelegene Haltepunkt Nieder=Ohmen, welcher bisher nur dem Personenverkehr sowie dem Verkehr in Eilgut und Frachtstückgut im Einzelgewichte bis 100 kg diente, wird vom 27. Oktober d. J. ab auch für den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr (einschl. Thierverkehr) eröffnet. Die Beförderung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Für die Frachtberechnung gelten die in den Gütertarifen bereits enthaltenen Entfernungen.

Näheres ist auf den Stationen, sowie im Verkehrsbüreau zu erfahren. (2752)

Frankfurt a/M., den 18. Oktober 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Der an der Bahnstrecke Wetzlar-Deutz zwischen den Stationen Schladern und Au gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Rosbach (Sieg) wird vom 1. November d. J. ab auch für den Verkehr in Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis zu 100 kg eröffnet.

Gleichzeitig wird der genannte Haltepunkt mit dieser Beschränkung in den Staatsbahngruppentarif VI, sowie in die Gruppenwechseltarife der Gruppe VI aufgenommen. Der Tarifberechnung werden die Entfernungen der Station Schladern zuzüglich 2 km oder der Station Au zuzüglich 5 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Entfernungen ergeben.

Näheres ist auf den Stationen, sowie im Verkehrsbüreau zu erfahren. (2753)

Frankfurt a/M., den 19. Oktober 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Hohenstein W/Pr. - Berent zwischen den Stationen Gr. Liniewo und Klinsch gelegene Haltestelle Barkoschin, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, auch für den Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Barkoschin in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den oldenburg - ostdeutsch - Berlin-Stettiner Gütertarif sowie den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 17. Oktober 1902. (2754)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Dammrutschung ist der Güterverkehr in der Theilstrecke Torskie-Worwolince der Lokalbahn Biala czortkawska-Zaleszczyki seit 19. Oktober l. J. voraussichtlich auf 10 Tage eingestellt.

Wien, am 21. Oktober 1902. (2755)

6. Güterverkehr.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. treten direkte Frachtsätze zwischen Station Volpriehausen (Dir.-Bez. Cassel) und den Stationen der Greifswald-Grimmener, Liegnitz - Rawitscher und Neustadt - Gogoliner Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 23. Oktober 1902. (2756)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 22. Oktober d. J. wird die Station Werdau der sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 30 für Eisenbahnfahrzeuge nach Italien einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verbands-Abrechnungsbüreau hier.

Strassburg, den 18. Oktober 1902. (2757)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch - italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch-schweizer. Gütertarif.
Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juni 1899.

Mit Wirksamkeit ab 25. Oktober 1902 wird der Ausnahmetarif Nr. 34 (Petroleum rumänischen Ursprungs) wie folgt ergänzt:

von Regensburg=Donaulände nach	Centimes für 100 kg
Pratteln	232

München, den 20. Oktober 1902. (2758)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 treten in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Holz des Spezialtarifs II (früher 1 a) im Verkehr mit Diez Ermässigungen ein.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

München, den 19. Oktober 1902. (2759)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 20. Oktober d. J. treten direkte Frachtsätze des allgemeinen Klassentarifs und des Ausnahmetarifs 9 für den Verkehr zwischen Ruhrort Hafen und Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen einerseits und den Stationen Barneveld (Dorf), Ede (Dorf), Huis ter Heide, Lunteren und Zeist der niederländischen Centralbahn andererseits in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen Ruhrort Hafen und Ruhrort Rhein.

Elberfeld, den 17. Oktober 1902. (2760)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-bayerischer und badisch - bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. wird die bayerische Station Bellenberg in die vorbezeichneten Güterverkehre aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

München, den 18. Oktober 1902. (2761)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. November 1902 werden in den Berlin - Stettin - sächsischen Gütertarif die Stationen Bornim-Grube, Bredow, Priort und Satzkorn des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin aufgenommen. Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Dresden, am 22. Oktober 1902. (2762)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Vom 10. November ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 B für Quebrachoholz-Extrakt auch auf „Kastanienholz-Extrakt" Anwendung.

Altona, den 18. Oktober 1902. (2763)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit ab 22. Oktober 1902 wird unter Ziffer XXXV C der Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 in dem in Klammer stehenden Zusatz zu dem Frachtgegenstand „Westfalit" vor den Worten „mit oder ohne Zusatz von Lacken und Firnissen" eingeschaltet: „auch mit Zusatz von höchstens 10 % Aluminiumpulver, ferner".

Das schweizerische Transportreglement ist auch anzuwenden für den Verkehr Basel - Schaffhausen und Singen bad. Bahnhof sowie Waldshut-Schweiz.

Karlsruhe, den 18. Oktober 1902. (2764)
Gr. Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Theil II, Abth. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 180 sind folgende, ab 5. November l. J. gültige Schnittsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 (Bier in Fässern nach Italien) nachzutragen:

		Ausnahmetarif Nr. 14 a 5 t	Ausnahmetarif Nr. 14 b 10 t
		Franken für 100 kg	
Freising	Pino	4,25	3,75
	Chiasso	4,56	4,02
	Peri	3,13	3,05

München, den 20. Oktober 1902. (2765)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Lokalgüterverkehr.

Am 1. November 1902 wird Nachtrag IV zu unserem Lokalgütertarif eingeführt. (2766)

Die Direktion
der pfälzischen Eisenbahnen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Der diesseitige Binnen - Gütertarif wird auf Seite 7 unter II B 1 b wie folgt ergänzt:

c) für die Beförderung von Lebensmitteln usw. im Abonnement gelten besondere Vorschriften, welche bei den Abfertigungsstellen, sowie bei der Betriebsdirektion eingesehen werden können.

Die zusätzliche Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I [3] der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Berlin, den 15. Oktober 1902. (2767)
Die Direktion.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in der Vereinszeitung Nr. 78 vom 4. Oktober d. J. unter (2568) für Pilé- und Raffinadezucker von Sedletz-Kuttenberg und Kuttenberg - Stadt nach den Elbeumschlagsplätzen verlautbarten Frachtsätze werden mit 1. November d. J. ausser Wirksamkeit gesetzt.

An deren Stelle treten die im Nachtrag VI zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich, welcher mit 1. November d. J. in Kraft tritt, enthaltenen Frachtsätze.

Wien, am 21. Oktober 1902. (2768)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nachbarverkehr zwischen der Kremmen-Neuruppin - Wittstocker Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Ruppiner Kreisbahn treten folgende Tarife in Kraft:

a) Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil II;
b) Tarif für die Beförderung von Gütern, Theil II, im Verkehr zwischen der Kremmen - Neuruppin - Wittstocker Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn.

Die in den beiden Tarifen enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Die Tarife sind zum Preise von je 0,30 ℳ von der Bahnverwaltung in Neuruppin und den einzelnen Stationen der beiden Bahnen käuflich zu beziehen.

Neuruppin, den 20. Oktober 1902. (2769)
Kremmen - Neuruppin - Wittstocker
Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 170 000 Bahnschwellen und ca. 28 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin
am 7. November 1902, Nachmittags 3½ Uhr,
im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Oktober 1902. (2770)
Der Bahnchef.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1903 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Münster i/W., Hannover:

A. 67 630 m Segeltuch, 12 640 m Leinwand, 2 130 m Hanfschläuche, 3 200 m Nessel, 2 800 m Behäuteleinen, 7 195 m Wachstuch, 570 m Ledertuch, 2 470 qm Linoleum, 720 qm Lincrusta;

B. 8 890 m Plüsch, 13 040 m Gardinenstoff, 1 690 kg Wollgarn, 3 340 kg Schafwolle, 4 600 kg Waldwolle, 110 kg Holzwolle, 510 kg Pferdehaare, 7 930 m Gurte, 15 570 m Naht- und Plattschnur, 5 870 m Rundschnur, 99 000 m hanfene Netzschnur, 2 380 m Sägeschnur, 2 930 m Fensterzugborde, 2 684 Stück Fensterzugquasten, 230 000 Stück Bindestricke, 1 400 m Hutnetze (Manillahanf), 176 520 Stück Schmierpolster, 220 m Teppichstoff.

Zeit der Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 13. November 1902, zu A Vormittags 10 Uhr, zu B Vormittags 11½ Uhr.

Zuschlagsfrist bis 10. Dezember 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von
60 ₰ für Gruppe A,
70 „ „ „ B
vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 59, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden.

Hannover, den 21. Oktober 1902. (2771)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien.

Gruppe XIII: 7 900 naturgewachsene Hammerstiele, 3 650 bearbeitete Hammerstiele aus Hickoryholz, 1 450 Haarpinsel; Gruppe XIV: 26 800 kg Waterprooffirniss; Gruppe XVI: 1 060 Waschschwämme, 3 180 Stück Bimsstein, 420 kg Schellack, 610 kg Leim, 875 kg Salmiakgeist, 3 550 kg Salzsäure, 1 650 kg Schwefelsäure; Gruppe XVII: 365 Schmelztiegel, 70 Schleifsteine, 13 550 Chamottesteine, 3 960 Bogen Pappe, 1 890 kg Schmirgel, 47 900 Bogen Schmirgelleinen, 14 800 Bogen Glaspapier, 1 080 Tafeln Filz, 32 100 Filzringe bezw. Platten; Gruppe XIX: 1 070 Bindestricke, 3 140 kg Tuchleisten; Gruppe XXI: 5 870 qm klares, 1 110 qm farbiges, 260 qm mattgeschliffenes Glas, 990 Glasglocken; Gruppe XXII: 7 495 kg Leder in verschiedenen Sorten. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zu den Verdingungsterminen am 18. November d. J.,

Vormittags 11¼ Uhr, für die Gruppen XIII, XIV, XVI, XXI und am 25. November d. J., Vormittags 11¼ Uhr, für die Gruppen XVII, XIX, XXII versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion (Postamt II) einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Centralbüreau, Gartenstrasse 106, Zimmer 41 aus und werden von demselben zum Preise von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen abgegeben. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist für die Gruppen des ersten Termins bis 16., für die Gruppen des zweiten Termins bis 23. Dezember d. J.

Breslau, den 13. Oktober 1902. (2772)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung folgender Holzschwellen ist zu vergeben:

24 000 Stück Forchenschwellen A,
35 000 „ „ C,
35 000 „ „ L,
5 400 „ Buchenschwellen A,
3 000 „ „ C und
6 300 „ „ L.

Lieferungsbedingungen sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen abgegeben. Die Angebote sind spätestens bis

Dienstag, den 4. November d. J., Vormittags 11 Uhr,

verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Holzschwellen“ versehen, hierher anzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, 17. Oktober 1902. (2773RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Die Maurer-, Asphalt-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten zum Bau eines Empfangsgebäudes auf dem Bahnhofe Mombach sollen einschl. der Lieferung aller Materialien als ein Werk öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, welche während der Dienststunden (8—12 Uhr Vm. und 2½ bis 6 Uhr Nm.) im Zimmer 124 des Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1 hier, zur Einsicht offen liegen, können ohne Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 2,75 ℳ durch unser Centralbüreau hier bezogen werden. Die Bauwerkszeichnungen werden nicht abgegeben, können aber im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes, woselbst auch jede gewünschte Auskunft bezüglich der Bauausführung ertheilt wird, eingesehen werden. Angebote sind verschlossen, portofrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung der Maurer-, Asphalt-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten zur Erbauung eines Empfangsgebäudes im Bahnhofe Mombach“ bis zum Eröffnungstermine am Freitag, den 31. d. Mts., Vorm. 10 Uhr, welcher im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Mainz, den 18. Oktober 1902. (2774)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung der im 3. Dritteljahr 1902 in den Eisenbahndirektionsbezirken Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster erforderlichen 47 000 kg Zinn in Blöcken und 7 000 kg Antimon.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 12. November d. J., Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 15. November 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 50 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstr. 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 59 abgegeben. Die Kosten von auswärts sind mittelst Postanweisung ohne Bestellgeld zu überweisen.

Hannover, den 18. Oktober 1902. (2775)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der Materialbedarf für den Betrieb der pfälzischen Eisenbahnen pro 1903 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Lieferung vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben zum Preise von 75 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 10. November d. J., Mittags 12 Uhr verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebote für Lieferung von Materialien pro 1903“ frei hierher einzureichen.

Die Bieter bleiben bis einschliesslich 31. Dezember c. an ihre Angebote gebunden. (2776)

Ludwigshafen a/Rhein, 15. Oktober 1902.
Die Direktion.
v. Lavale.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Im diesseitigen Bezirk angesammelte und für diesseitige Zwecke nicht mehr verwendbare alte Oberbau- und Baumaterialien, als Herz- und Kreuzungsstücke, eiserne und stählerne Schienen, Blech-, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, eiserne Bahn- und Weichenschwellen und eiserne Brückentheile sollen getrennt nach solchen, welche anscheinend noch zu Anschlussgleisen, Arbeitsgleisen untergeordneter Art etc. geeignet oder wiederherstellbar, und solchen, die anscheinend auch hierzu untauglich sind, in verschiedenen Loosen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 18. November d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 29. November 1902.

Magdeburg, den 17. Oktober 1902. (2777)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen werden die bei den Centralmagazinsverwaltungen München, Nürnberg und Regensburg, dann bei der Centralwerkstätte Weiden, den Betriebswerkstätten Augsburg und Schwandorf in grösseren Mengen angefallenen Altmaterialien (Altmetalle und Gummiabfälle) dem Verkauf unterstellt.

Kaufsliebhaber werden eingeladen, Kaufsangebote frankirt und verschlossen mit der Aufschrift: „Kaufsangebot auf Altmaterialien und Materialabfälle“ versehen spätestens bis

Montag, den 3. November 1902, Vormittags 9 Uhr,

bei der Unterfertigten einzureichen.

Die Kaufsangebote werden am gleichen Tage Vormittags 9 Uhr im nordwestlichen Saale der Restauration der Centralwerkstätte München geöffnet.

Das Verzeichniss der zum Verkaufe gelangenden Altmaterialien, Verdingungsformblatt und die allgemeinen Verkaufsbedingungen können gegen Einsendung von 70 ₰ (nicht in Briefmarken) von der Unterfertigten bezogen werden.

München, den 22. Oktober 1902. (2778)
Kgl. Centralmagazinsverwaltung.

Die auf Bahnhof Blankenburg Harz lagernden Altmaterialien, als:

a) Oberbau-Materialien:

1.	11 100	kg	Stahlschienen und 2 Weichenzungen,
2.	1 600	„	Eisenschienen (Schweisseisen),
3.	23 900	„	Schwellen (Flusseisen),
4.	10 000	„	„ (Schweisseisen),
5.	400	„	Laschen (Flusseisen),
6.	400	„	Weichenplatten (Schweisseisen),
7.	470	„	Zahnstangen - Lamellen (Flussstahl),
8.	75	„	Zahnstangen - Stühlchen (Stahlguss),
9.	930	„	2 Herzstücke, 2 Weichenhebel (Hartguss),
10.	130	„	Schrauben(Schmiedeeisen),
11.	4 400	„	Kleineisenzeug (Schweisseisen),
12.	350	„	Kleineisenzeug (Gusseisen),

b) Werkstatts-Materialien:

13.	16 000	kg	Bremsklötze (Stahlguss),
14.	3 000	„	Kastenguss, „
15.	15 000	„	schmiedeeis. Schrot und Wagentheile,
16.	650	„	Brandeisen (schmiedeeis. Roststäbe),
17.	4 000	„	Drehspähne (Stahl und Eisen),
18.	750	„	1 Dampfcylinder (Gusseisen),
19.	300	„	Zahnradscheiben (Tiegelstahl, gehämmerter),
20.	1 200	„	Eisenbleche von 1—15 mm,
21.	250	„	Federstahl,
22.	1 800	„	Kupferbleche (alte Feuerkiste),
23.	170	„	Kupferrohre und Abfälle,
24.	300	„	Rothgussspähne mit geringem Zusatz von Weissgussspähnen,
25.	350	„	Rothguss in Stücken (Dampfschieber etc.),
26.	30	„	Manganbronze-Abfälle,
27.	80	„	„ -Drehspähne

sollen verkauft werden. Preisangebote auf das Ganze oder auf einzelne Positionen sind bis 1. November cr. bei uns einzureichen.

Das Material wird frei Bahnhof Blankenburg Harz gegen Vorausbezahlung verkauft. Zuschlag erfolgt bis 5. November cr., Abnahme hat bis spätestens 1. Dezember cr. zu erfolgen.

Wir behalten uns vor, je nach Preisabgabe das gesammte Material oder in Einzelpositionen abzugeben. (2779)

Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.
Glanz.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 30. Berlin, am 25. Oktober 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Bund	leere Obstkörbe	14	1	Kuppenheim	Badische Stsb.	Gepäck.
2	A	1534	1	Sack	Kaffee, roher	76	2	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
3	A	—	1	„	Betten, 1 wollene Decke	19	3	Seehausen (Altmark)	K. E.-D. Magdeburg	
4	A	I	5	Stück	eis. Rohre m. Gew.	155	4	Soest	K. E.-D. Cassel	5,5 m lang.
5	A	51	1	Korb	eis. Nieten	52	5	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	A B	8	1	Sack	Keilkissen, Betten, Stiefeln, 1 Paar schwarze Strümpfe	14	6	Braunschweig Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
7	A B	6	1	Pack	buntes Seidenpapier	29	7	Cöln=Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
8	A B	5400	1	Fass	Petroleum	180	8	Ermsleben	K. E.-D. Magdeburg	
9	A C G	2743	1	Kiste	Eisenwaaren	63	9	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
10	A F	1424	1	„	ansch. Maschinentheil	43	10	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
11	A F	20361	1	Packet	Holzwaaren	6	11	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	A G L	—	1	Verschlag	Fahrrad	—	12	Bendorf Rhein	K. E.-D. Cöln	bez.: v. Daalheim H. S. M.
13	A H A G	337	1	—	Bücherschrank	86	13	Dortmund Bm.	K. E.-D. Essen	eichen fournirt.
14	A L	9681	1	Kiste	leer	44	14	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
15	A N / N	2 / 14 u. 15	2	Pack	leere Hopfensäcke	87	15	Neustadt a/Donau	Bayerische Stsb.	
16	A R H	—	1	Kiste	Schraubstock	32	16	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
17	A S	29130	1	Ballen	Leim	50	17	Duisburg	K. E.-D. Essen	
18	A T	—	1	Verschlag	3 Kupferrohre	?	18	Göttingen Eilg.	K. E.-D. Cassel	
19	B	981	1	Kiste	leer	30	19	Ulm	Württemberg. Stsb.	
20	B	—	4	Stück	gusseis. Herdplatten	52	20	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
21	B H	400	1	Sack, alt	leere Cementsäcke	9	21	Wanne	K. E.-D. Essen	
22	B L	3412	1	Ballen	Tabak	81	22	Morroschin	K. E.-D. Danzig	
23	B L	927	1	Rolle	ansch. Draht	17	23	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	
24	B O	42	1	Stück	gusseis. Deckel	6	24	Darmstadt	Direktion Mainz	
25	B o 459/180	18	1	„	eis. Platte	638	25	Haltern	K. E.-D. Münster	Vulkan, 5,40 m.
26	B P	2677	1	Kollo *)	Fleisch	22	26	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	*) in Leinen.
27	B P	478	1	Kiste	Mondamin	8	27	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
28	B P	1568	1	Bund	6 Stg. Stahl	27	28	Görlitz Eilg.	K. E.-D. Breslau	
29	B R	40—60	1	Stück	eis. Schlüssel	3	29	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	z. Wasserl.-Hyd.
30	B W	—	1	„	eis. Randtopf	2,5	30	Wangerin	K. E.-D. Stettin	
31	C B	7253	1	Kiste	Cigarren	48,5	31	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
32	C E	2007/8	2	Fässer	gefüllt	61	32	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
33	C F S	277	1	Fass	eingem. Bohnen	73	33	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
34	C G	13399	1	Kiste	Chokolade	41	34	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
35	C M	1	1	„	Kolonialwaaren	14	35	Düsseldorf=Der.	„	
36	C P	3	1	Pack	3 l. Körbe	6	36	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
37	C S	53870	1	Kiste	Garn	210	37	Horb	Württemberg. Stsb.	
38	C W L	884	1	Lattenkiste	Bierkrüge etc.	65	38	Gräfenroda	K. E.-D. Erfurt	G. 25, alte Bekl.
39	D	2770	1	Rolle	Käse	25	39	Hammerstein	K. E.-D. Danzig	
40	D	25491	1	Ballen	Tuch	12	40	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
41	D O G	750	1	Kiste	gefüllt	61	41	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
42	D R N J G	5268	1	Petroleumfass	leer	34	42	Braunschweig H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
43	D V	46	1	Kiste	Jagdgewehr	4	43	Bernburg	„	
44	E	1	1	Stück	Façoneisen	18	44	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
45	E	72	1	Sack	Kartoffeln	41	45	Cassel	K. E.-D. Cassel	
46	E	—	1	Stück	Pflugschaar	7	46	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
47	E B (weiss)	31	1	—	Unterlage	—	47	Nachterstedt	K. E.-D. Magdeburg	anschd. für Kessel.
48	E B	—	1	Pack	eis. Hebeltheile	17	48	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
49	E H J G	6	1	Verschlag	gelblackirtes Holzfass mit Blecheinsatz	15	49	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
50	E O	1051/2	2	Säcke	Sago	31	50	Remscheid	„	
51	E P	—	1	Korb	Salat	33	51	Iserlohn	„	
52	E S	—	1	—	Klaviersessel	7	52	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
53	E W & Co.	—	1	Blecheimer	ansch. Pflaumenmus	13	53	Radosk	K. E.-D. Danzig	
54	F	289	1	Kiste	gefüllt	60	54	Immer	Oldenburgische Stsb.	
55	F	9	1	Ballen i. L.	2 Dtz. wollene Herrenunterbeinkleider	11	55	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
56	F	792	1	Gestell	6 Dosen Heringe	26	56	Biberach	Württemberg. Stsb.	
57	F	122/4	3	Eimer	Gelee	45	57	Dülmen	K. E.-D. Münster	
58	F B	9131	1	Kiste	leer	45	58	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
59	F B	1468	1	„	Glas	256	59	Dortmund	K. E.-D. Essen	
60	F B	—	20	Säcke	Zwiebeln	1 000	60	Brake i/Old.	Oldenburgische Stsb.	
61	F B	764	1	Fass	leer	15	61	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
62	F B N	201	1	Sack	graue Pferdebohnen	100	62	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
63	F H	—	2	—	alte Lattengestelle	10	63	Blankenstein (Ruhr)	K. E.-D. Essen	keine Kistenform.
64	F M	46	1	Kiste	Käse	29	64	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
65	F O	24037	1	„	l. Weinflaschen	73	65	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
66	F R	14607	1	„	Zahnradglätte	55	66	Ulm	Württemberg. Stsb.	
67	F S P	955	1	Fass	Petroleum	183	67	Warburg	K. E.-D. Cassel	
68	F S & W	1428	1	Kiste	Papierrolle	53	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
69	F T	—	1	„	3 Bilder	19	69	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
70	F W	4	1	Sack, alt	Kartoffeln	35	70	Wanne	K. E.-D. Essen	
71	G (alt)	8156	1	Ballen	ansch. Baumwollwaaren	67,5	71	Zwickau	Sächsische Stsb.	
72	G	2	1	Kiste	ansch. Werkzeug	71	72	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Zollplombe Emmerich.
73	G A	1/5	5	Säcke	Nuss-Braunkohlen	275	73	Gnoien	Grhzl. Meckl. Stsb.	
74	G A	—	1	Sack	Kartoffeln	50	74	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
75	G B	13587/8	2	Pack	Papier	102	75	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
76	G F	28	1	Korb	Aepfel	22	76	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
77	G G	4409	1	Sack	Pfropfen	8	77	Buchwalde i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	
78	G K	—	1	„	Kleider, 1 Leine, 1 Paar Gummischuhe	22	78	Gr.-Wartenberg	Breslau-Warschauer	
79	G M	482	1	Ballen	Garn	129	79	Marxgrün	Bayerische Stsb.	
80	G P	529	1	Kiste	Maschinentheile	84	80	Herrenhausen	K. E.-D. Hannover	
81	G Q	6585	1	Bund	2 Kohlenfüller	9	81	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
82	G R	13677	1	Fass	gefüllt	205	82	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
83	Gebr. Rr	7223	1	Kiste	ansch. Seife	73	83	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
84	G S	27	1	„	Preisselbeeren	65	84	Mülheim-Epp.	K. E.-D. Essen	
85	G S & Co.	—	1	—	Privatkette	26	85	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
86	G St	—	1	Pack	leere neue Bütten	14	86	Ehrang	St. Johann-Saarbr.	
87	G W	6113	1	Ballen	Halbwollwaaren	13	87	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
88	G W	55	1	Kiste	Klavierlampe	5	88	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
89	H	199	1	Sack	Rohkaffee	65	89	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
90	H	I/II	2	Ballen	Wäsche und Betten	66	90	Dortmund B. M.	„	
91	H	II	1	Korb	fr. Obst	25	91	Essen Eilg.	„	
92	H	6	1	„	fr. Aepfel	10,5	92	Duisburg	„	
93	H & C N inkl.	—	1	Sack	Graupen	50,5	93	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
94	H D	190/1	2	Kisten	?	69	94	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
95	H F	801	1	Pack	Packpapier	20	95	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
96	H G E	1—12	12	Stück	Façonstücke	480	96	„	„	
97	H H S	—	1	Sack	Obst u. Kartoffeln	60	97	Nürnberg Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
98	H K	469	1	Ballen	Hemdenbiber	19	98	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
99	H M	4608	1	Kiste	Gummispielw.	62	99	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
100	H M	16	1	Pack	l. Körbe	17	100	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
101	H N	5679	1	Kübel	Kitt	210	101	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
102	H P	—	1	Korb	Kleidungsstücke	16	102	Kiel	K. E.-D. Altona	
103	H S P S	—	1	Kiste	Käse	38	103	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
104	H W	81	1	Fass	gefüllt	40	104	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
105	H W	114	1	eis. Fass	leer	104	105	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
106	J	1	1	Kiste	gefüllt	63	106	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
107	J	272/73	2	Kisten	Kolonialwaaren	122,5	107	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
108	J A	—	1	Korb	Aepfel	25	108	Altona	K. E.-D. Altona	
109	J E W	10	1	Fass	gefüllt	278	109	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
110	J F	13	1	Kiste	Kandis	51	110	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
111	J H	36	1	Sack	Kartoffeln	87	111	Solingen	„	
112	J H	214	1	Ballen	Handgriffe von Holz und Zinkdraht	12	112	Seifhennersdorf	Sächsische Stsb.	
113	J L	6163	1	Pack	Papier	40,5	113	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
114	J L	137	1	Ballen	Bettzeug	15	114	Offenbach a/M.	K. E-D. Frankf. a/M.	
115	J M	12	1	Reisekorb	gefüllt	30	115	Emden	K. E.-D. Münster	
116	J R	182/2	2	Kisten			116			
117	—	—	1	Kiste	leere runde Blechdosen	25	117	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
118	S O	9137	1	„			118			
119	J S	472	1	„	Wetzsteine	12,5	119	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
120	J Z	5	1	Sack	Kartoffeln	50	120	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
121	K	—	1	„	Kartoffeln	40	121	Osterburken	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
122	K A	15	2	—	Lagerhäuser —	44	122	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
123	K B	798	1	Kiste	glasemaillirte Buchstaben	116	123	Essen H.	K. E.-D. Essen	
124	K E	—	1	Pack	6 Obstkörbe —	24	124	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
125	K G	464	1	Ring	Messingdraht —	23,5	125	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
126	K H	—	1	Fässchen	mar. Fische —	4	126	Bonn	K. E.-D. Cöln	
127	K H	6835	1	Kiste	Metallwaaren —	45	127	Cöln=Ger.	„	
128	K M	17	1	„	Malzkaffee —	32,5	128	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
129	K R	131	1	—	Stehleiter —	10	129	Berlin Schl. Bf.	K. E.-D. Berlin	bez.: Treptow a/R. 18./9.
130	K S	I	1	Sack	Kartoffeln —	70	130	Zehlendorf	„	
131	K Sch	5	1	Stück	Ambosaufsatz —	24	131	Worms	Direktion Mainz	
132	K T	—	1	„	Feuertopf —	7	132	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
133	L	5100	1	Hobbok	leer —	2	133	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
134	L G	119	1	Kiste	3 neue schwarze Lederkoffer	60	134	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
135	L S	538	1	Rolle	graues Packpapier —	72	135	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
136	L S & Co	1572/6	5	Kisten	Maschinentheile —	625	136	Altona	K. E.-D. Altona	
137	M ‖ O I	2089	1	—	Wagendecke —	57	137	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
138	M	745	3	Ballen	Papiertapeten —	68	138	Luxemburg	Reichsbahn	
139	M	6500	1	Fass	ansch. Branntwein —	30	139	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
140	M	7	1	„	leer —	174	140	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
141	M B	408	1	Kiste	Bürstenwaaren —	118	141	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
142	M D	—	1	Korb	Eisenwaaren —	23	142	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
143	M F	9853	1	Ballen	Webwaaren —	34	143	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
144	M J	67	1	Fass	ansch. Käsequark —	74	144	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
145	M K	—	2	Körbe	leer —	3,5	145	Undenheim	Direktion Mainz	
146	M v L	3—5	2 1	Fässer Kiste	fr. Obst —	150	146	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
147	M M	159	1	Fass	süsser Ungarwein —	15	147	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
148	M O	50	1	Kiste	Ofenpolitur —	17	148	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
149	M R	3305	1	Fass	gefüllt —	42	149	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
150	M W C	2103	1	Kiste	leer —	53	150	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
151	N B	65	1	Ballen	gestr. Wollwaaren —	37	151	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
152	N L	1686	1	Kiste	Stoff- u. Plüschschuhe	16	152	Michl	K. E.-D. Elberfeld	
153	O F	100	1	Reisekorb	gefüllt —	50,5	153	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
154	O G	11845	1	Kiste	Kurzwaaren —	46	154	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
155	O M	7356	1	„	leer —	15	155	Berlin H. u. L.	K E.-D. Berlin	beschr.: Berlin.
156	O M	7264	1	„	Vasenringe —	82	156	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
157	O S weiss	2	25	Stück	Stahlrohre —	750	157	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
158	P	I	1	Korbkoffer	gefüllt —	34,5	158	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
159	P B	—	2	—	Geflügelkörbe, leer —	2	159	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
160	P B	4	1	Fässchen	mar. Fische —	5	160	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
161	P C	790	1	Weinfass	leer —	11	161	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
162	P D	5858	1	Kiste	Glaswaaren —	27	162	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
163	P P	50	1	Verschlag	2 Stühle —	15	163	Löwenberg i/M.	K. E.-D. Stettin	
164	P S	—	1	Stück	gusseis. Rohr —	48	164	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
165	P S auch P L	1	1	Sack	Säcke —	46	165	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
166	R	8859	1	Ballen	Bettfedern —	27	166	Memmingen	Bayerische Stsb.	
167	R B & Co	1721	1	Kiste	Ziermöbel —	44,5	167	Dortmund	K. E.-D. Essen	
168	R F	550	24	Stück	Radfelgen —	168	168	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
169	R H	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	169	Hörstel	K. E.-D. Münster	
170	R P	910	1	Ballen	weisser Fries (Wollwaaren)	65	170	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
171	R R	60437	1	Fass	ansch. Schmieröl —	234	171	Münsterberg	K. E.-D. Breslau	
172	R R	610	1	eis. Fass	leer —	90	172	Spandau Uml.	K. E.-D. Berlin	
173	R S	3070	1	Korb	Eisenwaaren —	20	173	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
174	R W C	5047	1	Bund	Eisenringe —	26	174	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Leeuwarden.
175	S	39	1	Ballen	Baumwolle —	39	175	Münchberg	Bayerische Stsb.	
176	S	104	1	Korb	leer —	4,5	176	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
177	S C	5072	2	Stäbe	Rundeisen —	136	177	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
178	S C S (undeutlich)	88	2	—	Bettstellen —	20	178	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	Umzugsgut.
179	S G	200	1	Rolle	Papier —	104	179	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
180	S L	1332	1	Kiste	gefüllt —	6	180	Frkf. a/M.=Sachsh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
181	S L	1350	1	„	Streichhölzer und Makaroni	66	181	Lage	K. E.-D. Hannover	bez.: Osnabrück.
182	S O	547	1	„	gefüllt —	24	182	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	besch.: A. Soutres
183	S P	1	1	Ballen	Kleiderstoffe —	18,5	183	Basel	Reichsbahn	
184	S Sch	1856	1	Weinfass	leer —	28	184	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
185	St C	158/162	2	Kisten	Bleirohr, Blechknie usw.	17, 50	185	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	alte Bezett.: Posen.
186	S W F P R A	7720	1	Ballot	Eisentheile —	14	186	Landshut	Bayerische Stsb.	
187	T	—	1	Kiste	? (Steuergut) —	102	187	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
188	T	7	1	Pack	leere Säcke —	10	188	Bendorf Rh.	„	
189	T F	—	1	„	leere Kohlensäcke —	5	189	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
190	T R	XIII	1	Pack	3 Holzgalerien —	9	190	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
191	T / T C	125 / 2092	1	eis. Fass	leer —	135	191	Magdeburg H.B. (Westseite)	K. E.-D. Magdeburg	
192	U	24800	1	in Stroh	eis. Bettstelle —	60	192	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
193	U E G	33613	1	Kiste	Probeziegel —	33	193	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
194	W	77	5	Kartons	Grabkränze —	26	194	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
195	W	—	5	Kisten	Käse —	29	195	Verden	K. E.-D. Hannover	
196	W	2787	1	Ballen	Wollwaaren —	30	196	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
197	W A W	867	1	Kiste	Torfmull —	57	197	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Vers.
198	W B	1391	2	Bund	Kohlenlöffel —	39	198	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	W. Baberg.
199	W B	519	2	Verschläge	leer —	12	199	Düsseldorf=Der.	„	Brügge i/W.
200	W B	111	1	Korb	eis. Krahn —	83	200	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
201	W F	49522/25	4	Kisten	Packmaterial —	165	201	Weissenburg	Reichsbahn	
202	W F	1	1	Pack	2 l. Körbe —	5	202	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
203	W M	6216/167	1	Kiste	Spiegel —	31	203	Torgelow	K. E.-D. Stettin	
204	W R	1—4	4	Kisten	leer —	140	204	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
205	W S	—	1	Bund	Alpengras —	15	205	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
206	W T	—	1	Stück	Wellblech —	4	206	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
207	W W	41449	1	Kiste	Packstroh —	34	207	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
208	Z	5 u. 7	2	Stück	Ofentheile —	25	208	Schneiderkrug	Oldenburgische Stsb.	
209	Z C	6	1	„	Gussrohr —	6	209	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
210	Z S	I	1	Fass	leer —	32	210	Dornstetten	Württemberg. Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
211	Alst	3027	1	Kiste	Handwerkszeug —	47	211	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
212	Anker	9104	1	—	Fahrrad —	—	212	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
213	Musk. Becker	—	1	rothbrauner Holzkoffer	2 Anzüge, Cigarren, Wäsche, Arbeitsbuch	24	213	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
214	Berlin	15	1	Bund	alte Latten —	38	214	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
215	D R N J G / Berlin u. / H	5387 / 38 / 335	2	—	Petroleumfässer, leer	36	215	Berlin H. u. L.	„	
216	T Bonum	—	1	Ballen	Zollgut —	23	216	Berlin Schg.	„	
217	Bremen	50	1	Karton	3 Damenröcke —	5	217	Berlin Fr.	„	Gepäck.
218	Brennabor	126590	1	—	Fahrrad —	—	218	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
219	T. Can	—	1	Kiste	gefüllt —	139	219	Mülhausen N.	Reichsbahn	
220	W. Conrad	—	1	Bierfass	leer —	13	220	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
221	Deutschland August Makenbroich	—	1	—	Fahrrad —	—	221	Danzig	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
222	Essen	61753	1	Wagen	Kalksteine —	12 540	222	Neumünster	K. E.-D. Altona	
223	Excellenz Budweiz	29194	1	—	Fahrrad —	—	223	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
224	Helical Premier	137200	1	—	Fahrrad —	15	224	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
225	Herron D A M N Dz.	—	1	—	Leine, 32 m —	—	225	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
226	Hilzinger	—	2	Säcke	leere Getreidesäcke	52	226	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
227	Magdeburg	17639	1	Wagen	Körbe —	—	227	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
228	Pass	5	1	Korb	Tomaten —	6,5	228	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
229	Pforzheim	965	1	Packet	alte Kleider, Bücher	3	229	Mainz	Direktion Mainz	Gepäck.
230	Saaz	300	1	Pack	leere Getreidesäcke	27	230	Tetschen	Sächsische Stsb.	
231	Emil Schuster	—	1	Reisekorb	leer —	27	231	Cüstrin=V.	K. E.-D. Bromberg	
232	S. R. Sillscheid	—	1	Holzkoffer	gef. —	15	232	Rheinbrohl	K. E.-D. Cöln	
233	Steffens & Co.	—	1	Fass	leer —	3	233	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
234	Vers. Prüf. Anst.	—	1	Kasten	gef. —	20	234	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
235	Richard Weber Berlin	—	1	—	Korbblechölkanne, leer	4	235	Berlin Stb.	„	
236	R Wesel	—	6	Stück	Rippenrohre —	96	236	Wesel	K. E.-D. Essen	zu Heizungen.
237	Wesermühlen A. G. Hameln	—	1	Sack	Mehl —	101	237	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
238	—	3	1	—	Deckel (vom Butterfass)	13	238	Linsiedel	Sächsische Stsb.	mit Hahn.
239	—	3 u. 4	2	—	Vorhängeschlösser —	—	239	Ritschenhausen	Bayerische Stsb.	
240	—	$7\frac{1}{2}$	1	Bund	10 Bügeleisenbolzen	14	240	Metz	Reichsbahn	
241	—	8	1	Stück	eis. Rohr —	87	241	Aumühle	K. E.-D. Cassel	1,50 m lang.
242	weiss	9	4	„	eis. Gasrohre —	83	242	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
243	—	44	1	„	Roststab —	5	243	Goch	K. E.-D. Cöln	
244	—	49	1	Block	Zink —	17	244	Kiel	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
245	—	81	1	Fass	Petroleum —	176	245	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
246	—	95	1	Kiste	Würfelzucker —	54	246	Ochsenfurt	Bayerische Stsb.	
247	—	169	1	brauner Koffer	Anzug, Wäsche, Briefe (Fritz Hüttig)	24	247	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
248	—	726	1	Sack	Gewürz —	50	248	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
249	—	—	3000	Stück	Braunkohlenbriketts	—	249	Lehndorf	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
250	—	3852	1	Kiste	Margarine —	18	250	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
251	—	7044	1	—	Spiritusfass, leer —	118	251	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
252	—	10553	1	Fass	Seife —	50	252	Jülich	K. E.-D. Cöln	
253	—	72089	1	„	leer —	16,5	253	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
254	—	72142	1	Ballen	Pflanzen —	12	254	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
255	M (im Dreieck)	245/1208	2	Kisten	Stearinkerzen —	29/26	255	Landsberg i/Wp.	K. E.-D. Königsberg	
256	W (im Dreieck)	8833	1	Kiste	Käse —	—	256	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
257	θ (im Dreieck)	1877	1	Ballen	Tabak —	97	257	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
258	M K (Dreieck) 3392	1898	1	Ballen in Bast	Tabak —	85	258	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
259	Z <ELSC> E	3902	1	Ballen in Leinen	Schellack —	94	259	„	„	
260	(Dreieck)	11	1	—	Wagendecke —	57	260	Annaberg	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
261	B (B) P	735 11—19	1	Sack	Pfeffer —	60	261	Kamenz i/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
262	S ✕ B H	5976	1	Kiste	Wurstmaschine —	40	262	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
263	#	33	1	Stück	eis. Lochplatte —	3	263	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
264	✕	—	1	—	kl. eis. Ofenthür —	—	264	Leiferde	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
265	—	—	1	—	Achsbüchse —	7	265	Passau	Bayerische Stsb.	
266	—	—	1	Stück	eis. Achse —	20	266	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	eingegoss. 132.
267	—	—	1	Sack	Aepfel —	15	267	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Gepäck.
268	—	—	1	„	Aepfel und Mehl —	17	268	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
269	—	—	1	Bund	18 Armkörbe —	12	269	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
270	—	—	1	—	gusseis. Ausguss —	7	270	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
271	—	—	1	—	Ausziehtisch —	34	271	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
272	—	—	2	Bund	Bandeisen und Draht	29,5	272	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
273	—	—	1	Ballen	Barchent —	45	273	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
274	—	—	1	—	eis. Benzinfass, leer	55	274	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
275	—	—	1	Sack	Betten und Wäsche[1])	18	275	Harburg	K. E.-D. Altona	
276	—	—	1	„	Betten —	54	276	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
277	—	—	2	Säcke	Betten —	24	277	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
278	—	—	1	Korb	Birnen —	37	278	Mannheim	Badische Stsb.	
279	—	—	1	—	Blechbüchse, leer —	6	279	Uedingen	K. E.-D. Cöln	
280	—	—	1	Bund	verz. Blecheimer —	15	280	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
281	—	—	1	—	hölz. Blumenständer	2	281	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	aus gewöhnl. Aesten.
282	—	—	5	Stück	Bretter —	65	282	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Bahnhofsfund.
283	—	—	1	Bund	hölz. Budentheile —	48	283	Stargard i/Meckl.	K. E.-D. Stettin	
284	—	—	1	Ballen	Bücher —	37	284	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
285	—	—	1	—	eis. Centrifugenrad —	6	285	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	mit Holzgriff.
286	—	—	1	Kiste	Christbaumschmuck	5	286	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
287	—	—	5	Stück	hölz. Cigarrenformpressen	10	287	Riesa	Sächsische Stsb.	[2])
288	—	—	1	Bund	Dachrinnenknie —	6	288	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	1	Schliesskorb	Damenkleider, Teppich, Schuhe usw.	31	289	Düsseldorf-Der.	„	
290	—	—	1	Reisekorb	Damenkleidung —	7	290	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
291	—	—	3	Stück	runde Deckel —	2,5	291	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
292	—	—	1	Verschlag	4 Dosen mar. Fische	35,5	292	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
293	—	—	1	Bund	12 Stg. ☐-Eisen —	50	293	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) 5 Theile Federbetten (gebrauchte), 1 Bettlaken, 1 Handtuch, 1 Nachtjacke, 2 Sonnenschirme, 1 Regenschirm, Wäsche, theils H S, theils O S gezeichnet.

[2]) Auf einem Stück steht mit Blaustift geschrieben „Körner“.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
294	—	—	1	Lattenverschlag	3 Tafeln Eisenblech —	21	294	Spandau	K. E.-D. Berlin	
295	—	—	1	Bund	5 Stg. Eisendraht —	52	295	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	blank.
296	—	—	1	Stück	Eichenholz —	138	296	Unkel	K. E.-D. Cöln	2 m lang.
297	—	—	1	—	Eichenholzstange —	2	297	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	mit Messingrollen.
298	—	—	1	Stück	Eisenplatte —	96	298	Ostrowo	K. E.-D. Posen	2,25 m lang.
299	—	—	1	Bund	3 durchl. Eisenplatten	43	299	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
300	—	—	1	Stück	Eisenplatte —	300	300	Lengerich i/W.	K. E.-D. Münster	
301	—	—	1	Pack *)	Eisenstäbe (40 cm lang)	32	301	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	*) in Leinen.
302	—	—	1	—	Eisentheil —	9	302	Pasing	Bayerische Stsb.	
303	—	—	15	Stück	Eisentheile —	23	303	Plauen i/Vgtl. Ob.	Sächsische Stsb.	
304	—	—	1	„	Eisentheil —	10	304	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
305	—	—	1	„	Eisentheil —	4	305	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
306	—	—	1	„	Eisentheil —	41	306	Gerstungen	K. E.-D. Erfurt	
307	—	—	1	Pack *)	verzinnte Eisenwaaren	5	307	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	*) in Leinen.
308	—	—	1	Pack *)	28 Fassböden —	19	308	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	*) in Leinen.
309	—	—	1	Körbchen	Fett, Butter —	—	309	Heidelberg	Badische Stsb.	Gepäck.
310	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	18	310	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	4,1 u. 2,9 m lg.
311	—	—	10	Stück	Flacheisen —	74	311	Oderthal	K. E.-D. Cassel	
312	—	—	1	„	Bremsschraube —		312			
313	—	—	1	Bund	6 Flacheisenstücke mit einer Kette umbunden	33	313	Posen	K. E.-D. Posen	Dienstgut.
314	—	—	1	„	Flachstahl u. Kanteisen	10	314	Schwentainen	K. E.-D. Königsberg	
315	—	—	1	Korb	Fleisch —	14,5	315	Wanne	K. E.-D. Essen	
316	—	—	2	—	Floretts —	2	316	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
317	—	—	1	Bund	3 Forken — 3 Spaten — 2 Stuhlfüsse —	11	317	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
318	—	—	1	Sack	Frauenkleider, Wäsche und Esswaaren	31	318	Braunsberg	„	
319	—	—	1	Pack	eis. Gardinenstg. —	25	319	Torgelow	K. E.-D. Stettin	
320	—	—	1	Bund	6 eis. Gardinenstg. —	4	320	Diedenhofen	Reichsbahn	
321	—	—	1	„	3 Gardinenstangen —	1	321	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
322	—	—	1	„	2 Gasrohre —	29	322	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	m. Stroh gebunden.
323	—	—	1	„	8 Gasrohre —	20	323	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	3,30 m lg.
324	—	—	1	Sack	anschein. Geflügelfutter	50	324	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
325	—	—	1	„	Gemüse, Aepfel, Nüsse	26	325	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
326	—	—	1	Stück	Getriebestange —	28	326	Winterswyk	K. E.-D. Essen	z. Dreschmasch.
327	—	—	1	Ballen	Gewebe —	42	327	Strassburg	Reichsbahn	Gepäck.
328	—	—	1	Stück	Gusseisentheil —	1	328	Templin	K. E.-D. Stettin	m. Gewindebohrg.
329	—	—	1	Korb	Gusswaaren —	20	329	Mainz	Direktion Mainz	
330	—	—	1	„	Hacken —	55	330	Bingerbrück	„	
331	—	—	1	—	Hackmesser mit Holzgriff	—	331	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
332	—	—	4	Stück	wollene Halstücher —	—	332	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
333	—	—	1	brauner Handkoffer	gef. —	6,5	333	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
334	—	—	1	Bund	Hanf —	3	334	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb.	
335	—	—	1	Steige	11 Hasen, 1 Rebhuhn	35	335	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
336	—	—	2	Stück	Heugabeln —	1	336	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
337	—	—	2	in Papier	lackirte Holzbrettchen	—	337	Coburg	K. E.-D. Erfurt	anschd. Deckel zu Eisschränken.
338	—	—	1	Reisekorb	3 Käse, 1 Fl. Kognak u. 1 Ledertasche	?	338	Magdeburg W.	K. E.-D. Magdeburg	
339	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	51	339	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
340		—	1	—	Quantum Kartoffeln —	55	340	Soest	K. E.-D. Cassel	Bahnhofsfund.
341	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	341	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
342	—	—	1	„	Kartoffeln —	75	342	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
343	—	—	1	„	Kartoffeln —	95	343	Wanne	K. E.-D. Essen	
344	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	344	Donaueschingen	Badische Stsb.	
345	—	—	1	Stück	gusseis. Kessel —	44	345	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
346	—	—	1	Sack	Kleider —	15	346	Eberswalde	„	
347	—	—	1	„	alte Kleider etc. —	16	347	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
348	—	—	1	Koffer	Kleider —	34	348	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
349	—	—	1	gelber Koffer	Kleider —	27	349	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
350	—	—	1	Schliesskorb	ansch. Kleider —	60	350	Aachen Eilg.	„	
351	-		1	Korb	Kleider, Bücher, Töpfe	30	351	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
352	—	—	1	Kiste	Kleider und Wäsche	44	352	Neuhof	K. E.-D. Frankf. a/M.	
353	—	—	1	Korb	Kleider, Militärsachen	12	353	Benrath	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung – Marke	Bezeichnung – Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort – Station	Lagerort – Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
354	—	—	1	Sack	gbr. Kleider, 1 Accordzither, Zwiebeln, 1 Photographie aus Friedland i/M., 1 Brief mit Unterschrift „Gustav“	10	354	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
355	—	—	1	„	Kleider u. Wäsche —	11,5	355	Wernsdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
356	—	—	1	Reisekorb	ansch. Kleidungsst. —	11	356	Detmold	K. E.-D. Hannover	
357	—	—	1	Pack	Kleiderhalter —	6	357	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
358	—	—	1	—	Hund, klein, weiss —	—	358	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
359	—	—	1	Pack	25 l. Kleiesäcke —	18	359	Soldau	K. E.-D. Danzig	
360	—	—	1	„	alte Kleiesäcke —	24	360	Riesa	Sächsische Stsb.	
361	—	—	1	Sack	19 Kleiesäcke —	9,5	361	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
362	—	—	1	eis. Cylinder	Kohlenstoff —	5	362	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
363	—	—	1	—	Kommode, leer —	22,5	363	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	in Leinen.
364	—	—	1	Korb	leer —	11	364	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
365	—	—	1	—	Korbblechflasche, leer	?	365	Duisburg	K. E.-D. Essen	
366	—	—	1	Pack	6 l. Körbe —	13	366	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	[1])
367	—	—	16	Körbe	leer —	84	367	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
368	—	—	1	Körbchen	leer —	1	368	Stendal	K. E.-D. Hannover	
369	—	—	1	—	Eimer Kronsbeeren —	13	369	Bremerhaven (Zoll)	„	
370	—	—	1	Korb	Kürbis —	11	370	Emden	K. E.-D. Münster	
371	—	—	4	Stück	Kupferrohre —	10	371	Posen	K. E.-D. Posen	5 m lang.
372	—	—	1	Kiste	Lack —	21	372	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
373	—	—	1	—	eis. Latirbaum —	—	373	Neuss	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
374	—	—	1	Kiste	elektr. Lampen —	22	374	Offenburg	Badische Stsb.	
375	—	—	1	Bund	3 Lampenkugeln —	4	375	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
376	—	—	1	„	Lampenkugeln —	7	376	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
377	—	—	30	Stück	Laschen —	108	377	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
378	—	—	6	—	Laschen —	54	378	Oberhausen	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
379	—	—	1	Rolle	Leder —	54	379	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
380	—	—	1	Ballen	weissgraues Malerleinen u. 1 Packet Drahtstifte	24,5	380	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
381	—	—	1	Sack *)	Mehl —	50	381	Plauen Ob.	Sächsische Stsb.	*) roth gestreift
382	—	—	1	Stück	Messingrohr —	1	382	Herford	K. E.-D. Hannover	
383	—	—	1	Packet	Muster —	4	383	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
384	—	—	1	Korb	Nägel in Packeten —	125	384	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
385	—	—	1	„	eis. Nieten —	70	385	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
386	—	—	1	Pack	6 Obstkörbe, 1 Schwinge	10	386	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
387	—	—	2	Stück	eis. Ofen —	24	387	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
388	—	—	1	Bund	neue Ofenkniee —	7,5	388	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
389	—	—	1	—	gusseis. Ofenthür —	5	389	Neumünster	K. E.-D. Altona	
390	—	—	1	—	Ofenuntertheil —	95	390	Oldenburg	Oldenburg. Stsb.	
391	—	—	3	Stück	Patentkniee —	2	391	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Ofenrohre.
392	—	—	5	—	Petroleumfässer, leer	160	392	Baden	Badische Stsb.	
393	—	—	1	Korb	fr. Pflaumen —	37	393	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
394	—	—	1	„	Pflaumen —	50	394	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
395	—	—	1	Blecheimer	Pflaumenmus —	12	395	Gera	„	
396	—	—	1	Lattenbund	2 Pumpentheile —	10	396	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
397	—	—	1	—	Puppenwagen —	1,5	397	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
398	—	—	1	Pack	2 Puppenwagen —	2	398	Eilgut Cöln	„	
399	—	—	1	Reisekorb	leer —	8	399	Berlin Eilg. Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
400	—	—	1	„	gefüllt —	43,5	400	Leipzig B. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
401			1	Stück	Reisetasche aus Plüschstoff	8,5	401	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	[2])
402	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	3	402	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	alt, gebraucht.
403	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	18	403	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
404	—	—	1	Sack	Rindleder —	105	404	Tuttlingen	Württemb. Stsb.	
405	—	—	1	„	Roggen —	51	405	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
406	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	24	406	Cöln-Deutz	„	2 m lang.
407	—	—	1	„	eis. Rohr —	10	407	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	alt.
408	—	—	1	Bund	Rohre —	34	408	Bingerbrück	Direktion Mainz	
409	—	—	1	—	neuer Rohrstuhl —	4	409	Hannover	K. E.-D. Hannover	mahagoni.
410	—	—	1	Pack	Rouleauxhölzer u. Stangen	10	410	Altona	K. E.-D. Altona	ansch. Gardinenh.
411	—	—	1	Bund	20 Rundeisenstäbe —	6,5	411	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
412	—	—	1	„	7 Stb. Rundstahl —	30	412	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	2,50 m lang.
413	—	—	1	„	2 Stb. Rundstahl 2 Stb. Sechskantstahl	50	413	Heidelberg	Badische Stsb.	
414	—	—	1	Bündel	leere Säcke —	21	414	Bendorf Rh.	K. E.-D. Cöln	
415	—	—	1	Pack	13 leere Säcke —	11	415	Cöln-Ger.	„	
416	—	—	1	„	alte Säcke —	11,5	416	Beutersitz	K. E.-D. Halle a/S.	
417	—	—	1	Reisekorb	Säcke —	15	417	Rheda	K. E.-D. Hannover	
418	—	—	1	Sack	Salz —	77	418	Bremen H.	„	

[1]) Einzelne Körbe gez.: W H, K B u. H B Bremen.
[2]) Mit alten Gepäckbeklebungen versehen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
419	—	—	1	—	Schlafsopha mit Lederbezug	70	419	Eilgut Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	1	—	Schlammrechen —	—	420	Ettlingen	Badische Stsb.	
421	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	38	421	Gr.-Lichterfelde W.	K. E.-D. Berlin	
422	—	—	1	„	1 Rock, 1 Hut und leere Flaschen	33	422	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
423	—	—	4	Bunde	eis. Schlingen —	10	423	Seifhennersdorf	Sächsische Stsb.	
424	—	—	1	Kasten	Schlosserwerkzeug —	57	424	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Bohrer, Feilen, Schrauben etc.
425	—	—	1	—	Quantum Schmiedekohlen	ca. 1000	425	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	Streckenfund.
426	—	—	1	email. Eimer	Schmierseife —	13	426	Greussen	K. E.-D. Erfurt	
427	—	—	1	Pack*)	eis. Schrauben und Muttern	9	427	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	*) in Leinen.
428	—	—	1	Korbballon	ansch. Senfspiritus —	50	428	Driesen Vord.	K. E.-D. Bromberg	
429	—	—	1	—	Siebwagen aus Kupfer	67	429	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
430	—	—	2	—	Spahnkörbe, leer —	11	430	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
431	—	—	2	—	eis. Spannketten { 4,45 m / 5,0 m }	9 / 10	431	Rathenow	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
432	—	—	1	Sack	anscheinend Stärkemehl	25	432	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
433	—	—	1	Stab	Stahl —	8	433	Neunkirchen (Saar)	St. Johann-Saarbr.	2,29 m lang.
434	—	—	1	Stange	Stahlrohr —	1	434	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
435	—	—	1	Kiste	Steingut —	160	435	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
436	—	—	1	Sack	Tabak —	24	436	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
437	—	—	2	Bunde	Tannenpflanzen —	10	437	Karlsruhe	Badische Stsb.	
438	—		1		alter Tisch —	11	438	Grabow a/O.	K. E.-D. Stettin	braun gestr.
439	—	—	1	—	Quantum glasirte Tonplättchen	—	439	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	einige hundert Stück.
440	—	—	1	Stück	Uhrgewicht —	1	440	Köslin	K. E.-D. Danzig	
441	—	—	1	—	Viehgitter —	—	441	Göschwitz	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
442	-		3		Vorlegebäume —		442	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
443	—	—	2	Pack	je 6 hölz. Waschbretter	16	443	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
444	—	—	1	Sack	Wäsche, Stiefel —	—	444	Göttingen	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
445	—	—	1	Stück	eis. Walze —	12	445	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	m. Keil.
446	—	—	2	—	Wassereimer —	6	446	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
447	—	—	2	Stück	gusseis. Wasserpfannen	28	447	Plagwitz-Lind.	Sächsische Stsb.	emaillirt.
448	—	—	1	Pack	3 l. Weidenkörbe —	12	448	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
449	—	—	1	Kiste	6 Fl. ansch. Wein —	13	449	Baden	Badische Stsb.	
450	—	—	1	„	leere Weinflaschen —	35	450	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
451	—	—	1	Bund	3 eis. Wellen —	67	451	Osnabrück Br.	K. E.-D. Münster	in Leinewand.
452	—	—	3	Stäbe	Winkeleisen —	29	452	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	innen scharf.
453	—	—	1	Kiste	Würfelzucker —	55	453	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
454	—	—	1	Sack	körniger Zucker —	25	454	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 85. | 29. Oktober 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Gepäckbeförderung auf dem Bahnhof Quai d'Orsay der Orléansbahn in Paris.

In der Sitzung vom 9. Januar 1901 des Berliner Vereins für Eisenbahnkunde wurden die beim Besuch der letzten Pariser Weltausstellung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens gemachten bemerkenswerthen Beobachtungen erörtert. Dabei geschah auch der auf dem Bahnhof Quai d'Orsay vorhandenen eigenartigen Einrichtungen kurze Erwähnung, welche für die Behandlung der Gepäckstücke getroffen sind. Die Mittheilung war wohl geeignet, ein allgemeines Interesse zu erregen, wurde aber nicht Gegenstand weiterer Besprechung. Wir haben den lebhaften Wunsch gehegt, die Leser der Vereinszeitung ausführlicher unterrichten zu können. Es war uns daher eine Veröffentlichung willkommen, welche im Juliheft der vorjährigen „Revue générale des chemins de fer“ M. Pons, inspecteur du matériel fixe à la compagnie d'Orléans, über die Anlagen hat erscheinen lassen und welche uns über die baulichen Anordnungen bis ins Einzelne Aufschluss gibt, allerdings über den wirthschaftlichen Erfolg nur dürftige Angaben enthält.

Der Bahnhof Quai d'Orsay in Paris ist die Endstation der Orléansbahn. Das Stationsgebäude zeichnet sich dadurch aus, dass die Räume für Aufenthalt und Abfertigung bei der Ankunft und Abfahrt in Strassenhöhe, die Gleise und Bahnsteige dagegen in einem ausgedehnten Untergeschoss angelegt sind, das sich nicht nur unter dem Erdgeschoss, sondern theilweise noch unter den benachbarten Strassen und Häusern hinzieht. Der Höhenunterschied von Schienenoberfläche bis zum Fussboden des Erdgeschosses beträgt 6 m. Die Bahnsteige liegen 0,83 m über Schienengleiche, so dass das Gepäck auf eine Höhe von 5,17 m gebracht oder um ebensoviel nach unten bewegt werden muss. Die Nothwendigkeit weitgehendster Raumausnutzung zwang schliesslich dazu, auf der Abfahrtseite die Räume für die Aufbewahrung des Gepäcks von der Annahme zu trennen und in einem 7,30 m über dem Erdgeschoss belegenen Obergeschosse unterzubringen.

Dreifacher Art sind die mechanischen Einrichtungen, um das Gepäck nach unten oder nach oben zu schaffen oder waagerecht zu bewegen:

a) elektrische Aufzüge, 17 an der Zahl, davon zwei vorläufig unbenutzt, dienen zum Aufziehen und Herablassen der Stücke,

b) 10 geneigte Rutschbahnen werden zur Beförderung nach unten benutzt,

c) auf Förderbändern ohne Ende, waagerecht und geneigt, werden die angekommenen Gepäckstücke der am Hauptbahnsteig eingelaufenen Züge aus diesen unmittelbar nach oben in den Ausgaberaum geschafft, wo die Vertheilung und Ordnung der Stücke durch bewegliche Gepäckbänke erleichtert wird, an welche die der Feststellung und Uebergabe an die Reisenden dienenden festen Tische sich anschliessen.

Wie die verschiedenen Einrichtungen im Gebäude vertheilt und für welche besonderen Zwecke sie bestimmt sind, darüber gibt die folgende Grundriss- und Querschnittzeichnung (Abb. 1 u. 2) einen vorläufigen Anhalt.

Im einzelnen ist zu bemerken: Im Erdgeschoss ist die Annahme für die abgehenden Fern- und Vorortzüge in einem mit dem Quay d'Orsay gleichlaufenden grossen Raum, dem an der Strassenseite eine bedeckte Halle vorgelegt ist, untergebracht. Die Ausgabe nimmt am Ende des Gebäudes einen anderen grossen Raum ein, der auf einen an drei Seiten von Strassen eingeschlossenen Vorplatz ausmündet. Die zehn Hauptgleise des Untergeschosses sind von fünf Bahnsteigen aus zugänglich und können für Anfahrt und Abfahrt von Fern- und Vorortzügen im allgemeinen beliebig benutzt werden; vorwiegend sind aber die fünf Bahnsteige folgenden Zwecken vorbehalten:

Bahnsteig 1 und 2, unter dem Abfahrtraum gelegen (s. die Querschnittzeichnung 2), für die Abfahrt der Fernzüge, Bahnsteig 3 und 5 für Abfahrt und Ankunft der Vorortzüge, Bahnsteig 4, in der Achse der grossen Halle und des Ankunftsraumes, für die Ankunft der Fernzüge. Diese Bahnsteige haben 6 und 7 m Breite. Die beiden schmaleren Zwischen-

steige 1 a und 2 a, den Reisenden nicht zugänglich, dienen ausschliesslich für den Verkehr der Gepäckkarren.

Das abgehende Gepäck wird an zwei Stellen behandelt, von denen eine für den Fern- und Vorortverkehr gemeinschaftlich benutzt wird, während die andere lediglich dem ersteren dient.

Jede der beiden Annahmestellen ist mit den nöthigen Einrichtungen zur Beförderung des Gepäcks auf die fünf öffentlichen und zwei Nebenbahnsteige ausgestattet. Die Annahmestelle für den Fern- und Vorortverkehr steht mit den fünf öffentlichen Bahnsteigen durch elektrische Aufzüge, mit

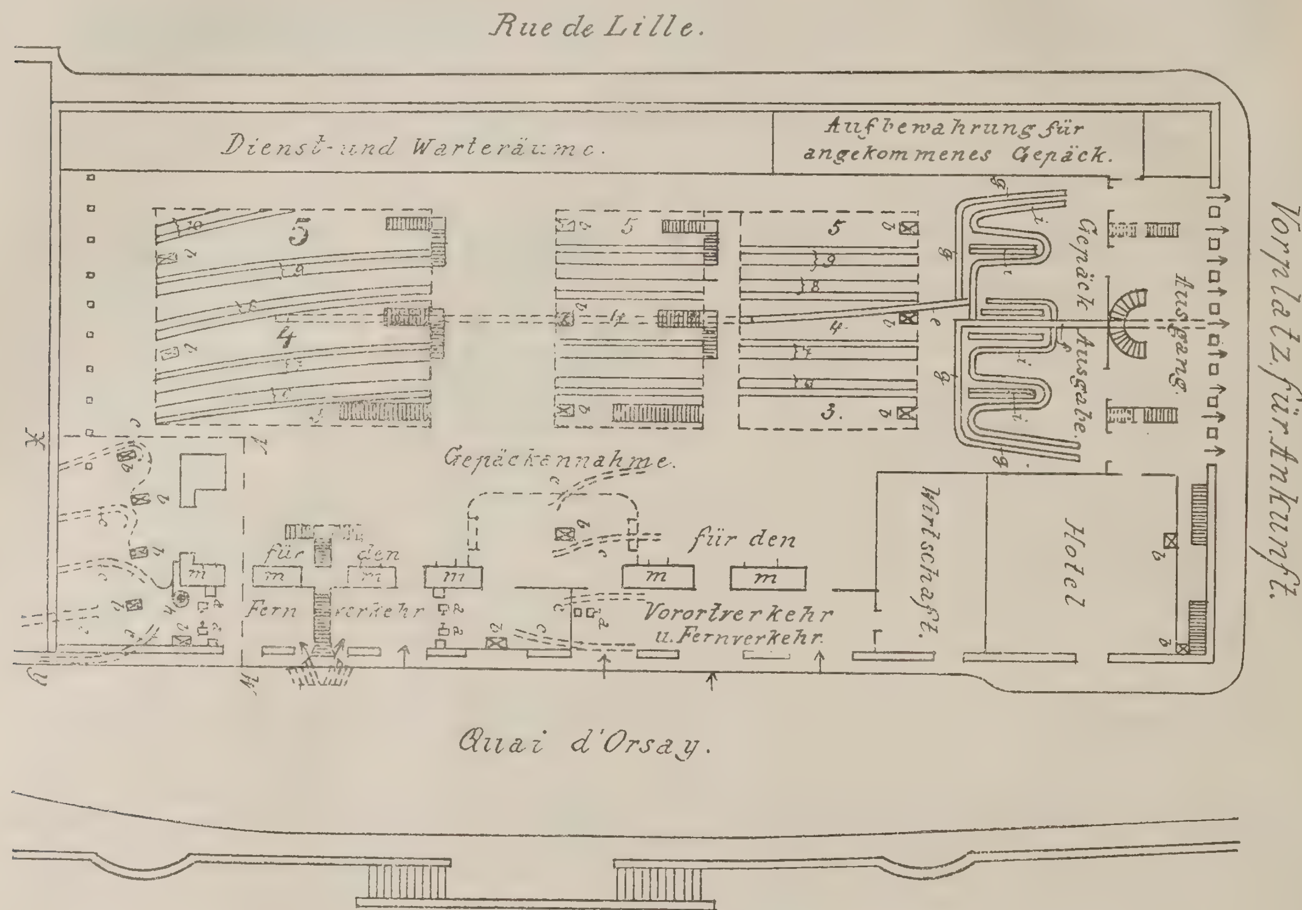


Abb. 1.

Grundriss des Erdgeschosses.

a. Gepäckwagen. *b.* Elektrische Aufzüge. *c.* Rutschbahnen. *d.* Waagerechtes Förderband. *e* u. *f.* Geneigte Förderbänder. *g.* Bewegliche Gepäckbänke. *h.* Wandelbahn. *i.* Feste Gepäckbänke. Ueber *v w x y.* Aufbewahrung für abgehendes Handgepäck. *m.* Fahrkartenverkauf.

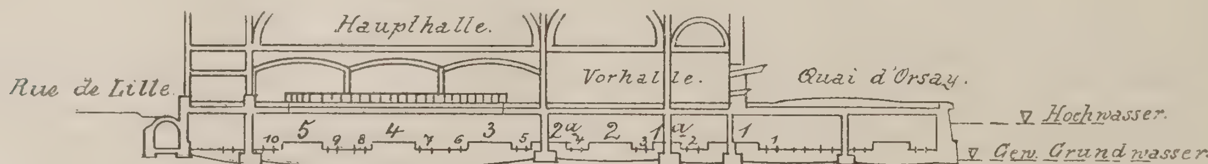


Abb. 2. Querschnitt.

Die gleichzeitige Benutzung beider Abfertigungsstellen kommt aber nur zu Zeiten grössten Andranges vor.

Das vom Reisenden zugebrachte Gepäck wird schon auf der Strasse auf einen leichten Karren geladen, mit dem es zur Waage in der Vorhalle geht, wo es dann mit dem Karren gewogen und sofort beklebt wird. Der Reisende empfängt einen vorläufigen Schein, der alle Angaben des endgültigen Scheines mit Ausnahme des etwaigen Gebührenbetrages enthält, löst dann im inneren Raume die Fahrkarte und erhält gegen deren Vorzeigung und gegebenenfalls gegen Bezahlung der Gepäckgebühr an Stelle des vorläufigen Scheines den endgültigen. Inzwischen ordnet das Personal die Gepäckstücke und stapelt sie auf, wenn der Zug noch nicht bereit steht, befördert sie anderenfalls an diesen.

den Bahnsteigen 1, 1 a, 2, 2 a ausserdem durch Rutschbahnen in Verbindung, die zweite Annahmestelle durch Aufzüge mit allen sieben Bahnsteigen und durch Rutschbahnen mit den Bahnsteigen 1, 2, 3, 1 a und 2 a. Man verfügt also für vier Fernzüge, welche gleichzeitig abfahrbereit sind, über sechs Aufzüge und acht Rutschen. Als besonders zweckmässig erweist sich der Umstand, dass das Gepäck für die abgehenden Fernzüge auf dem Wege von der Vorhalle bis zu den Bahnsteigen im Untergeschoss an keiner Stelle die den Reisenden zugänglichen Raumabtheilungen berührt. Nur das Vorortgepäck muss einige Meter weit auf der Grenze der von den Fern- und Vorortreisenden benutzten Hallentheile, also auf einer Linie bewegt werden, wo ein Verkehr von Reisenden nicht stattfindet.

Die ankommenden Reisenden finden am Ende eines jeden Bahnsteiges eine Treppe, welche sie in das Erdgeschoss an den Ausgang zur Strasse führt. Haben sie kein Gepäck, so treten sie ohne weiteres auf den Vorplatz; andernfalls erfolgt die Auslieferung auf den in der Ausgangshalle aufgestellten Gepäcktischen. Da die beiden Bahnsteige 1 und 2 bei gewöhnlichem Verkehr für die Abfahrt vorbehalten sind, so werden die von dort nach der Gepäckausgabe führenden zwei Aufzüge meist nicht benutzt. Indessen auch die Bahnsteige 3, 4 und 5 stehen unmittelbar mit dem Gepäckausgaberaum durch Aufzüge in Verbindung. Befinden sich die Packwagen in der Mitte oder am vorderen Ende der einlaufenden Züge, so kann man für diese auch die nach dem Annahmeraum führenden Aufzüge benutzen. Diese Vorkehrungen würden insgesammt wohl ausreichen, wenn nicht zu gewissen Tages- und Jahreszeiten der Gepäckverkehr einen ganz ausserordentlichen Umfang annähme, der zur Anwendung einer noch vollkommeneren und leistungsfähigeren Einrichtung geführt hat. Sie besteht in den bereits erwähnten waagerechten und geneigten Förderbändern, die in stetiger Bewegung gestatten, von jedem Punkte des Bahnsteiges aus ohne irgend welche besondere Handhabung die Gepäckstücke vom Packwagen bis in den Mittelpunkt des Ausgaberaumes zu befördern.

Der Bahnhof hat zwei Aufbewahrungsstellen. Die für ankommendes Gepäck liegt an der Ankunftsseite in der Nähe des Ausgaberaumes und bietet nichts besonderes. Dagegen liegt die für abgehendes Gepäck bestimmte, wie bereits erwähnt, 7,30 m über dem Annahmeraum und steht mit diesem mittelst des nach oben verlängerten Aufzuges vom Bahnsteige und einer schraubenförmigen Rutschbahn (Wendelbahn) in Verbindung. Das abgegebene Gepäck wird zu Mengen von 4—500 kg gesammelt und mit dem Aufzuge nach oben befördert. Jedes zurückverlangte Stück wird vermittelst der Wendelbahn nach unten geschafft.

Zum Heizen der Wagen werden in Frankreich vorzugsweise tragbare Warmwasserbehälter benutzt. Die Einrichtungen zur Erneuerung der Füllung befinden sich im Erdgeschoss. Die auf Karren gestellten Behälter müssen daher vom Untergeschoss in das Erdgeschoss gehoben und wieder zurückbefördert werden. Hierzu werden gleichfalls die Aufzüge im Hintergrunde des Gebäudes an der Abfahrseite benutzt.

Im ganzen verfügt man also über 12 Aufzüge und 5 Rutschbahnen für die Beförderung des abgehenden Gepäcks nach unten, über 5 Aufzüge (davon zwei ausser Betrieb) und ein System von beweglichen Förderbändern für das ankommende Gepäck, über einen Aufzug und eine Wendelbahn für aufzubewahrendes Gepäck an der Abfahrseite.

Der Betrieb der Einrichtungen ist elektrisch, wofür zwei Stromquellen zur Verfügung stehen. Die eine dient in erster Linie für die Zugförderung, die andere für Beleuchtung. Der Strom für die Zugförderung hat die Schienen als Rückleitung, seine Spannung beträgt in der Regel 550 Volt, fällt zeitweilig auf 480 Volt und steigt täglich während der vollen Ladung der Sammler auf 650 Volt. Der Lichtstrom hat die ständige Spannung von 500 Volt und ist in vier Stufen zu je 125 Volt getheilt.

Ueber die Einrichtungen im einzelnen ist folgendes zu erwähnen:

A. Die elektrischen Aufzüge.

Von Druckwasseraufzügen, welche in der Beschaffung billig, im Betriebe zuverlässig und in der Unterhaltung einfach sind, musste man im vorliegenden Falle aus örtlichen Rücksichten absehen. Zunächst reicht die Betonsohle des Untergeschosses mehrere Meter unter das Hochwasser der Seine, und es wäre unvorsichtig gewesen, die Sohle zwecks Unterbringung der Cylinder für die Druckwasserkolben zu durchbrechen; andererseits fehlte es zur Verwendung waagerechter Kolben mit den nöthigen Umsetzungen der Bewegung an Raum, auch scheute man sich mit Recht vor dem unschönen Aussehen solcher Anordnung. Nach Lage der Umstände erwies sich die Verwendung der vorhandenen elektrischen Kraft und die Unterbringung der gesammten Antriebvorrichtung über den Aufzügen unter Benutzung einer waagerechten Antriebwelle als die günstigste Lösung. Aus einem Wettbewerb unter mehreren Fabrikanten ging die Firma Edoux als Siegerin hervor. Bedingungsgemäss mussten die Aufzüge 500 kg Nutzlast mit 1 m, 1000 kg mit 0,5 m Sekundengeschwindigkeit heben. Der Beleuchtungsstrom von 500 Volt sollte für die Hauptarbeit benutzt werden, der getheilte Strom (125 Volt) nur nebensächlich.

Die Antriebwelle, der Motor und die Stellvorrichtungen ruhen auf einem U-Eisenrahmen, welcher von den vier Säulen getragen ist, die den Aufzugkorb einschliessen und führen. Dieser ist überall 2,75 m lang; das gewöhnliche Breitenmaass von 1,50 m hat bis auf 1 m dort eingeschränkt werden müssen, wo die geringeren Bahnsteigmaasse das erforderten. Die Längsseiten des Förderkorbes sind unten mit vollem Blech, oben mit Gitterwerk abgeschlossen, die Schmalseiten dienen zum Einbringen der Gepäckkarren. Die beiden Förderkabel greifen über zwei Trommeln und sind an einem oberen mittleren Querstück des Korbes befestigt. Die Trommelachse trägt noch zwei andere äussere Trommeln mit geringerem Durchmesser für die Kabel der Gegengewichte. Der kleinere Durchmesser bewirkt, dass die Gewichte nicht oberhalb des Erdgeschossfussbodens emporsteigen, wenn der Förderkorb seine tiefste Lage hat. Die Gegengewichte heben das Gewicht des Korbes und die halbe Belastung auf. Die Gepäckkarren sind 1,25 × 0,60 m gross, wiegen leer 100 kg und können bis zu 250 kg Last aufnehmen. Alle Förderkörbe können mindestens zwei Karren aufnehmen, die grösseren auch vier. Auf der Mitte der Trommelwelle befindet sich das Schneckenrad, welches durch die auf der kreuzenden Motorachse sitzende Schraube ohne Ende angetrieben wird.

Eigenartig ist die Schutzvorrichtung gegen das Wachsen der Fallgeschwindigkeit des Korbes über ein bestimmtes Maass (s. Abb. 3). Am Aufzugrahmen befinden sich die festen gezahnten Stahlstangen $A\,B$, am Korbe die Gleitstücke C, gleichfalls gezahnt, zwischen beiden die losen Rundstäbe 1, 2 und 3, die bei ordnungsmässigem Fallen des Korbes mit vorgeschriebener Geschwindigkeit in den Zahnlücken Platz finden, bei übermässig schneller Abwärtsbewegung des Korbes aber nicht Zeit gewinnen zum Ausweichen, sondern sich in der beim Rundstabe 1 dargestellten Weise festsetzen und den Korb zum Stillstand bringen. Die wichtigen Absperrvorrichtungen des Förderrahmens bestehen unten einfach in einer hohlen Eisenstange, die in senkrechter Ebene um ein Gelenk sich bewegt, aber nur hochgeschlagen werden kann, wenn der Korb in tiefster Lage ist. Bei hochgeschlagener Schutzstange ist der Antriebstrom für den Korb unterbrochen, dieser also unbeweglich. Im Erdgeschoss erfolgt der Abschluss in bekannter Weise durch waagerechte Stangen, die, 1 m über Fussboden angebracht, vom Förderkorbe beim Steigen mitgenommen werden.

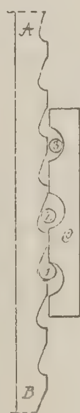


Abb. 3.

Die Elektromotoren für die Aufzüge werden mit 125 Volt angelassen. Die Anker haben doppelte Wickelung, die in Reihenschaltung unter der vollen Spannung von 500 Volt 0,50 m Geschwindigkeit in der Sekunde gibt, in Parallelschaltung 1,00 m. Den Geschwindigkeitswechsel erzielt man also durch einfaches Umschalten der Wickelungen. Das Anlassen geschieht mittelst eines Druckknopfkontaktes ähnlich dem der elektrischen Klingel. Durch Relais und Widerstände werden die höheren Spannungsstufen eingeschaltet und vor Beendigung des Förderweges ausgeschaltet. Dabei wirkt der steigende oder fallende Förderkorb selbstthätig mit. Eine einfache Auf- oder Abwärtsbewegung erfordert 15 Sekunden bei der geringeren, 8 Sekunden bei der grösseren Geschwindigkeit.

Ein Auf- und Abstieg mit einer Karre nimmt bei lebhaftem Betriebe 40 Sekunden in Anspruch, man kann dann mit

einem Aufzuge 90 Karren stündlich befördern. Die Beförderung einer Karre bildet die Regel, namentlich bei Anwendung der grösseren Geschwindigkeit. Die grösste Stromstärke bei 500 kg Last, 500 Volt Spannung und der Geschwindigkeit von 1 m beträgt 75 Ampère. Der Kraftverbrauch für solche einfache Förderung stellt sich auf etwa 0,05 Kilowattstunden; das macht bei einem Preise von 0,15 Fr. für die Kilowattstunde 0,75 Cts. aus.

B. Die Rutschbahnen.

Die grossen Pariser Kaufhäuser Louvre und Bon Marché benutzen für die Beförderung von Packeten und Kisten seit langer Zeit geneigte Rutschbahnen. Die Orléansbahn konnte diese Einrichtungen ohne weiteres übernehmen und hatte sie nur den örtlichen Verhältnissen und besonderen Zwecken anzupassen Die Bahnen (s. Abb. 4) bestehen aus zwei hochkant gestellten

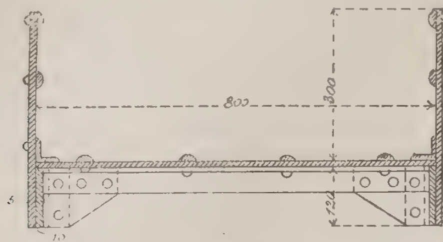


Abb. 4.

Flacheisen von 10 mm Stärke, die als Wangen dienen. An diese sind 5 mm starke Bleche angenietet zur seitlichen Begrenzung der Bahn. Untere Querverbände aus Winkeleisen geben dem ganzen die nöthige Steifigkeit, und halbrunde Eisen auf den Seitenrändern und dem Boden erleichtern das Gleiten der Gepäckstücke. Die Grundrissform der Bahnen wechselt ausserordentlich von der geraden bis zur schraubenförmigen.

Nach den im Louvre-Kaufhaus gemachten Erfahrungen soll die mittlere Neigung solcher Bahnen etwa 0,40 m auf 1 m betragen (1:2,5); es ist aber nicht nöthig, dass die Neigung überall die gleiche ist, es empfiehlt sich vielmehr, sie am Anfang und in den scharfen Krümmungen stärker zu gestalten. Die zur Unterstützung und Ergänzung der Aufzüge bestimmten Bahnen haben ihren Ausgangspunkt in deren Nähe. Sie mussten durch die Decke zwischen Unter- und Erdgeschoss geführt werden, unter Wahrung des freien Raumes der Gleise und eines freien Raumes von mindestens 80 × 80 cm Querschnitt für die grossen Koffer. Dadurch sind Neigungen von 0,60 m auf 1 m und Halbmesser bis zu 1,40 m herab entstanden (s. Abb. 5).

Die Bahnen endigen in einem waagerechten Theil, der zur Verlangsamung des Laufes sowie zum Aufhalten der Gepäck-

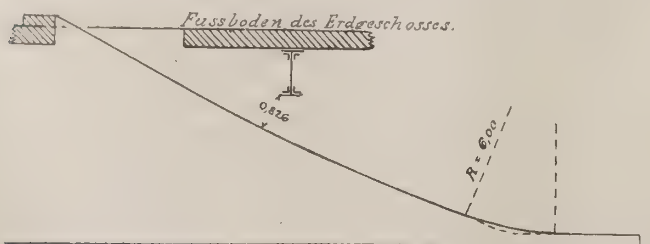


Abb. 5.

stücke nöthig ist. Eine gekrümmte Strecke vermittelt den Uebergang zwischen dem geneigten und dem waagerechten Theil. Die im Louvre-Kaufhaus auf 2 m bemessene Länge des waagerechten Theiles musste hier wegen der unvermeidlichen Pfeiler stellenweise sehr erheblich vermindert werden. So kam man dazu, am Ende jeder Bahn eine Matte mit bürstenartiger Oberfläche von 1,0 bis 1,50 m Länge anzuordnen, auf welcher auch die mit grösster Geschwindigkeit ankommenden Stücke zuverlässig aufgehalten werden (s. Abb. 6).

Die Geschwindigkeit der Stücke ist je nach ihrer äusseren Beschaffenheit sehr verschieden; während die Neigung von 0,40 m reichlich genügt für Koffer mit Eisenbeschlag oder aus glattem Holz, erweist sie sich als schwach für Koffer in Leinen-

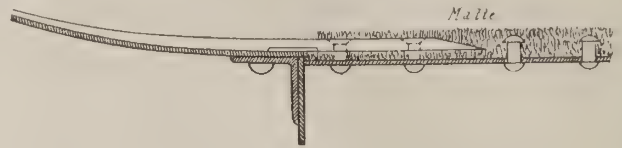


Abb. 6.

hülle, Reisetaschen, Packete mit Stoffumhüllung, Kisten aus rauhem Holz. Mit der Bürstenmatte kann man aber unbedenklich eine mittlere Neigung von 0,60 m annehmen, um die Beförderung aller Stücke sicher zu stellen.

Der obere Theil der Bahnen ist fest, der untere beweglich; beide Theile sind gelenkartig verbunden. Wenn die Bahn nicht benutzt wird, hebt man den unteren Theil soweit an, dass eine Höhe von 2 m über dem Bahnsteig frei bleibt.

Die Wendelbahn vom Erdgeschoss zum Obergeschoss (Gepäckaufbewahrung) hat einen Halbmesser von nur 0,90 m, bezogen auf die Mittellinie der Bahn. Diese wenig raumbedürftige Form ist seit langer Zeit im Kaufhaus Bon Marché in Anwendung.

Eine besondere Einrichtung dient zur Beförderung der Aufbewahrungsscheine von unten nach oben. Ein Riemen läuft über zwei Scheiben, von welchen die untere auf dem Fussboden des Erdgeschosses an einer Säule ihren Halt findet, die andere im Obergeschoss dagegen in einem Rahmen ruht, der hebelartig

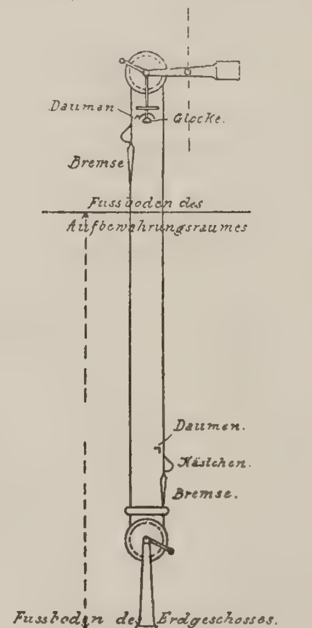


Abb. 7.

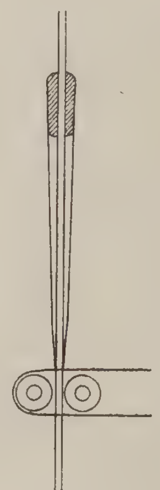


Abb. 8.

ausgebildet und drehbar befestigt ist. Ein Gegengewicht an diesem Rahmen hält den Lederriemen in Spannung (s. Abb. 7). Dieser trägt zwei Kästchen, von denen bei ruhendem Betriebe eins unten, eins oben sich befindet. Fordert ein Reisender sein Gepäck zurück, so wird der Schein in das untere Kästchen gelegt, der Bedienstete setzt die untere Riemenscheibe in Bewegung, die so lange weiterläuft, bis das Kästchen oben angelangt ist. In diesem Augenblick setzt ein am Riemen angebrachter Daumen eine Glocke in Thätigkeit. Das Bremsen geschieht durch Keile, die auf dem Riemen befestigt sind und sich in einem Rahmen zwischen zwei Holzrollen festklemmen (s. Abb. 8). Der Beamte oben entnimmt den Schein und schafft die Gepäckstücke in der Wendelbahn nach unten.

(Schluss folgt.)

Zur Entwickelungsgeschichte des Milchverkehrs.

Mit dem in den letzten Jahrzehnten ausserordentlich gesteigerten Wachsthum der städtischen Gemeinwesen hat sich die Milchversorgung immer schwieriger gestaltet. Zwar hat man mitten in den Städten grosse Molkereien errichtet. In Berlin soll die bekannte Molkerei von Bolle einen Bestand von 14 000 Milchkühen haben, die täglich etwa 85 000 l frische Milch für den Bedarf von rund 50 000 Haushaltungen liefern. Ausserdem befinden sich in den Berliner Vororten mehrere Hundert grössere Molkereien, die ihre Milchwagen nach Berlin senden. Aber das reicht nicht im entferntesten; Hunderttausende von Litern müssen vom Lande, zum Theil aus weiter Ferne, herbeigeschafft werden, zumeist mit der Eisenbahn. Damit hängt zusammen, dass sich auch ein neuer Stand, der Stand der Milchpächter oder Milchhändler, herausgebildet hat.

Nach einer Schätzung des Oekonomierathes Plehn beträgt die Milcherzeugung im Deutschen Reiche jährlich 19 000 Millionen Liter. Die Zahl der Kühe wird nämlich auf 10 000 000 und die durchschnittliche Jahresleistung einer Kuh auf 1 900 l angenommen. Wie viel Milch hiervon für den menschlichen Genuss unmittelbar verwendet wird, dürfte sich schwer sagen lassen. Thatsache ist, dass z. B. Berlin allein täglich rund 500 000 l frische Milch verbraucht. Aehnlich ist es in der Provinz in den Mittelpunkten der Industrie und des Bergbaues.

Wie nach Berlin, so hat sich nach allen grösseren Absatzgebieten ein regelmässiger Milchversand entwickelt. Die Milch wird in Anpassung an die Bedürfnisse fast ausschliesslich mit Nacht- oder Frühzügen versandt. Die leeren oder mit geringwerthigen Meiereiprodukten gefüllten Behälter — Kannen oder Fässer — kehren Nachmittags oder Abends zurück. Diese Regelmässigkeit des Transportgeschäfts und seine nicht von der Hand zu weisende volkswirthschaftliche und hygienische Bedeutung veranlassten zunächst die Einführung gewisser Beförderungsbegünstigungen, die die Vorläufer weiterer Vereinfachungen und Verbilligungen waren. Unter der Herrschaft der alten Lokal- (Binnen-) Tarife der Einzelbahnen mit ihren billigen Eilguttaxen — so betrug der Mindestsatz für Eilgut auf der Magdeburg-Leipziger Bahn gegen Ende der 60 er Jahre nur 2 Silbergroschen — mag zunächst, besonders im Nahverkehr, ein Bedürfniss für erleichternde oder Ausnahmebestimmungen nicht vorgelegen haben. Als mit Einführung des Reformtarifes im Jahre 1878 dieser Mindestsatz aber allgemein auf 30, später sogar auf 50 ₰ erhöht wurde, musste er für ein Produkt, wie frische Milch, als drückend empfunden werden. Die preussischen Staatsbahnen hatten, irren wir nicht, zuerst im Bereiche des früheren Bezirks Bromberg, schon im Jahre 1880 in die Lokaltarife die Bestimmung aufgenommen, dass Milch und leer zurückgehende Milchgefässe, als Frachtgut aufgegeben, mit den von der Verwaltung hierzu bestimmten Personenzügen (später auch mit den Eilgüterzügen) zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert werden durften. Für leer zurückgehende Milchgefässe, sofern sie mit dem Eigenthumsmerkmal des Besitzers versehen waren, kam die einfache Fracht nur für das halbe wirkliche Gewicht zur Berechnung; auch Bayern hatte schon 1883 erleichternde Bestimmungen; so wurde dort die Milch mit „Expresszügen“ gegen Zahlung der Eilgutfracht befördert; die leeren Gefässe waren frachtfrei. Es hat nun zwar schon damals nicht an Anregungen gefehlt, die in den verschiedenen Bahngebieten eingebürgerten Sonderbestimmungen für das ganze Reich einheitlich zu gestalten. Die Direktion Berlin hatte in der Sitzung der ständigen Tarifkommission vom 8./9. Februar 1883 die Aufnahme der preussischen in die allgemeinen Tarifbestimmungen vorgeschlagen, aber der Antrag wurde in der Generalkonferenz vom 7. Dezember 1883 abgelehnt. Erst durch den Beschluss der Generalkonferenz vom 20. Dezember 1898 ist hier ein weiterer entscheidender Schritt gethan, indem in den neu geschaffenen Spezialtarif für bestimmte Eilgüter unter Nr. 7 eingereiht wurden: Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken. Dann ist neuerdings unter § 41 der Allgemeinen Tarifvorschriften die Bestimmung aufgenommen: Für die Rückbeförderung der als Stückgut aufgegebenen, mit Magermilch, Buttermilch und Molken gefüllten Milchgefässe, welche mit dem Eigenthumsmerkmal des Besitzers versehen an diesen zurückgehen, wird die Fracht nach dem halben wirklichen Gewicht, jedoch für mindestens 20 kg, nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse berechnet.

In Preussen räumte man den Milchversendern noch weitere Vortheile ein. Die ersten Anfänge fallen in die Jahre 1883 und 1884, indem man sogen. Milchabonnements einrichtete. Nach einem Ministerialerlass vom 24. Oktober 1884 werden auf Grund der inzwischen gesammelten Erfahrungen die „Bedingungen für die Beförderung von Milch im Abonnement“, später „Bedingungen für die regelmässige Beförderung von Milch“ genannt, festgesetzt und sind gegenwärtig für den Bereich des gesammten preussisch-hessischen Bahnnetzes sowie der Reichseisenbahnen übernommen. Es ist bezeichnend, dass diese Bestimmungen mit wenigen dem fortschreitenden Bedürfniss entsprechenden Aenderungen bis heute beibehalten sind. Die Aufgabe, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Landwirthschaft und des Molkereiwesens, insbesondere durch das Zusammenfassen der Einzelsendungen zu einer einzigen Abfertigungsposition und durch die Mitwirkung der Betheiligten (Verfrachter) bei den Abfertigungs- und Ladegeschäften die denkbar grösste Verbilligung und Vereinfachung in der Beförderung zu erreichen, hat hier eine befriedigende Lösung gefunden. Aus dem nachfolgenden Auszug geht das Wesen der Einrichtung näher hervor.

§ 1. Für regelmässige Milchsendungen einschliesslich sterilisirter Milch, Fettmilch und Sahne und leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehende Gefässe zwischen zwei Stationen kann monatliche Frachtstundung erfolgen. Die Züge bestimmt die Verwaltung.

§ 2. Anträge nach Formular sind bei der Aufgabestation einzureichen.

§ 3. Die zu leistende Geldsicherheitstellung beträgt das $1\frac{1}{2}$ fache des monatlichen Frachtaufkommens.

§ 4. Die Milchgefässe sollen handlich und dicht verschlossen sein, ihr Fassungsgehalt soll nicht über 40 l betragen. Dieser sowie das Eigengewicht müssen auf dem Gefäss angeschrieben sein. Zur Kennzeichnung dienen Messingschilder mit dem Namen des Versenders und des Empfängers und der Bezeichnung der Versand- und Empfangsstation.

§ 5. Die Aufgabe wird bewirkt unter Uebergabe eines dreitheiligen Milchversandscheines. Der Stamm bleibt auf der Versandstation; Abschnitt 1 und 2 begleiten die Sendung bis zur Bestimmungsstation, wo Abschnitt 1 abgetrennt, Abschnitt 2 dem Empfänger mit dem Gute ausgehändigt wird. Der Milchversandschein enthält die Angaben über die Zahl der Gefässe, deren Literinhalt und über das Eigengewicht dieser Gefässe; bei Kistensendungen tritt an Stelle der Liter das Gewicht.

§ 6. Der Versender kann Milchsendungen an verschiedene Empfänger adressiren, hat dann aber am Bestimmungsorte einen Bevollmächtigten zu ernennen. Anderenfalls ist für jeden Empfänger ein Versandschein auszufertigen.

§ 7. Unrichtige Maass- oder Gewichtsangaben werden in Gemässheit der Eisenbahn-Verkehrsordnung verfolgt.

§ 8. Das Ein- und Ausladen liegt dem Versender und dem Empfänger ob, die Mitwirkung der Eisenbahn ist jedoch nicht ausgeschlossen.

§ 9. Durch Abnahme der Milch und des Abschnittes 2 des Versandscheines wird der richtige Empfang der Milch anerkannt.

§ 10. Die leeren oder mit Magermilch usw. gefüllt zurückkehrenden Gefässe werden ebenso, wie auf dem Hintransport die gefüllten, auf Milchversandschein, welcher die Stückzahl und das Gewicht der Gefässe enthalten muss, befördert. Fehlende Gefässe sind bei Verlust der Ansprüche sofort abzufordern.

§ 11. Die Frachtberechnung erfolgt nach der gewöhnlichen Stückgutklasse unter Zugrundelegung des monatlichen Gesammtgewichtes aller Transporte in einer Summe. Das Gesammtgewicht der gefüllt beförderten Gefässe wird zu diesem Zwecke aufgerechnet und dazu das halbe Gewicht der leeren Gefässe gezählt. Bei der Gewichtsberechnung von Kannenmilch und Milch in Fässern wird 1 l Milch (Vollmilch) mit Einschluss der Gefässe zu 1 kg angenommen. Angefangene 10 kg gelten für voll, Beträge unter 5 ₰ werden nicht berechnet, solche von 5 ₰ an bis 10 ₰ aufwärts auf 10 ₰ abgerundet. Als Mindestbetrag werden 5 ℳ erhoben. Für aussergewöhnliche Fälle (Beginn oder Auflösung des Stundungsverhältnisses im Laufe des Monats, Todesfälle, Seuchen) sind besondere Bestimmungen getroffen.

§ 12. Die Fracht kann beliebig in Frankatur durch den Versender oder in Ueberweisung auf den Empfänger entrichtet werden.

§ 13. Ist die Stundungssumme erreicht, so sind Abschlagszahlungen zu leisten.

So weit die preussischen Bestimmungen, die nun bald eine 20 jährige Erprobung hinter sich haben und die den gehegten Erwartungen im grossen und ganzen entsprochen haben.

In Bayern ist man einen anderen Weg gegangen. Im inneren Verkehr besteht ein besonderer Tarif für die Beförderung von Milch, den wir hier folgen lassen:

1. Milchsendungen werden als Expressgut zu den Sätzen des nachstehenden Ausnahmetarifes abgefertigt. Die Mindestgebühr beträgt 20 ₰.

2. Bei Verwendung von amtlich geaichten oder solchen Gefässen, an denen der Fassungsgehalt sonst in deutlicher und

haltbarer Weise angegeben ist, wird von Ermittelung des Gewichtes Abstand genommen. Der Frachtberechnung wird der angegebene Fassungsgehalt unter Annahme des Gewichtes von 1 l = 1 kg zu Grunde gelegt, das Gewicht der Gefässe aber ausser Ansatz gelassen. Bei Verwendung anderer Gefässe erfolgt die Abfertigung nach dem wirklichen Gewichte.

3. Das Gewicht wird auf volle 10 kg, der Erhebungsbetrag auf volle 5 ₰ abgerundet.

4. Die Gepäckscheingebühr kommt nicht zur Erhebung.

5. Die Beförderung erfolgt, sofern mit Rücksicht auf den Fahrplan die Benutzung eines gemischten oder Güterzuges nicht vorzuziehen ist, mit Personenzügen. Aus fahrdienstlichen Gründen können einzelne Züge von der Benutzung zu Milchsendungen durch die Betriebsdirektionen ausgeschlossen werden. Dies wird durch Schalteranschlag bekannt gegeben. Die Benutzung von Schnellzügen ist ausgeschlossen.

6. Die leeren Milchgefässe werden bei der Rücksendung gleichfalls als Expressgut und zwar frachtfrei befördert, und gelten auch hierfür die unter 4 und 5 gegebenen Bestimmungen. Für Verlust, Beschädigung oder für Versäumung der Lieferfrist bei Beförderung der leeren Milchgefässe wird nicht gehaftet.

7. Für den Rücktransport leerer Gefässe, die in gefülltem Zustande als Frachtgut abgefertigt wurden, wird Frachtfreiheit nicht gewährt, wie auch bei solchen als Frachtgut beförderten Milchsendungen obige Bestimmungen unter 2 bezüglich der Gewichtsermittelung nicht platzgreifen.

Frachtsätze für 100 kg in Mark *)

km	ℳ	km	ℳ	km	ℳ	km	ℳ	km	ℳ	km	ℳ
1	0,12	8	0,22	15	0,33	22	0,43	29	0,54	90	1,45
2	0,13	9	0,24	16	0,34	23	0,45	30	0,55	100	1,60
3	0,15	10	0,25	17	0,36	24	0,46	40	0,70	110	1,75
4	0,16	11	0,27	18	0,37	25	0,48	50	0,85	120	1,90
5	0,18	12	0,28	19	0,39	26	0,49	60	1,00	130	2,05
6	0,19	13	0,30	20	0,40	27	0,51	70	1,15	140	2,20
7	0,21	14	0,31	21	0,42	28	0,52	80	1,30	150	2,35

Ohne auf die Vorzüge oder Mängel des einen oder anderen Verfahrens näher einzugehen, liegt wohl die Frage nahe, welchen Erfolg die getroffenen Einrichtungen gehabt haben. Ueber den Umfang des Milchverkehres in den verschiedenen Zeitabschnitten und über die Einnahmen stehen leider zahlenmässige Nachweise nicht zu Gebote. Aus der unaufhaltsam fortschreitenden Vermehrung der Milchversendungen muss aber der Schluss gezogen werden, dass das Publikum wie die Eisenbahn bei dem jetzt in Kraft stehenden Verfahren ihre Rechnung finden. Vor allem hat sich das Absatzgebiet der Milch immer mehr vergrössert. Geht man doch in Preussen mit dem Gedanken um, unter Anwendung eines neu erfundenen Kühl- und Konservirungsverfahrens frische Milch sogar von Hannover nach Berlin zu verschicken. Hier und da, z. B. im Westfälischen, haben sich die Bauern zu Versandgenossenschaften zusammengethan; ein Sammelwagen fährt Morgens die einzelnen Höfe ab und bringt die gefüllten Kannen zur Bahn; derselbe Wagen bringt Abends die leeren Kannen an die einzelnen Besitzer zurück, und während die Meiereien und Holländereien ihre Milchprodukte nach der Stadt senden, erhalten sie zum Theil minderwerthige Milcherzeugnisse zur Verwerthung im Wirthschaftsbetriebe zurück.

*) Von 30 km ab nur von 10 zu 10 km angegeben.

Es ist klar, dass der bequeme und schnelle Absatz der Frischmilch auf die landwirthschaftlichen und die damit verwandten Betriebe ausserordentlich befruchtend einwirkt und für diese eine Einnahmequelle von hoher Bedeutung bildet. Daneben ist der grossstädtische Milchhandel die Nährmutter für Tausende von Geschäftsleuten. Und wer möchte die gesundheitliche Seite der Angelegenheit für den Grossstädter unterschätzen?

Frische Milch erfordert eine rasche Beförderung. Zuerst war die Beförderung mit Personenzügen die Regel. So kam es, dass die Packwagen dieser Züge nach und nach mit Kannen und Fässern derart angefüllt waren, dass ihre Unterbringung und zweckmässige Aufstellung ernstliche Sorgen bereitete. Dazu kam, dass gerade an den kleinsten Haltepunkten mit verschwindendem Personenverkehr sich oft ein so starker Milchverkehr entwickelte, dass dessen Abwickelung die regelmässige Abfertigung der Personenzüge in Frage stellte. Eine weitere Schwierigkeit entstand den Eisenbahnen in der Aussonderung der einander ganz ähnlich sehenden Milchgefässe für die einzelnen Stationen, schwierig deshalb, weil die an den Behältern angebrachten Merkmale nicht besonders in die Augen fallen und die Beklebung vollständig fehlt. Um diesen Uebelständen abzuhelfen, hat man nach Möglichkeit Stationswagen gebildet, die dem Zuge nur an- oder von ihm abgehängt zu werden brauchten. Wo es wirthschaftlich gerechtfertigt erschien, wurden ferner besondere Milchzüge eingestellt, die den starken Früh- und Spätverkehr aufnahmen. Derartige Milchzüge verkehren jetzt u. a. aus dem nordwestlichen Theile Westfalens nach dem Ruhrkohlenrevier. Ob zur besseren Ausnutzung des Fahrmaterials hierbei besonders eingerichtete Wagen mit mehreren Böden verwendet werden, ist dem Verfasser nicht bekannt geworden.

Was die Milchgefässe betrifft, so kommen meistens eiserne verzinkte, auch mit Mennige bestrichene Kannen, dann Holzkannen, hölzerne Fässer, weniger Kisten vor. Die gewöhnlichen Milchkannen sind in Norddeutschland von fast übereinstimmender Form und Grösse. Es fehlt auch hier nicht an patentirten Besonderheiten, die sich auf den Ausguss, Verschluss usw. beziehen. Eine Milchkanne aus Eichenholz mit Metallverschluss in ansprechender Form wird von H. Marth in Berlin hergestellt. Die Milchfässer unterscheiden sich von anderen Fässern nur durch ihren eigenartigen Schraubenverschluss.

Die bereits erwähnte Schwierigkeit des Aussuchens der Kannen auf den Versand- und Empfangs- sowie auf den Umladestationen hat vielfach zur Einführung eines besseren Unterscheidungsmerkmales als der namentlich bei Lampenlicht schlecht erkennbaren Aufschriften Anlass gegeben; man griff, soviel bekannt, zuerst im Cölner Bezirk, zu dem Mittel farbiger Kennzeichnung der Kannen. Die Versandstation der gefüllten Kanne hat ihr farbiges Erkennungszeichen am Deckel, die Empfangsstation am abgeschrägten Theile, dem Halse der Kanne. Hat beispielsweise die Milchversandstation Münster i/W. die Farben schwarz-weiss, die Empfangsstation Bochum die Farben roth-weiss, so weiss jeder Eingeweihte, dass eine am Deckel schwarz-weiss, am Halse roth-weiss gezeichnete Kanne gefüllt von Münster nach Bochum und leer von Bochum nach Münster geht. Diese farbigen Bezeichnungen lassen sich natürlich durch Anbringen von Kreuzen, Ringen und ähnlichen Figuren je nach dem Bedürfniss ändern. Farbiger Anstrich ist natürlich öfters zu erneuern. Ob sich in Preussen der Fassungsgehalt der Kannen (40 l) für einzelne Verkehrsbeziehungen nicht zweckmässig erweitern liesse, würde der Erwägung bedürfen. In Bayern besteht eine Beschränkung des Inhalts nicht. Auf der schweizerischen Centralbahn sah Verfasser Gefässe von mindestens 100 l Inhalt, die von nur einem Arbeiter bewegt und auf der dreirädrigen Karre aus dem Spezialwagen nach dem Eilgutschuppen befördert wurden. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Erhöhung der Bauthätigkeit im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen.** In einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse vom 20. d. Mts. spricht sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten dahin aus, er habe aus den erstatteten Finanzberichten in Bezug auf die Bauthätigkeit ersehen, dass die für Rechnung des Etats-Extraordinariums und des ausseretatsmässigen Dispositionsfonds zu bestreitenden Ausgaben im laufenden Etatsjahre eine ausserordentliche Höhe erreichen und damit die Ausgaben der letzten Vorjahre erheblich übersteigen werden. Da auch rücksichtlich der Aufwendungen aus den Eisenbahnkreditgesetzen nach den für das laufende Etatsjahr vorliegenden Veranschlagungen mit einer wesentlichen Steigerung zu rechnen ist, so entnimmt der Minister daraus mit Befriedigung, dass die Bauthätigkeit in Ausführung der früheren — auch in dieser Zeitung mitgetheilten — Erlasse vom 28. September 1901 und 16. Januar d. J. wirksam gefördert werde. Dann heisst es in dem Erlasse weiter: „Der auf dem Erwerbsleben noch fortgesetzt lastende Druck, dessen Milderung die Staatsregierung nach wie vor mit allen Kräften anstrebt, erheischt es, dass die Eisenbahnverwaltung auch fernerhin durch eine erhöhte Bauthätigkeit, soweit irgend angängig, die Arbeitsgelegenheit im Lande vermehrt und der gesammten Gewerbethätigkeit Unterstützung gewährt. Ich bringe deshalb den königlichen Eisenbahndirektionen insbesondere den Erlass vom 16. Januar d. J. hierdurch in Erinnerung und beauftrage Sie, in Beachtung der dort gegebenen Weisungen auf die Schaffung von Arbeitsgelegenheit, zu der auch die inzwischen durch das Gesetz vom 20. Mai d. J. bereitgestellten Kredite weitere beträchtliche Mittel bieten, unausgesetzt bedacht zu bleiben. Soweit es meiner Genehmigung bedarf, ist diese von Fall zu Fall ohne Verzug einzuholen.“

— **Aushang der wichtigeren Bestimmungen für den Personenverkehr.** Nachdem sich die Mehrzahl der preussischen Eisenbahndirektionen gegen eine Erneuerung der auf den Stationen aushängenden, abänderungsbedürftigen Zusammenstellung der wichtigeren Bestimmungen für den Personenverkehr ausgesprochen hat, weil ihr erfahrungsmässig von den Reisenden nur selten Beachtung geschenkt wird, hat sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Einziehung dieses Aushanges auch im Hinblick darauf einverstanden erklärt, dass die wichtigeren Bestimmungen in dem durch § 65 der Betriebsordnung vorgeschriebenen Auszug aus der Betriebs- und Verkehrsordnung enthalten und dass ausserdem vollständige Auszüge aus der Eisenbahn-Verkehrsordnung in die amtlichen Kursbücher aufgenommen sind. Es muss daher, wie der Ministerialerlass ausführt, angenommen werden, dass das Publikum ausreichende Gelegenheit hat, sich während der Reise über die einschlägigen Bestimmungen zu unterrichten.

— **Bedingungen für den Verkauf alter Materialien.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat für den Verkauf alter Materialien Bedingungen festgesetzt, die bis auf weiteres den Ausschreibungen zu Grunde zu legen sind. Die Bedingungen enthalten genaue Bestimmungen über den Gegenstand des Verkaufs, über Form und Inhalt der Angebote, die Zuschlagsertheilung, den Vertragsabschluss und die Sicherheitsleistung sowie die Zahlung des Kaufpreises und die Uebernahme der erstandenen Gegenstände; ferner sind darin Bestimmungen über die Vertragsstrafe, die Aufhebung und Uebertragbarkeit des Vertrages sowie für ein etwa einzusetzendes Schiedsgericht und schliesslich über die Tragung der Kosten und Stempelabgaben festgesetzt. Gleichzeitig hat der Herr Minister die königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass in den Fällen, in denen der Zuschlag nicht bereits in der Eröffnungsverhandlung ertheilt wird, die Ermittelung der Höchstgebote sofort nach dem Schlusse der Verhandlung in Angriff genommen und der Zuschlag in kürzester Zeit, im allgemeinen spätestens in sechs Tagen, ertheilt wird. Hierdurch soll es ermöglicht werden, bei nicht fristgemässer Hinterlegung des Pfandes seitens des Höchstbietenden den Zuschlag dem Zweithöchstbietenden innerhalb der Zeit, für die sich die Bieter an ihre Angebote gebunden haben, zu ertheilen.

— **Breslau-Herby-Czenstochow.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Herstellung einer besseren Verbindung Breslaus mit Herby auf dem Wege über Oels, Namslau, Kreuzburg und Lublinitz angeordnet, unter Erzielung günstiger Anschlüsse auf der russischen Linie Herby-Czenstochow an die Züge der Warschau-Wiener Bahn in Czenstochow. Dazu bemerkt die „Schles. Ztg.“: „Dem Minister gebührt hierfür lebhafter Dank. Wir hoffen und wünschen, dass unter der herzustellenden besseren Verbindung eine Schnellzugverbindung verstanden sein soll. Die Anwohner der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn werden die Einrichtung eines Schnellverkehrs Breslau-Lublinitz mit Freuden begrüssen, der Verkehr mit Russisch-Polen aber wird, und das ist die Hauptsache, durch die angeordnete wirkungsvolle Nutzbarmachung der russischen Abkürzungslinie Herby-Czenstochow wesentlich gewinnen. Die Verwaltung dieser Abkürzungslinie will es hierbei ihrerseits an dem Erforderlichen hierfür nicht fehlen lassen. Die Beförderung der mit der Warschau-Wiener Bahn in Czenstochow weiterreisenden Personen und ihres Gepäcks von Bahnhof zu Bahnhof und umgekehrt wird mit Wagen auf Kosten der Eisenbahn Herby-Czenstochow erfolgen, und zwar ohne Erhebung einer besonderen Gebühr.“

— **Bahnhofsbuchhandel.** Vor einiger Zeit kündigte eine königliche Eisenbahndirektion den Bahnhofsbuchhändlern ihres Bezirks die laufenden Verträge, um den gesammten Bahnhofsbuchhandel einer Berliner Buchhandlung zu übertragen. Dagegen wendeten sich die betroffenen kleinen Bahnhofsbuchhändler in einer Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten, welcher, wie der „Berl. Akt.“ meldet, inzwischen die Zurücknahme der Kündigungen angeordnet und in die Centralisirung des Bahnhofsbuchhandels durch eine Berliner Firma nicht gewilligt haben soll.

— **Die Schnellbahnfahrten auf der Strecke Marienfelde-Zossen** wurden am 17. d. Mts. durch den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten einer Besichtigung unterzogen. Die Fahrt nach Zossen wurde hierbei mit dem von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gestellten Schnellbahnwagen in einer Geschwindigkeit von 110 bis 120 km/Std. zurückgelegt. Die Rückfahrt erfolgte mit dem von Siemens & Halske gestellten Schnellbahnwagen. Am 22. d. Mts. fand ein Ausflug des Berliner Vereins für Eisenbahnkunde nach Marienfelde statt, an welchem sich etwa 50 Herren betheiligten. Den Erschienenen wurde Gelegenheit gegeben, die für die Schnellbahnfahrten getroffenen Einrichtungen und Anlagen eingehend zu besichtigen, und es wurden sodann in Lichtenrade beide Wagen einzeln in voller Fahrt an ihnen vorbeigeführt. Eine Theilnahme an diesen Schnellfahrten konnte jedoch mit Rücksicht auf die grosse Zahl der Theilnehmer nicht gestattet werden. Auf die bisher erreichten Ergebnisse und die weiter angestrebten Ziele der Probefahrten gedenken wir später noch in einer besonderen Darstellung zurückzukommen und beschränken uns daher zunächst nur auf die Mittheilung, dass die Erklärung der Wageneinrichtung und der zur Feststellung der Stromstärke, des Luftdrucks usw. angebrachten verschiedenen Apparate das grösste Interesse aller Betheiligten erregte. Da sich der Oberbau der Versuchsstrecke bekanntlich für die Erreichung noch grösserer Geschwindigkeiten als zu schwach erwiesen hat, so wird demnächst ihr Umbau mit 41 kg-Schienen erfolgen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 105 502 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 584 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 95 858 und auf den Arbeitstag 15 976 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 1 608 und im ganzen 9 644 Doppelwagen oder 10,1 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug, wie bereits mitgetheilt, in dem vorbezeichneten Zeitraume am 17. d. Mts. 18 033 Wagen, an welchem Tage diejenige des Vorjahres um 1 846 Doppelwagen überholt wurde.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 18 704 offene Wagen gegen 17 142 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 1 562 oder 9,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 15 830 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 2 sowie von anderen Gütern 12 Doppelwagen.

— **Sicherung des Zugverkehres.** Verschiedene in der letzten Zeit vorgekommene Unregelmässigkeiten im Signal- und Zugmeldedienst, die theilweise von schweren Folgen begleitet waren, veranlassten die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen, das unterstellte Personal neuerdings nachdrücklichst darauf hinzuweisen, dass die auf die Sicherung des Zugverkehres abzielenden Vorschriften *sorgfältigst und unter allen Umständen* beachtet werden müssen. Als ganz besonders wichtige Bestimmungen werden in dem Erlasse hervorgehoben, dass a) die Einfahrterlaubniss erst ertheilt wird, wenn feststeht, dass die Gleise, die der Zug zu durchfahren hat, frei sind und die zu durchfahrenden und die abweisenden Weichen — auch die verschlossenen — richtig stehen; b) das Zugmeldeverfahren genau nach dem Wortlaute der Bestimmungen durchgeführt wird und die einschlägigen, von beiden Stationen vollständig aufzunehmenden Telegramme im Zugmeldebuch eingetragen werden; c) die Annahme und das Rückmelden von Zügen erst dann erfolgt, wenn das Fahrzeug mit dem Schlusssignal innerhalb des Einfahrtsignals angelangt *und das Einfahrtsignal in die Haltstellung zurückverbracht ist*; d) der Fahrstrassenhebel bei Bahnsteigstellwerken nur vom dienstthuenden Stationsbeamten bedient, und wenn es sich um die Zurücknahme einer Einfahrt handelt, erst dann zurückgestellt wird, wenn der einfahrende Zug seine Weichenstrasse *vollständig* durchfahren hat und ausserdem mit der Lokomotive mindestens in der Höhe des Stationsgebäudes angekommen oder in der Station zum Stillstande gekommen ist; e) die Blockkurbel bei Stellwerken mit Stationsblockung erst zurückgestellt wird, wenn der einfahrende Zug seine Weichenstrasse *vollständig* durchfahren hat oder in der Station zum Stillstande gekommen ist und f) eine Weiche nur umgestellt wird, wenn der Weichensteller sich von dem Freisein der Weiche und des Gleises, auf das er die Weiche zu stellen beabsichtigt, überzeugt hat.

Die Nichtbeachtung dieser sowie aller übrigen zur Sicherung des Zugverkehres erlassenen Vorschriften wird — gleichviel ob diese weitere Folgen nach sich gezogen hat oder nicht — mit aller Strenge geahndet werden und zunächst die *sofortige Entfernung* des Schuldigen vom Betriebsdienste im Gefolge haben; gegebenenfalls wird aber auch dessen Dienstentlassung in Erwägung gezogen werden. Die Kontrolbeamten sowie die Vorstände der Bahnstationen sollen das Personal über die Tragweite etwaiger Zuwiderhandlungen *eingehend belehren* und die Dienstführung des Personals in dieser Hinsicht *sorgfältig* überwachen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat September d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 867) km befördert 3 440 714 (3 397 312) Personen und 763 037 (708 246) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 968 000 (1 919 666) ℳ, aus dem Güterverkehr 3 019 000 (2 788 469) ℳ und aus sonstigen Quellen 286 000 (286 000) ℳ, im ganzen 5 273 000 (4 994 135) ℳ, mehr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 278 865 ℳ. Vom 1. April bis letzten September d. J. betrugen die Einnahmen 30 368 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 644 180 ℳ.

— **Wiederverwendung entlassener Beamten usw. in Württemberg.** Zur Vermeidung von erfolglosen Gesuchen entlassener Beamten usw. der Verkehrsanstalten um Wiederverwendung ist von dem zuständigen Ministerium darauf hingewiesen worden, dass Beamte und Arbeiter, die wegen gerichtlich strafbarer Handlungen aus dem Dienst der Verkehrsanstalten entlassen worden sind, keine Aussicht auf Wiederverwendung haben.

— **Filderbahn.** Der elektrische Betrieb der Bahn zwischen Stuttgart und Degerloch ist seit Beginn dieses Monats auf unbestimmte Zeit eingestellt, es findet nur Dampfbetrieb statt. Eifrig wird daran gearbeitet, die Vollspur auch zwischen Degerloch und Vaihingen einzuführen. Wenn die Arbeiten hierzu vollendet sind und die Vollspur fertiggestellt ist, wird voraussichtlich auch auf der Strecke Degerloch-Vaihingen der elektrische Betrieb eingestellt werden. In nicht allzu ferner Zeit soll dann die Strecke bis Neuhausen in Vollspur umgebaut werden.

— **Doktor-Ingeniörprüfung.** In dieser Angelegenheit hat jetzt, wie die „B. N. Nachr." melden, der Vorstand des Verbandes deutscher Architekten- und Ingeniörvereine an den preussischen Kultusminister eine Eingabe gerichtet, welche dahin geht: 1. die staatlich geprüften Architekten und Ingeniöre hinsichtlich der Zulassung zur Prüfung des Doktoringeniörs mit dem Diplomingeniör von den technischen Hochschulen vollkommen gleichzustellen; 2. dass überall da, wo Vorschriften darüber noch fehlen, im Interesse des gesammten höheren Baufaches schleunigst Uebergangsbestimmungen erlassen werden; 3. die einheitliche Regelung dieser wichtigen Fragen an allen deutschen Hochschulen angestrebt werde. Wenn auch dem Vernehmen nach eine Vereinigung der staatlichen und akademischen Prüfung am Schlusse des Studiums in Aussicht genommen ist, wodurch für die Zukunft die jetzt bestehenden Gegensätze ja ohne weiteres verschwinden würden, so sei damit doch die Frage noch nicht für diejenigen gelöst, die sich bisher den staatlichen Prüfungen unterzogen haben oder bis zur Einführung der einheitlichen Prüfung noch unterziehen werden.

Auch an die Ministerien der anderen in Betracht kommenden Bundesstaaten sind entsprechende Eingaben gesandt.

Oesterreich.

— **Belobung der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anlässlich der Manöver.** Der Reichskriegsminister hat an diese Verwaltung einen Erlass gerichtet, worin im Allerhöchsten Auftrag der Direktion und dem betheiligten Personal die lobende Anerkennung für die ganz ausserordentlich sorgfältigen Vorbereitungen sowie für die in jeder Hinsicht vorzügliche, musterhafte Durchführung der Truppenbeförderung anlässlich der diesjährigen Manöver in Westungarn ausgesprochen wird. Aus dem gleichen Anlass hat der Eisenbahnminister einen Erlass an die Verwaltung der Nordbahn gelangen lassen, in welchem er die Befriedigung darüber kundgibt, dass die Abbeförderung der bei den diesjährigen Herbstmanövern in Westungarn zusammengezogenen Truppen von den gesellschaftlichen Organen und Dienststellen in mustergültiger Weise durchgeführt worden ist. Die erfolgreiche Leistung, welche den umsichtigen Vorbereitungen, dem genauen Dienstgange und nicht zuletzt dem einträchtigen patriotischen Zusammenwirken der berufenen Funktionäre zu danken ist, sei um so höher anzuschlagen, als der Stand der in den gesellschaftlichen Einladestationen zur Abbeförderung gelangten Truppen, Pferde, Fuhrwerke und Militärgüter ein beträchtlicher war und gleichzeitig mit diesen Transporten auch ein sehr erheblicher Civilverkehr ohne Störung abgewickelt wurde. Der Minister spricht dem Verwaltungsrathe für die hochbefriedigende Durchführung der dem gesellschaftlichen Unternehmen aus dem bezeichneten Anlasse erwachsenen Aufgaben die vollste Anerkennung des Eisenbahnministeriums mit dem Ersuchen aus, von dieser Kundgebung die betheiligten gesellschaftlichen Funktionäre und Dienststellen entsprechend in Kenntniss zu setzen. Der Verwaltungsrath hat diese beiden ehrenden Anerkennungen mit hoher Befriedigung zur Kenntniss genommen und den Generaldirektor beauftragt, das gesammte Personal von diesen beiden Erlassen unter Ausdruck des Dankes für die gewissenhafte Pflichterfüllung zu verständigen.

— **Neue Aufträge für Lokomotiv- und Wagenfabriken.** Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde kürzlich ein Dringlichkeitsantrag angenommen, welcher die Regierung auffordert, die für spätere Zeiträume bestimmten Bestellungen für staatliche Zwecke, insbesondere aus den Investitionskrediten, schon jetzt der Industrie zuzuwenden. Gelegentlich der Verhandlung dieses Antrages nahm der Eisenbahnminister Anlass, dem Abgeordnetenhause zu versichern, dass die Regierung mit der grössten Aufmerksamkeit die einzelnen Phasen der überaus beklagenswerthen Stockung verfolge, die sich in den Absatzverhältnissen der Eisenindustrie, namentlich der Lokomotiv- und Wagenfabriken, dann der Maschinen- und Werkzeugfabriken schon seit längerer Zeit geltend mache. Es seien von der Regierung schon im Vorjahre die Maassnahmen erwogen worden, welche zu dem Zwecke ergriffen werden könnten, um der Bedrängniss der erwähnten Industrien die thunlichste Milderung zu verschaffen. Dementsprechend sei die Regierung bemüht gewesen, innerhalb der Grenze, welche ihr durch die verfassungsmässig bewilligten Kredite gezogen sind, der Industrie Hilfe zuzuwenden. Von der Staatseisenbahnverwaltung seien in den Jahren 1901 und 1902 Bestellungen von rund 60 000 000 Kr. bewirkt worden. Darin sei inbegriffen die Beschaffung von 329 Lokomotiven, 494 Personenwagen, 5 960 Güter- und Dienstwagen. Diese Bestellungen seien nur dadurch ermöglicht worden, dass auch Kredite späterer Jahre herangezogen wurden. Es sei, um den Fabriken ein reichlicheres Maass von Arbeit zu verschaffen und ihnen auch möglichst lange Liefertermine gewähren zu können, von den für das Jahr 1903 vorgesehenen Investitionskrediten für den Fahrpark von zusammen 14 700 000 Kr. der namhafte Theil von 12 360 000 Kr., für Hilfsmaschinen, Werkzeuge usw. vom Kredite in der Höhe von 1 550 000 Kr. der Theilbetrag von vorläufig 200 000 Kr. voraus verwendet worden. Es stehen somit von den Investitionskrediten des Jahres 1903 nur noch 3 700 000 Kr. zur Verfügung, welcher Betrag sich bei Heranziehung verschiedener Kreditreste aus den Jahren 1901 und 1902 auf 5 300 000 Kr. und unter Hinzurechnung eines Kreditrestes für erst zu eröffnende Lokalbahnen auf rund 6 000 000 Kr. erhöhe. Für das Jahr 1904 sei im Investitionsprogramme in gleicher Weise wie in den vorausgehenden Jahren ein Betrag von 14 700 000 Kr. zum Zwecke der Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln und 1 500 000 Kr. für Hilfsmaschinen und Werkzeuge eingestellt. Ferner enthalte der Staatsvoranschlag für das Jahr 1903 im Etat des Eisenbahnministeriums einen Kredit von 1 700 000 Kr. für Erneuerung von Fahrbetriebsmitteln. Insgesammt ständen daher im Falle der Heranziehung des einschlägigen Investitionskredites für das Jahr 1904 und nach verfassungsmässiger Genehmigung des Staatsvoranschlages rund 24 000 000 Kr. und nach Abzug eines Betrages von 3 000 000 Kr., welche für Bremseinrichtungen bestimmt sind, von 21 000 000 Kr. zur Verfügung.

Was die Bestellungen der Staatseisenbahnverwaltung bei den in Frage stehenden Industrien anlangt, so seien die Fahrparkbestellungen für die Alpenbahnen zum Theil in den allgemeinen Bestellungsaufträgen inbegriffen, und zwar insofern, als zunächst die allgemeinen Fahrparknachschaffungen die Mittel bieten werden, um die vor dem Jahre 1905 oder im Jahre 1905 zur Eröffnung gelangenden Bahnen auszustatten. Die Bewilligung des Kreditbetrages für die Fahrparkanschaffungen der Alpenbahnen werde dagegen zum grösseren Theil erst in die Zeit nach 1905 fallen. Eine sofortige Bestellung sei schon aus diesem Grunde unthunlich, ferner aber auch aus dem technischen Grunde, dass heute die genaue Feststellung der Anzahl und der Art der Fahrbetriebsmittel noch nicht möglich sei. Die technischen Arbeiten seien in dieser Richtung im Zuge. Es sei hierzu vor allem die Fertigstellung der Baupläne erforderlich. Weiter arbeiten die ausgezeichneten Maschinentechniker, über welche die Staatseisenbahnverwaltung verfügt, eben jetzt an der Feststellung einer neuen, noch weiter verbesserten Bauart für die Lokomotiven, welche auf den Alpenbahnen verwendet werden sollen. Da ein wichtiger Theil dieser Alpenbahnen erst im Jahre 1908 dem Betriebe übergeben werden soll, sei es geradezu Pflicht der Eisenbahnverwaltungen, mit den Bestellungen dieser Maschinen nicht allzu früh vorzugehen, weil man die technischen Fortschritte, welche stürmisch Jahr für Jahr in diesem Fache sich vollziehen, für die Zwecke des zukünftigen Betriebes ausnützen müsse.

Der Minister erklärt, dass die staatliche Eisenbahnverwaltung sich gern bereit finde, die Hinausgabe weiterer Vorausbestellungen aus dem Investitionskredite in Aussicht zu nehmen. In dieser Hinsicht sei eine Wagenbestellung von 470 Stück im Betrage von 3 400 000 Kr. bereits eingeleitet. Das Eisenbahnministerium werde sich behufs Beschaffung von Lokomotiven, welche nur unter Heranziehung eines Theiles des

für diese Zwecke für das Jahr 1904 festgesetzten Kredites erfolgen kann, mit dem Finanzministerium ins Einvernehmen setzen, und der Minister glaube, dass es Dank dem Entgegenkommen, welches der Finanzminister in dieser Richtung in Aussicht stelle, möglich sein werde, schon in kurzer Zeit mit einer weiteren Bestellung einer grossen Anzahl von Lokomotiven vorzugehen. Als selbstverständlich müsse bezeichnet werden, dass die betheiligten Industrien sich in Würdigung des ihnen bethätigten Entgegenkommens bereit finden, hinsichtlich der Preise und der Zahlungsbedingungen der Eisenbahnverwaltung derartige Zugeständnisse zu machen, dass die Eisenbahnverwaltung ihr finanzielles Auslangen finden könne.

Was die Frage der Bestellungen der Privatbahnverwaltungen betreffe, sei es die Aufgabe der unmittelbaren technischen Aufsichtsbehörde, der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und in höherer Instanz des Eisenbahnministeriums, die betheiligten Verwaltungen zu jenen Aufwendungen zu veranlassen, welche sich im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes als nothwendig erweisen. Der Minister gebe ohne weiteres zu, dass jene Privatbahnen, welche vor der Verstaatlichung stehen, sich in ihren Investitionsausgaben die möglichste Zurückhaltung auferlegen und bemüht sind, in allen ihren Anschaffungen die weitgehendste Sparsamkeit zu bethätigen. Es müsse aber entschieden in Abrede gestellt werden, dass diese Zurückhaltung so weit gehen könnte, um den sicheren ordnungsmässigen Betrieb zu gefährden oder die Grundlagen zu verändern, auf denen dieser Betrieb besorgt wird. In dieser Richtung schütze nicht nur die durch Jahrzehnte oft unter den schwierigsten Verhältnissen bethätigte Pflichttreue und Verantwortlichkeit der Unternehmungen, sondern auch der Umstand, dass diese Unternehmungen unter einer unablässigen und scharfen Kontrole stehen. Ein verhängnissvolles Gebahren, wie es durch Unterlassung der nothwendigen Instandhaltungskosten erwachsen könnte, sei nach der vollen Ueberzeugung des Ministers als ausgeschlossen zu betrachten.

Was den Fahrpark der Privatbahnen betrifft, so haben die eingehenden Berichte der Generalinspektion gezeigt, dass der Fahrpark der Privatbahnen, wenn er auch nicht allen Anforderungen entspricht, doch im grossen und ganzen einen befriedigenden Stand aufweise und dass die Privatbahnen bemüht seien, durch allmähliche Nachschaffungen ihren Fahrpark unter Verwendung besserer Bauarten zu verjüngen. Es könne aber nicht übersehen werden, dass den auf Beschleunigung dieses Prozesses gerichteten Bestrebungen die allgemeine ungünstige Lage sehr hinderlich entgegenstehe, in welcher sich der Eisenbahnverkehr schon seit einer Reihe von Jahren befinde und die bei den Privatbahnen eine ausserordentlich empfindliche Verminderung der Einnahmen hervorgerufen habe.

Nichtsdestoweniger betrachte es der Minister als seine Aufgabe und werde bemüht sein, in dem Sinne auf die Privatbahnen Einfluss zu nehmen, dass sie angesichts der Nothlage der Industrie und in Würdigung der Pflichten, welche ihnen als grossen inländischen Unternehmungen gegenüber der Industrie obliegen, sich entschliessen, die Anschaffungen zum Zwecke der Erneuerung des Fahrparkes zu beschleunigen.

Was den muthmaasslichen Bedarf der Privatbahnen an Lokomotiven und Wagen betrifft, so kommt von den grossen Privatbahnen die Staatseisenbahngesellschaft für Lokomotivbestellungen nicht in Betracht, da sie ihren Lokomotivenbedarf in ihrer eigenen überaus leistungsfähigen Lokomotivfabrik decke. Die Nordwestbahn hat im Jahre 1901 ihren Fahrpark um 20 Lokomotiven und 16 Tender vermehrt. Es waren dies Bestellungen, die theilweise erst im laufenden Jahre abzuliefern gewesen wären. Für neue Aufträge dürfte es aber wohl an der Deckung des Gelderfordernisses fehlen. Im August 1901 bekam die Unternehmung die Bewilligung zur Aufnahme einer schwebenden Schuld von 4 000 000 Kr. zur Deckung des Investitionsbedarfs des garantirten Netzes. Dieser Betrag wurde indess bereits aufgebraucht.

Die Südbahn hat im Jahre 1901 für Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln 8 600 000 Kr. verausgabt. Hieraus wurden beschafft: 32 Lokomotiven, 53 Personen-, 23 Dienst- und 1 012 Güterwagen. Das Investitionsprogramm für das Jahr 1902 bezifferte sich mit 1 840 000 Kr. für Lokomotiven und Personenwagen, 3 600 000 Kr. für Güterwagen und 400 000 Kr. für Geräthschaften und Hilfsmaschinen. Für das kommende Jahr dürfte sich der unmittelbare Bedarf auf sechs Lokomotiven stellen. Es wird indess als keineswegs ausgeschlossen bezeichnet, dass die Verwaltung der Südbahn sich auch für eine grössere, den voraussichtlichen Bedarf auch der späteren Jahre umfassende Bestellung entscheiden könnte, falls die Frage des Bezahlungstermines befriedigend gelöst werden sollte. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat im vorigen Jahre zunächst 25 Lokomotiven, 19 Tender und 8 Personenwagen nachgeschafft. Als im Herbst 1901 immer lebhaftere Klagen über die ungünstigen Verhältnisse im Maschinen- und Wagenbau laut wurden, schritt die Verwaltung zu weiteren Aufträgen. Am 11. Oktober 1901 bestellte die Nordbahn demgemäss 90 Personen-, 22 Packmeister- und 300 Güterwagen im Gesammtkostenbetrage von 3 400 000 Kr. Hinsichtlich der Bestellungen für das kommende Jahr liegt noch keine Entscheidung vor. In der Regel werden diese Verfügungen zum Jahresschlusse getroffen. Im Hinblick auf die anhaltend ungünstige Lage der Lokomotiven- und Wagenbauindustrie wird die Verwaltung indess die nothwendigen Zusammenstellungen dieses Investitionsbedarfes voraussichtlich beschleunigen, und kann man deshalb schon für nahe Zeit der Ertheilung der Bestellungen entgegensehen.

— **Einnahmen der Staatsbahnen.** Nach der vorläufigen Ermittelung ergaben sich im Monat September d. J. an Einnahmen aus dem Personenverkehr 7 591 600 Kr., aus dem Güterverkehr 14 442 900 Kr., somit im ganzen 22 034 500 Kr. Gegenüber dem September des Vorjahres zeigt die Gesammteinnahme des Berichtmonats im Personenverkehr eine Zunahme von 419 713 Kr. (+ 421 400 Reisende) und im Güterverkehr von 87 163 Kr. (— 58 700 t). Die bedeutende Steigerung in den Einnahmen aus dem Personenverkehr hat ihre Ursache zumeist in dem stärkeren Fernverkehr, zu welchem die günstige Witterung des Berichtmonats die Anregung bot. Der Ausfall in den Einnahmen des Güterverkehrs der westlichen Staatsbahnen rührt zu einem grossen Theil aus dem Umstande her, dass die Rübenverfrachtung, welche im Vorjahre bereits in der letzten Septemberwoche begonnen hatte, in diesem Jahre infolge der verspäteten Ernte erst im Oktober ihren Anfang nahm. Mit der verspäteten Zuckerrübenernte steht zweifelsohne auch die im Inlandsverkehr bemerkbare geringere Kohlenverfrachtung im Zusammenhange. Vom 1. Januar bis 30. September d. J. beträgt die Gesammteinnahme der Staatsbahnen aus dem Personenverkehr 53 595 900 (+ 2 094 356) Kr., aus dem Güterverkehr 124 616 900 (+ 2 273 947) Kr.

— **Die Güterbewegung der Südbahn.** Die Einnahmen der Südbahn aus dem Personen- und Güterverkehr zeigen nach den bisherigen Ausweisen gegen das Vorjahr eine Erhöhung um 1 020 470 Kr. Hierbei sind die endgültigen Abrechnungen nur bis zum Mai berücksichtigt. Erfahrungsgemäss ergeben diese Abrechnungen bei der Südbahn ziemlich erhebliche Steigerungen der vorläufig ermittelten Ziffern. Die günstigere Gestaltung der Einnahmen ist zum Theil auf die Zuckerausfuhr zurückzuführen, die sich in einem ungewöhnlichen Maasse entwickelt hat. Bis Ende September hat die Südbahn 143 000 t Zucker nach Triest gebracht, während diese Verfrachtungen in der gleichen Zeit des Vorjahres nur 95 000 t umfassten. Es hat sich namentlich der Verkehr nach der Levante gehoben, aber auch die Verfrachtungen für Indien und Japan sind bedeutend gewesen. Die Holztransporte sind im Vergleich zu den ersten Monaten gestiegen, gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres aber unverändert geblieben. Der Kohlenverkehr ist infolge des schwächeren Geschäftsganges der Industrie gegen das Vorjahr im Rückstande geblieben. Der Getreideverkehr wird sich voraussichtlich in der nächsten Zeit etwas beleben. Für die Südbahn spielt auch die Obst- und Weinernte in Tirol eine wichtige Rolle. Diese Ernte soll nicht ungünstig ausgefallen sein, ist jedoch verspätet, so dass bisher keine bedeutenden Verfrachtungen von Wein und Obst erfolgt sind.

— **Elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl.** Die Verwaltung der Südbahn hat den Beschluss gefasst, die elektrische Lokalbahn Mödling-Hinterbrühl für Rechnung der Gesellschaft einer gründlichen Umgestaltung zu unterziehen und hat zu diesem Behufe die grossen Elektrizitätsgesellschaften in Wien zur Ueberreichung bezüglicher Angebote eingeladen. Die Umgestaltung soll bis zum nächsten Sommer durchgeführt sein.

Ungarn.

— **Die Thätigkeit des Handelsministeriums im Jahre 1901.** In dem statistischen Jahrbuche, welches über die Thätigkeit der ungarischen Regierung im verflossenen Jahre ausgegeben wurde und einen ausführlichen Bericht über die Thätigkeit der einzelnen Ministerien enthält, finden sich auch nähere Mittheilungen über das Eisenbahn- und Schifffahrtswesen.

In Bezug auf die Eisenbahnangelegenheiten wird an erster Stelle erwähnt, dass für Investitionszwecke aus dem Investitionsanlehen 25 300 000 Kr. zur Verfügung gestanden haben. Es wurde die Legung des zweiten Gleises auf den Linien Budapest-Marchegg und Kelenföld-Raab fortgesetzt und die Umgestaltung der Piski-Petrozsényer Linie vorgenommen. Erweitert wurden die Bahnhöfe in Fiume, Debreczin, Temesvár, Klausenburg, Brassó, Arad, Piski, Nagyvárad, Zólyom, Fülek und Szeged. In Bau stand der Budapester Kohlenbahnhof und die Umschlagsstation in Orsova. Für die Unterstützung von

Vizinalbahnen standen 1 300 000 Kr. zur Verfügung, von welchem Betrage 978 000 Kr. zur Deckung früher bewilligter Beihilfen verwendet, neu 8 000 Kr. für die Vincovce-Zupanjeer, 114 000 Kr. für die Kun-Szt.-Miklós-Dunapatajer und 200 000 Kr. für die Pápa-Bánhidaer Bahn als besondere staatliche Unterstützung bewilligt wurden. Im verflossenen Jahre hat sich das ungarische Bahnnetz um 171,1 km = 1 % vergrössert. Zu Ende des Jahres standen im ganzen 142 km im Bau. Zur Konzessionirung gelangte lediglich die Kun-Szt.-Miklós-Dunapatajer Vizinalbahn.

In Bezug auf die Binnenschifffahrt und deren Hebung sind die Pläne für den Budapester Handelshafen und jene für die Schifffahrtskanäle besonders zu erwähnen. Der allgemeine Plan und der Kostenvoranschlag für den Budapester Handelshafen sind in der Weise umgearbeitet, dass einerseits die Kosten möglichst vermindert werden, andererseits bereits in der ersten Bauperiode ein vollständig ausgerüsteter, wenn auch kleinerer Hafen geschaffen wird, welcher auf längere Zeit den Anforderungen des Handels und der Industrie entsprechen kann. Für den zwischen der Donau und Theiss herzustellenden Schifffahrtskanal wurden die allgemeinen Pläne im Frühjahre beendet. Diese beruhen auf der Voraussetzung, dass die Speisung des Kanals bei dem Höhendurchschnitt zwischen der Donau und Theiss durch den Fall aus der Donau geschehen soll, welche auf dem System der natürlichen Wasserzuführung beruhen, von der Donaumündung bis zur Theiss ein grosses Reservoir bilden würde, so dass lediglich bei der Senkung zur Theiss der grosse Fall durch Kammerschleusen zu bewältigen wäre. Bei dem Einzelstudium der zu lösenden Aufgaben hat es sich jedoch ergeben, dass es unbedingt nothwendig sei, auch das System der künstlichen Speisung in Erwägung zu ziehen, bei dessen Anwendung die Speisung aus der Donau nur auf einer Länge von 60 km geschehen würde, die Hebung der Schiffe bis zur Höhe zwischen Donau und Theiss mittelst Kammerschleusen durchgeführt würde. Dementsprechend sind nun neue Aufnahmen erfolgt. Die Vorarbeiten für den Vukovar-Samacer Kanal haben im Mai begonnen, und werden zwei Kanallinien studirt.

— **Das Budget der Staatsbahnen.** In dem kürzlich dem ungarischen Reichstag für das Jahr 1903 vorgelegten Staatsvoranschlag sind die Betriebseinnahmen der Staatsbahnen mit 226 900 000 Kr., die verschiedenen Einnahmen derselben mit 19 000 000 Kr., die Ausgaben mit 143 114 000 Kr. beziffert. Die Einnahmen der Staatsbahnen sind um 8 700 000 Kr. höher als im Vorjahre veranschlagt, und entfallen von dieser Mehreinnahme 3 700 000 Kr. auf den Personenverkehr, 200 000 Kr. auf den Militärverkehr, 1 300 000 Kr. auf den Eilgutverkehr, 2 600 000 Kr. auf den Frachtgutverkehr und 900 000 Kr. auf verschiedene Einnahmen.

Das 6 854 140 Kr. betragende Mehrerforderniss an Ausgaben bei den Staatsbahnen ist theils durch die Betriebsübernahme neuer Lokalbahnen, theils durch die geplante Gehaltsregelung des Personals, hauptsächlich aber und zum überwiegenden Theile durch die mit dem Steigen des Verkehrs zusammenhängenden grösseren Personal-, Betriebs- und Erhaltungserfordernisse verursacht.

Was die Investitionen auf den ungarischen Staatsbahnen betrifft, so werden aus der Verwerthung der auf Grund des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1897 zu Investitionszwecken bei den Staatseisenbahnen auszugebenden Obligationen den in Aussicht genommenen Investitionen entsprechend als ausserordentliche Einnahme 13 804 000 Kr., d. i. dem Vorjahre gegenüber 14 396 000 Kr. weniger veranschlagt.

— **Eisenbahninvestitionen.** Gelegentlich der Einbringung des ungarischen Staatsvoranschlages für das Jahr 1903 theilte der ungarische Finanzminister dem Abgeordnetenhause mit, dass die Regierung beabsichtige, den Gesetzentwurf über die Investitionen demnächst vorzulegen. Der Minister betonte, dass es allerdings nicht möglich sei, ausschliesslich mit staatlichen Arbeiten und Bestellungen die Industrie eines Landes dauernd zu befruchten und zu erhalten, und dass alle Anstrengungen der Regierung vergeblich bleiben müssen, wenn es nicht gelingt, auch die Privatthätigkeit zu neuem Leben zu erwecken. Trotzdem glaube die Regierung, dass, wenn nach einem gewissen Plane von Jahr zu Jahr grössere staatliche Arbeiten durchgeführt und Bestellungen vergeben werden, hierdurch der industriellen und wirthschaftlichen Thätigkeit Anregungen gegeben werden, welche geeignet sind, eine bessere Zeit für die Industrie anzubahnen.

Das Investitionsgesetz werde zwar dem Staate grosse Opfer auferlegen. Diesen Opfern glaube sich aber die Regierung bei den heutigen wirthschaftlichen Verhältnissen nicht verschliessen zu sollen.

Der Minister besprach im einzelnen die grösseren Arbeiten, welche auf Rechnung des Investitionsprogramms ausgeführt werden sollen. Er erwähnte, abgesehen von verschiedenen Forstbahnen zur Förderung der Holzverwerthung, insbesondere den Ausbau der Hauptbahn Ungvár-Belezna (umfassend den Ausbau der Hauptlinie Nagy-Belezna bis zur Grenze), die Umgestaltung der Staatsbahnlinien Csap-Ungvár, Nyiregyháza-Csap und Csaba-Nagyvárad. Diese Arbeiten werden einen Kostenaufwand von 25 500 000 Kr. erfordern. Ausserdem fällt in das Investitionsprogramm der Bau der Szeklerbahnen mit einem Aufwande von 34 200 000 Kr., die Erweiterung des Fiumaner Hafens, insbesondere der dortigen Eisenbahnanlagen mit einem Aufwande von 17 200 000 Kr., der Bau zahlreicher Eisenbahnbrücken usw. Die gesammten Investitionen werden einen Aufwand von etwa 200 000 000 Kr. erfordern. Dieser Betrag soll durch ein in Theilbeträgen aufzunehmendes Anlehen gedeckt werden, für welches das Zinsenerforderniss in das Budget eingestellt werde.

Uebrige europäische Länder.

— **Die erste Wagenklasse auf den belgischen Staatsbahnen.** Nach Mittheilungen aus guter Quelle versichert das „Journal de Bruxelles“, es sei niemals ernstlich in Frage gekommen, die (abgeschafften) Wagen I. Klasse auf den belgischen Staatsbahnen wieder einzuführen, und zwar aus dem guten Grunde, weil der Staat zufolge seines Vertrages mit der Schlafwagengesellschaft, der er 44 Salonwagen abgekauft hat, ohne Erhöhung des Fahrpreises den mit Fahrkarten I. Klasse versehenen Reisenden Zutritt in diese Wagen gewähren müsste. Gemäss diesem Vertrage ist aber der Staat gehalten, der internationalen Schlafwagengesellschaft eine Kilometergebühr für jeden in einem Salonwagen besetzten Platz zu zahlen. Falls also dieser Vertrag nicht beseitigt werde, könnte die Wiedereinführung der I. Klasse nicht sobald stattfinden.

— **Der Güterverkehr auf den belgischen Staatsbahnen,** der im Sommer recht lebhaft war und die gleiche Vorjahrszeit erheblich übertraf, hat etwas nachgelassen; vom 31. August bis 4. d. Mts. wurden 494 169 beladene Wagen befördert, d. i. um 5 099 Wagen weniger als in der gleichen Zeit 1901.

— **Eisenbahnen und Presse in Frankreich.** Nummer 13 der im „Matin“ von dem unermüdlichen Apostel der Verstaatlichung, Abg. Bourrat, über den „Rückkauf“ veröffentlichten Artikel behandelt das Verhältniss der grossen Eisenbahngesellschaften zur Presse. Danach wäre der grösste Theil der französischen Presse einfach von den Bahngesellschaften bestochen. Bourrat schildert sogar im einzelnen die Art, wie die Zahlungen möglichst unauffällig und möglichst wenig Handhaben zu Nachforschung, Verantwortlichmachung und Streit bietend abgewickelt werden. Er beruft sich u. a. auf das Blatt „Le Transport“, welches nicht mit dem „ergebenen Organ der Gesellschaften“, dem „Journal des transports“ zu verwechseln sei. In ersterem liest man, wie am Sitz der Orléansbahngesellschaft der Dienst der „politischen Oeffentlichkeit“ der syndizirten Gesellschaften eingerichtet sein soll; dort versammelten sich Ende jeden Monats im Vorzimmer des Generalsekretärs Carlier die Journalisten, und es würde unter den verschiedensten Meinungen und Leidenschaften ein merkwürdig seltener Einklang geschaffen, so dass einmal ein Verwaltungsrath der Ostbahn gesagt habe: „Dieser verteufelte Carlier hat für sich ganz allein einen Verband der Journalistensyndikate geschaffen, und er scheint alle Abend dessen Generalversammlung abzuhalten.“ Bourrat erklärt: „In unserem Lande wird jede Finanzgesellschaft angegriffen oder gelobt, das kleinste wirthschaftliche Ereigniss wird erörtert, nur allein die Eisenbahngesellschaften entgehen der Kritik der Presse. Sehr wenig zahlreich sind die Blätter, die wie der ‚Matin‘ sich darauf einlassen, die Geschäftsführung unserer Eisenbahnnetze zu besprechen.“ Die Organisation des Konzerts der Lobpreisungen zu Gunsten der Eisenbahngesellschaften sei um so vollkommener, als die Mitwirkenden zahlreicher seien und nicht der leiseste Misston sich in ihren verzückten Chor einschleichen könne. Aber der Staat und die Steuerzahler würden auf diese Weise um grosse Summen gebracht. Bourrat schliesst, er wisse wohl, dass ihm diese Aufdeckungen wieder einen Berg von Schmähungen in der Presse zuziehen würden.

Wir unsererseits müssen auch zu diesen Darlegungen Bourrat's bemerken, dass ihn seine geradezu fanatische Feindschaft gegen die Eisenbahngesellschaften zweifellos zu Uebertreibungen, Einseitigkeiten und auch Gehässigkeiten bringt. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass in einzelnen anderen Fällen die Bestechlichkeit eines grossen Theiles der französischen Presse erwiesen und offenkundig ist, dass namentlich von der Spielbank in Monaco grosse Summen als Schweigegelder vertheilt wurden, damit die Presse nichts gegen die Spielhölle schreibt. Auch ist wenigstens in einzelnen Fällen bekannt, wie grosse Pariser Blätter ihren Handels- und Reklametheil einfach an ein Interessen- und Finanzkonsortium vermietheten.

— **Einnahmen der französischen Eisenbahnen.** Das Ergebniss der Einnahmen der sechs grossen französischen Eisenbahngesellschaften und der Staatsbahnverwaltung liegt nunmehr für die ersten drei Vierteljahre 1902 vor. Sie betrugen vom 1. Januar bis Ende September rund 1062 Millionen Franken, d. i. rund 12 1/3 Millionen oder etwas über 1 % mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Auch kilometrisch weisen die Einnahmen eine kleine Steigerung auf, während bei den preussischen Staatsbahnen noch eine kleine Abnahme vorliegt.

— **Der Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen** für das Jahr 1903 ist jetzt bekannt gegeben worden. Da der Zeitpunkt des Ueberganges der Jura-Simplonbahn an den Bund noch nicht feststeht, sind einstweilen nur ihre zum Kreise II gehörenden Linien vom 1. Mai ab einberechnet worden. Die Gesammteinnahmen sind mit rund 78 1/3 Millionen, die Betriebsausgaben mit rund 52 1/3 Millionen Franken veranschlagt. Für das Baubudget sind rund 26000000 Fr. vorgesehen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind mit Rücksicht auf die am 1. Mai 1903 in Kraft tretenden Tarife um 625000 Fr. niedriger veranschlagt. Die Ausgaben sind durch die neugeschaffene Centralverwaltung vorerst vergrössert, ferner durch vermehrte Kosten für Aufsicht, Unterhalt, erhöhte Besoldungen usw. Die Steigerung der Ausgaben gegenüber dem laufenden Budget wird auf 1500000 Fr. angegeben und würde noch erheblich grösser sein, wenn nicht eine bedeutende Ersparniss infolge des Sinkens der Kohlenpreise eingetreten wäre; für Materialverbrauch der Lokomotiven sind 1200000 Fr. weniger eingesetzt. Gegenüber dem Jahre 1901 ist der Unterschied noch grösser.

— **Einnahmen der schweizerischen Bahnen.** Der Einnahmeüberschuss der schweizerischen Bundesbahnen für September beträgt 3018150 Fr. gegen 2963194 Fr. im Vorjahr, von Januar bis Ende September 21860435 Fr. gegen 20317617 Franken im Vorjahr; der Ueberschuss der Jura-Simplonbahn für September 1835000 Fr. gegen 1898592 Fr., für Januar-September 11731416 Fr. gegen 11485813 Fr.; der Gotthardbahn für September 1990000 (+ 145000) Fr., für Januar-September 7370000 (+ 243000) Fr.

— **Albulabahn.** Wie es in dem bei Baubeginn aufgestellten Zeitprogramm vorgesehen war, sind die Arbeiten Mitte Oktober bis zur Station Filisur fertig erstellt worden. Am 22. d. Mts. hat die kommissionelle Probefahrt von Thusis nach Filisur mit bestem Ergebniss stattgefunden.

— **Wagenmangel bei der italienischen Mittelmeerbahn.** In Genua dauert der Wagenmangel in verstärktem Maasse fort; die Getreideverladungen nach der Schweiz stocken fast gänzlich, obgleich sich die Gotthardbahn erboten hat, 60 Wagen leihweise herzugeben, was indess abgelehnt wurde. Die schwer geschädigten Interessenten beabsichtigen nunmehr, da alle Beschwerden erfolglos blieben, sich zu einem Vereine zusammen zu schliessen.

— **Elektrischer Betrieb auf der Linie Lecco-Colico nebst Abzweigungen nach Chiavenna und Sondrio.** Vor kurzem besichtigte der italienische Bautenminister den seit einigen Wochen eröffneten elektrischen Betrieb der vorgenannten Bahnlinien und war, wie der Münchener „Allg. Ztg." aus Mailand berichtet wird, von dem Gesehenen im höchsten Grade befriedigt. Bei dieser Gelegenheit hielt der Generaldirektor der italienischen Südbahn, Borgnini, zu deren Netz die vorgenannten Strecken gehören, eine längere Begrüssungsrede, die interessante Streiflichter wirft auf die Erwartungen, die in dieser Beziehung bereits in nächster Zukunft in Fachkreisen gehegt werden. Als Versuch, der sich glänzend bewährt hat, wurden die oben erwähnten Linien des Valtellins mit ihrem verhältnissmässig nur geringen Verkehr ausersehen. Aber schon jetzt kann als sicher gelten, dass da, wo genügende und billige Wasserkräfte vorhanden sind, die elektrische Lokomotive in absehbarer Zeit die Dampflokomotive verdrängen werde. In Morbegno, wo die für den Betrieb nöthige Kraft gewonnen wird, stehen 6000 PS zur Verfügung, die leicht auf 8000 PS gebracht werden können. Augenblicklich sind aber kaum mehr wie 1000 PS erforderlich, um den Verkehr zu bewältigen. Um daher die wirkliche Probe auf das Exempel zu machen, deren Ausfall nicht mehr zweifelhaft erscheint, soll auch auf der Fortsetzung der Linie, d. h. zwischen Lecco und Mailand, der elektrische Betrieb demnächst eingeführt werden. Diese Strecke ist eine der verkehrsreichsten der Südbahngesellschaft; das jährliche Kilometerertrágniss übersteigt 37000 L., und sowohl die Personen- wie Güterzüge haben fast immer die zulässig grösste Achsenzahl. Der Triumpheinzug der elektrischen Lokomotive auf dem Centralbahnhofe in Mailand bedeute daher den Anbruch einer neuen Beförderungsära, mit welcher die gegenwärtige in keiner Beziehung den Vergleich auszuhalten imstande sei.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Der Aufsichtsrath hat die Dividende für das am 30. Juni beendete Geschäftsjahr auf 15 L. festgesetzt. Dieses wenig befriedigende Erträgniss, das abermals 1 % gegen das Vorjahr zurückbleibt, hat die Verwaltung veranlasst, schon jetzt einige Aufklärungen über die Lage des Unternehmens zu geben. Danach haben widrige Betriebsverhältnisse, auf die sie keinen Einfluss ausüben konnte, sowie die ihr aufgebürdeten sehr bedeutenden neuen Lasten für das Personal den Rückgang verschuldet. Wenn auch die Einnahmen sich in durchaus steigender Richtung bewegten und 5500000 L. über diejenigen des Vorjahres hinausgehen, so haben doch andererseits die gewachsenen Unkosten sowie der höhere Gewinnantheil des Staates diesen Nutzen mehr wie aufgezehrt. Denn es entfallen von den Gesammteinnahmen vertragsmässig auf die Gesellschaft 103251000 L.; die Ausgaben dagegen stellten sich auf 107642000 L., so dass sich ein Betriebsverlust von 4400000 L. ergibt. Dagegen sind 7800000 L. Vergütung des Staates für Abnutzung des rollenden Materials in Ansatz zu bringen; sonach bleibt ein Reingewinn von rund 3500000 L. Da aber zur Ausschüttung von 15 L. Dividende auf die umlaufenden 360000 Aktien und satzungsmässige Ausstattung der Rücklagen etwa 6000000 L. erforderlich sind, war die Gesellschaft wiederum gezwungen, 2500000 L. „Baugewinn" in die Bilanz einzustellen. Wenn es wohl keinem Zweifel unterliegt, dass diese wirklich vorhanden sind, so bleibt es doch bezeichnend, dass man zu dieser Maassregel greifen musste, um überhaupt nur bescheidene 3 % zur Vertheilung bringen zu können Diese Summe gestattet auch, den Vortrag auf neue Rechnung von 313000 L. auf 325000 L. zu erhöhen. Wie erinnerlich, sind die beregten 15 L. bereits ausgeschüttet, 7,50 L. abschläglich am 1. Januar und 7,50 L. am 1. Juli d. J. Eine Restdividende gelangt daher nicht zur Auszahlung. Allerdings trägt die Unsicherheit der Zustände nicht wenig dazu bei, jeden Aufschwung hintanzuhalten. Denn niemand weiss, ob überhaupt und unter welchen Bedingungen die am 30. Juni 1905 ablaufenden Verträge erneuert werden. Gelingt es der Gesellschaft nicht, betreffs deren Verlängerung zu einem für sie vortheilhaften Abkommen mit der Regierung zu gelangen, so bleibt ihr bekanntlich nichts übrig, als in Liquidation zu treten. Das Bestreben der leitenden Kreise geht daher in erster Reihe dahin, das Kapital zusammenzuhalten, um die Aktien in diesem Fall zum Nennwerth, möglicherweise noch eine Kleinigkeit darüber zur Rückzahlung zu bringen. Dies dürfte nach ihrer Ansicht die wirklichen Aktienbesitzer entschädigen für den geringeren Zinsgenuss der letzten Jahre, so dass für letztere kein Grund vorliegt, sich im gegenwärtigen Augenblick zu den so stark gewichenen Kursen ihrer Bestände zu entäussern. Kommt jedoch, was ja immerhin möglich ist, ein neuer Betriebsvertrag zustande, so haben die Aktionäre ein werthvolles Unternehmen, das weiterer günstiger Entwickelung fähig ist, wiederum auf 20 Jahre in Händen.

— **Eisenbahn Kyparissia-Meligala.** Diese in Nr. 74 S. 1117 d. Ztg. näher beschriebene 94 km lange griechische Eisenbahnlinie ist am 20. September d. J. dem Betriebe übergeben worden.

Fremde Welttheile.

— **Hedschasbahn (Damaskus-Mekka).** Ueber den Stand der Bauten an dieser Bahn wird dem „Hamb. Korresp." aus Konstantinopel unterm 20. d. Mts. folgendes gemeldet: Bis zum Kilometer 64 sind auf der 113 km langen Strecke Damaskus-Deraa Unterbau, Kunstbauten und Beschotterung bis in die Nähe von Dschehab hergestellt. Von da bis zum Kilometer 106 ist nichts geschehen, und man sucht erst einen Unternehmer für die Ausführung der Arbeiten. Vom Kilometer 106 bis zum Kilometer 113 werden die Erdarbeiten von einem Regiment Soldaten ausgeführt und die Arbeit geht hier gut von Statten, ebenso die Herstellung des Unterbaues von Deraa herwärts, die, durch Soldaten ausgeführt, bis zum Kilometer 108 gelangt ist. Vier Maschinen stehen auf der Strecke in Verwendung, zwei zum Materialtransport für die Strecke Damaskus-Deraa, eine für die Schotterzufuhr bei Ain-Zocka im Dienste des Unternehmers Saadeddin Demeschkié und die vierte zur Wasserzufuhr. Die beiden ersten Maschinen sind in gutem Stande, die beiden letzteren sind aber so abgenutzt, dass es täglich Entgleisungen und Schäden gibt. Wenn man das Material regelmässig zuführen würde, könnten täglich 700 m Gleis auf der Linie Damaskus-Deraa gelegt werden. Allein selbst die bis Kilometer 106 ausgeführten Kunstbauten sind nur halb vollendet, weil es an Geld zur Bezahlung der Akkordarbeiter fehlt.

Die Sammlungen für die Hedschasbahn haben nach der obigen Mittheilung jetzt den Betrag von 58878023 Piaster erreicht.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 18. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 10,16 km lange Lokalbahnstrecke Münchberg-Zell i. Obfr. der königlich bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Ferner ist die 18,650 km lange Strecke Zechlau-Neubraa der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Schmiedefeld-Glogau zwischen Gramschütz und Glogau gelegene Haltestelle Schrepau für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Stückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die Entfernungen von Schrepau betragen nach Gramschütz 6,780 km, nach Glogau 4,640 km. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 84 — Inser.-Nr. 2751 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die in Km. 43,698 der Strecke Hohenstein W/Pr.-Berent zwischen den Stationen Gr. Liniewo und Klinsch gelegene Haltestelle Barkoschin, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, wird am 1. November d. J. auch für den Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 84 — Inser.-Nr. 2754 — d. Ztg.)

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 544 vom 22. Oktober d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag der italienischen Eisenbahnen auf Theilnahme am Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 25. Oktober d. J.).

Nr. I 549 vom 20. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Ausgabe eines Nachtrages zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 22. Oktober d. J.).

Nr. II 342 vom 22. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der Technischen Vereinbarungen etc. (abgesandt am 13. Oktoher d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Der letzte Absatz der Bekanntmachung, betreffend Eröffnung des Haltepunktes Profen, in Nr. 83 — lfd Nr. 2712 — d. Ztg. wird wie folgt abgeändert:
Es halten die Züge:
in Richtung Leipzig-Zeitz Nr. 362, 364, 368 und 372;
in Richtung Zeitz-Leipzig Nr. 363, 387, 369 und 373. (2780)
Halle a. Saale, den 23. Oktober 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Ruppiner Kreisbahn.

Die diesseitige Strecke von Neustadt a/D. über Neuruppin nach Herzberg i/Mark mit den Stationen Neustadt a/D., Barsikow, Metzelthin, Dessow, Emilienhof, Wildberg, Gottberg, Werder, Bechlin, Neuruppin K. W. E., Altruppin, Wulkow, Herzberg i/Mark wird am 1. November d. J. für den Personen-, Güter- und Thierverkehr eröffnet.
Auskunft in Tarif- und Fahrplanangelegenheiten ertheilen die Stationen.
Die Direktion. (2781)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. November d. J. werden die Stationen Altjahn, Mirotken und Skurz, welche bereits für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet sind, auch für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr eröffnet werden. Sprengstoffe können auf keiner Station ver- bezw. entladen werden, dagegen können Fahrzeuge und schwerwiegende Gegenstände, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, auf allen Stationen angenommen bezw. ausgeliefert werden.

Gleichzeitig werden vom genannten Tage die Stationen in den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.
Danzig, den 21. Oktober 1902. (2782)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Personenhaltepunkts Voerde für den Güter- und Viehverkehr.

Am 1. November d. J. wird der zwischen Dinslaken und Wesel gelegene seitherige Personenhaltepunkt Voerde unseres Bezirks für den unbeschränkten Güter- und Thierverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet und mit demselben Tage in die mit Stationen der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen bestehenden Güter- und Thiertarife, in den Kohlenausnahmetarif 6 nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen, sowie in den westdeutschen Privatbahn-Gütertarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 12. Oktober 1902. (2783)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Hessisch-rheinisch-Nassau-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 werden die preussisch-hessischen Stationen Dortelweil, Gladenbach, Kirchberg (Hunsrück), Usingen und Wehrheim in den vorbezeichneten Tarif einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
München, den 22. Oktober 1902. (2784)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Theil II vom 1. Mai 1897.
Am 1. November l. J. tritt der Nachtrag VII in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Tarifvorschriften", des Kilometerzeigers und der Tariftabellen.
München, den 22. Oktober 1902. (2785)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Wagenladungen von 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht werden mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif Nr. 3 des Heftes 1, erste Abtheilung, vom 1. Juli 1899 für den Verkehr von gewissen ostschweizerischen Stationen nach Coblenz Rheinbahn, Cöln Eilgutabf. und Cöln Süd, Düsseldorf Hauptbahnhof und Elberfeld sowie in den Ausnahmetarif Nr. 3 des Heftes 1, zweite Abtheilung, vom 1. Dezember 1901 für den Verkehr von gewissen westschweizerischen Stationen nach Cöln Eilgutabf. und Cöln Süd, Düsseldorf Hauptbahnhof und Elberfeld neue Frachtsätze aufgenommen, über deren Höhe unser Gütertarifbüreau sowie die betheiligten Dienststellen Auskunft geben.
Karlsruhe, den 20. Oktober 1902. (2786)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Im preussisch/sächsisch-schweizerischen Güterverkehre tritt an Stelle des seitherigen Ausnahmetarifs 3 für die Beförderung

von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1902 ein neuer Ausnahmetarif 3 für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, **unverpackt**, in Kraft. Soweit durch diesen Ausnahmetarif Frachterhöhungen herbeigeführt werden, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Dezember 1902. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau, hier (Wienerstrasse 4).

Dresden, den 23. Oktober 1902. (2787)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Am 1. November 1902 tritt im sächsisch-österr.-ungar. Verbande ein direkter Frachtsatz des Ausnahmetarifs 13 c (Marmormehl) von Hohenelbe nach Hainsberg von 75 ₰ in Kraft.

Dresden, den 24. Oktober 1902. (2788)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn.

Vom 23. Oktober 1902 wird für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 von Rastenburg in Königsberg, Pillau eingehen, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in dem Ausnahmetarif E für Zucker jeder Art (Nachtrag 3 zum Binnengütertarif) vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den bezeichneren Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Direktion. (2789H&V)
Krueger.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 werden die Stationen Hartenrod, Hirzenhain, Mainzlar, Treis und Wommelshausen für den Verkehr mit den Stationen in Bockenheim, Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Kastel, Mainz und Wiesbaden in den im Gruppentarif VI bestehenden Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2790)

Frankfurt a/M., den 21. Oktober 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ist

1. die Entfernung Heimertingen-Mannheim Industriehafen im Kilometerzeiger (Seite 26 des Tarifs) auf **278** statt 378 km;
2. der Ausnahmefrachtsatz für Stammholz etc. des Ausnahmetarifs 1 a von Soyen nach Mannheim Neckarvorstadt (Seite 59 des Tarifs) auf **1,32** ℳ statt 1,37 ℳ;
3. der Frachtsatz für Steine etc. des Ausnahmetarifs 5 b zwischen Münchberg und Frankfurt Ostbhf. (Seite 9 des Nachtrags I) auf **0,75** ℳ statt 0,76 ℳ

zu berichtigen.

München, den 25. Oktober 1902. (2791)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen der vollspurigen Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt in den Thiertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 23. Oktober 1902. (2792)
Grossh. Generaldirektion.

Nachbarverkehr zwischen der Kremmen-Wittstocker Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn.

Am Tage der Betriebseröffnung der Ruppiner Kreisbahn für den Personenverkehr, welche voraussichtlich am 1. November d. J. stattfindet, tritt ein Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Fahrzeugen, Expressgut und Leichen (Theil II) im Verkehr zwischen der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn in Kraft.

Die Genehmigung der in dem Tarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung wird demnächst besonders bekannt gegeben werden.

Der Tarif ist zum Preise von 0,50 ℳ von der Bahnverwaltung in Neuruppin und den einzelnen Stationen der beiden Bahnen käuflich zu erhalten.

Neuruppin, den 25. Oktober 1902. (2793)
Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Die Stationen Posen und Posen-Gerberdamm unseres Bezirks werden mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9 S (für Schiffsbaueisen) des Gruppentarifs II aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 25. Oktober 1902. (2794)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 1. November d. J. gelangen in dem Ausnahmetarife 5 a für gebrannte Steine von Gassen nach einigen Berliner Vororten Ausnahmesätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 23. Oktober 1902. (2795)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 wird die Station Bäch in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Baumwolle etc.), die Station Altstetten in den Ausnahmetarif Nr. 3 (für Felle und Häute) des Heftes 4, erste Abtheilung, der Verbandstarife aufgenommen mit folgenden Frachtsätzen:

Nach und von	Altona	Brake i. Oldenb.	Bremen Hauptbhf. u. Freibezirk	Bremerhaven Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. u. Inlandshafen	Cuxhaven	Geestemünde Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. und Fischereihafen	Hamburg H.	Harburg H.	Harburg U. E.	Lübeck	Nordenham u. Nordenham Fischereihafen	Stettin	Wilhelmsburg
	Centimes für 100 kg												
	Ausnahmetarif Nr. 1 für Baumwolle und Baumwollabfälle												
Bäch	348	350	350	350	382	350	348	348	348	364	350	418	348
	Ausnahmetarif Nr. 3 für Felle und Häute usw.												
Altstetten	444	450	420	450	481	450	440	436	437	457	450	492	440

Karlsruhe, den 23. Oktober 1902. (2796)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband werden am 1. November 1902 die Stationen Eschweiler und Friedrich Wilhelmshütte des Direktionsbezirks Cöln als Versandstationen und Cossebaude, Ebersbach in Sachsen, Elterlein, Glauchau, Mügeln bei Pirna und Weipert der sächsischen Staatsbahnen als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen einbezogen; die Frachtsätze sind bei den genannten Stationen und ihren vorgesetzten Verwaltungen zu erfahren.

Dresden, am 27. Oktober 1902. (2797)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz.

Güterabfertigung nach Paris-Douane, Paris-La Villette-Douane, Paris-Reuilly.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 werden infolge Verlegung der Frachtgut-Abfertigungsstelle von der Station Paris-Douane nach der Station Paris-La Villette-Douane (bisher Paris-La Villette)

nach Paris-Douane nur Güter als Eilgut,
nach Paris-La Villette-Douane nur Güter als Frachtgut,
nach Paris-Reuilly Güter als Eilgut und Frachtgut

abgefertigt, und zwar ohne Rücksicht, ob diese Güter zollpflichtig oder zollfrei sind.

Sendungen nach Paris ohne Bahnhofvorschrift werden bei Beförderung als Eilgut

Am 10. November 1902 wird die bisherige Ladestelle Posen (Gerberdamm) des Direktionsbezirks Posen als Tarifstation in den süd-ostpreussischen Gütertarif einbezogen. Die neue Tarifstation dient vorläufig nur dem Verkehr von Frachtgut und lebenden Thieren in Wagenladungen; Fahrzeuge und Sprengstoffe sind bis auf weiteres von der Abfertigung ausgeschlossen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 21. Okt. 1902. (2798)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif VIII, Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VIII, rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Gütertarif. westdeutscher, mitteldeutscher und süddeutscher Privatbahn-Gütertarif.

Auf dem Haltepunkt Clotten, der bisher nur der Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 150 kg diente, können vom 10. November d. J. ab Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewicht bis zu 250 kg abgefertigt werden. (2799)

St. Johann=Saarbrücken, 24. Oktbr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. kommen für die Artikel:

Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries (Klasse 9);

Käse, feste, mit Ausnahme der Parmesankäse (Gorgonzola, Roquefort und ähnliche Käse werden nicht als feste angesehen) (Klasse 10)

im Verkehre zwischen den im Tarife genannten Seehäfen und den Stationen Basel, Friedrichshafen, Konstanz, Lindau, Schaffhausen, Singen, Waldshut ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 24. Oktober 1902. (2800)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Für Thiersendungen zwischen lothringisch-luxemburgischen Stationen der kaiserlichen Generaldirektion zu Strassburg und Stationen der Bezirke Elberfeld, Essen und Münster ist der Wahlweg über Ehrang-Niederlahnstein-Troisdorf ohne Erhöhung der Frachten zugelassen.

Cöln, den 24. Oktober 1902. (2801)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober d. J. wird die Station Neckarbischofsheim (Hauptbahn) der badischen Staatsbahn zum Zwecke der Vermittelung des Uebergangsverkehres nach und von der anschliessenden Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt in den Verbandstarif, Heft 1, aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 22. Oktober 1902. (2802)
Königliche Eisenbahndirektion.

nach Paris=Douane, bei Beförderung als Frachtgut nach Paris=La Villette=Douane expedirt.

Bis zur entsprechenden Durchführung in den einzelnen Tarifen des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes gelten betreffs der Frachtberechnung folgende Vorschriften:

1. Tariftheil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

Die für Frachtgut in Abtheilung 1 „Ausserfranzösische Schnittfrachtsätze" für den Verkehr mit Paris=Douane enthaltenen Schnittsätze haben nunmehr für den Verkehr mit „Paris=La Villette=Douane" Geltung.

In Abtheilung 2 „französische Schnittfrachtsätze" sind dagegen die für Paris=Douane vorgesehenen Schnittfrachtsätze zu streichen und treten für „Paris=La Villette=Douane" die folgenden Schnittfrachtsätze in Kraft:

Frachtgut. — Französische Schnittfrachtsätze.

Serie oder Barême	Francs für 1 000 kg nach oder von: Amanweiler Grenze (Batilly frontière)	Chambrey Grenze (Moncel frontière)	Deutsch=Avricourt Grenze (Igney=Avricourt frontière)	Alt=Münsterol Grenze (Petit=Croix frontière)	Delle Grenze (Delle frontière)	Serie oder Barême	Francs für 1 000 kg nach oder von: Amanweiler Grenze (Batilly frontière)	Chambrey Grenze (Moncel frontière)	Deutsch=Avricourt Grenze (Igney=Avricourt frontière)	Alt=Münsterol Grenze (Petit=Croix frontière)	Delle Grenze (Delle frontière)
	von oder nach Paris=La Villette=Douane						von oder nach Paris=La Villette=Douane				
25 Cts. pro t						E	13,45	—	15,35	16,30	16,50
und km.	82,25	—	101,75	113,50	116,00	E I . . .	13,20	—	15,10	16,05	16,25
1*	76,05	—	92,45	102,30	104,40	E II . . .	12,90	—	14,80	15,75	15,95
1** . . .	63,50	—	77,20	85,40	87,15	F	11,95	—	13,85	14,80	15,00
1*** . . .	56,00	—	68,05	75,25	76,80	F I . . .	11,70	—	13,60	14,55	14,75
1	51,00	—	61,95	68,50	69,90	F II . . .	11,40	—	13,30	14,25	14,45
1 I . . .	50,75	—	61,70	68,25	69,65	G	10,55	—	12,10	13,05	13,25
1 II . . .	50,45	—	61,40	67,95	69,35	G I . . .	10,30	—	11,85	12,80	13,00
2*	66,20	—	80,25	88,70	90,50	G II . . .	10,00	10,75	11,55	12,50	12,70
2** . . .	55,35	—	67,00	74,10	75,60	H	9,55	—	11,10	12,05	12,25
2*** . . .	48,80	—	59,10	65,30	66,60	H I . . .	9,30	—	10,85	11,80	12,00
2	44,45	—	53,80	59,45	60,65	H II . . .	9,00	9,75	10,55	11,50	11,70
2 I . . .	44,20	—	53,55	59,20	60,40	J	8,55	—	10,10	11,05	11,25
2 II . . .	43,90	—	53,25	58,90	60,10	J I . . .	8,30	—	9,85	10,80	11,00
3*	51,35	—	61,95	68,25	69,60	J II . . .	8,00	—	9,55	10,50	10,70
3** . . .	42,95	—	51,75	57,00	58,15	§ 1 [5]) †) .	21,60	—	24,75	26,60	27,00
3*** . . .	37,90	—	45,65	50,30	51,30	§ 1 [6]) . . .	20,70	—	25,35	28,20	28,80
3	34,55	—	41,60	45,80	46,70	§ 1 [10]) ††) .	8,00	—	9,55	10,50	10,70
3 I . . .	34,30	—	41,35	45,55	46,45	§ 1 [11]) . .	7,95	—	8,70	9,20	9,30
3 II . . .	34,00	—	41,05	45,25	46,15	§ 1 [14]) . .	20,45	—	25,10	27,95	28,55
4	31,25	—	37,50	41,25	42,05	§ 1 [15]) . .	16,00	—	17,55	18,50	18,70
4 I . . .	31,00	—	37,25	41,00	41,80	§ 1 [16]) . .	—	—	—	40,00	40,85
4 II . . .	30,70	—	36,95	40,70	41,50	§ 1 [19]) ††) .	29,75	—	36,55	40,70	41,55
4 bis . . .	29,85	—	33,70	35,85	36,30	§ 1 [24]) ††) .	29,75	—	36,55	40,70	41,55
A	26,70	—	31,35	34,20	34,80	§ 1 [25]) . .	33,15	—	39,00	42,50	43,25
A I . . .	26,45	—	31,10	33,95	34,55	§ 1 [26]) . .	17,15	—	21,05	23,40	23,90
A II . . .	26,15	—	30,80	33,65	34,25	§ 1 [27]) . .	—	—	21,35	—	—
A bis . .	25,70	—	29,20	31,35	31,80	§ 2 [5]) †) . .	21,05	—	24,20	26,05	26,45
5	21,60	—	24,75	26,60	27,00	§ 2 [6]) . . .	—	—	—	25,10	25,70
5 I . . .	21,35	—	24,50	26,35	26,75	§ 2 [14]) . .	17,15	—	21,00	22,85	23,25
5 II . . .	21,05	—	24,20	26,05	26,45	§ 2 [15]) . .	13,00	—	14,55	15,50	15,70
6	13,80	—	16,15	17,55	17,85	§ 2 [23]) . .	8,35	—	9,50	10,20	10,35
6 I . . .	13,55	—	15,90	17,30	17,60	§ 2 [26]) . .	50 Centimes für jeden angefangenen Hektoliter				
6 II . . .	13,25	—	15,60	17,00	17,30						
B	20,10	—	23,25	25,10	25,50	§ 3 [14]) . .	13,20	—	15,10	16,05	16,25
B I . . .	19,85	—	23,00	24,85	25,25	§ 3 [26]) . .	80 Centimes für Einschreiben und Stempelgebühr				
B II . . .	19,55	—	22,70	24,55	24,95						
C	18,10	—	21,25	23,10	23,50	§ 4 [14]) ††) .	11,40	—	13,30	14,25	14,45
C I . . .	17,85	—	21,00	22,85	23,25	§ 5 [6]) †) . .	—	—	—	28,20	28,80
C II . . .	17,55	—	20,70	22,55	22,95	§ 5 [14]) ††) .	10,00	—	11,55	12,50	12,70
D	16,30	—	18,65	20,05	20,35	§ 7 [14]) . .	—	—	—	48,45	49,50
D I . . .	16,05	—	18,40	19,80	20,10	§ 8 [14]) . .	—	—	—	38,70	39,50
D II . . .	15,75	—	18,10	19,50	19,80						

†) Nur gültig für Sendungen aus Frankreich.
††) Nur gültig für Sendungen nach Frankreich.

2. Tariftheil 2 a, 2. Heft vom 15. November 1890 und Tariftheil II b vom 1. Juni 1890.
Insoweit im Tariftheil II b unter „B. Tariftabellen für Frachtgut“ ausgerechnete Schnittfrachtsätze für Paris (La Villette) vorgesehen sind, gelten diese nunmehr für Paris=La Villette=Douane, im übrigen sind die französischen Schnittfrachtsätze nach den unter C 2 enthaltenen „Kilometertariftabellen“ auf Grund der nachstehenden Kilometerentfernungen zu ermitteln.

Von den vorbezeichneten Schnittpunkten nach oder von	I	II	III	IV	V	VI	VII
Paris=La Villette=Douane	359	329	350	368	407	454	464

3. Tariftheil III, Theil IV, Theil V sowie sonstige im Verkehre mit Paris bestehende Ausnahmetarife.
Die in den einzelnen Tarifen für Paris=La Villette vorgesehenen Frachtsätze finden für Paris=La Villette=Douane Anwendung. Die Frachtsätze für Paris=Douane sind zu streichen. Insoweit in einzelnen Ausnahmetarifen (Theil V etc.) Frachtsätze für Paris=La Villette nicht vorgesehen sind, werden die Frachtsätze für Paris=Douane bis auf weiteres auch für Paris=La Villette=Douane berechnet.
Wien, am 19. Oktober 1902. (2803)

Niederländisch-deutsch-russischer Getreideverkehr.
Mit dem 19. Oktober alten/1. November neuen Stils 1902 wird zum Nachtrag III für den Gütertarif Theil V, Getreideausnahmetarif 7 Abtheilung B, ein Berichtigungsblatt herausgegeben. Durch die Richtigstellung augenscheinlicher Druckfehler treten auch Frachterhöhungen ein.
Das Berichtigungsblatt ist unentgeltlich von den Verbandsstationen zu beziehen.
Bromberg, den 22. Oktober 1902. (2804)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.
Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird der Ausnahmetarif auch auf die den badischen Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft in Karlsruhe, gehörige Nebenbahn Neckarbischofsheim - Hüffenhardt, und zwar im direkten Verkehr wie auch im Binnenverkehr ausgedehnt.
Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die betheiligten Abfertigungsstellen.
Berlin, den 22. Oktober 1902. (2805)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

a) Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
b) Deutscher Ostafrika - Verkehr über Hamburg.
Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Spandau des Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif 1 (für Eisen und Stahl, sowie Eisenbahnfahrzeuge) der obengenannten Verbände einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 23. Oktober 1902. (2806)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt der Nachtrag II in Kraft, der neue, sowie abgeänderte Frachtsätze nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr., sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält. In der Hauptsache bringt der Nachtrag Ermässigungen, doch treten auch nach einzelnen Stationen Erhöhungen ein. Insoweit die bisherigen Frachtsätze niedriger sind, bleiben diese noch bis 15. Dezember d. J. in Kraft.
Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 20 ₰ erhältlich.
Kattowitz, den 26. Oktober 1902. (2807)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden die bayerischen Stationen Bellenberg und Strass=Moos in die folgenden direkten Gütertarife einbezogen:
- schlesisch - süddeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1, vom 1. Oktober 1900,
- rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897,
- Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902,
- hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902,
- Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901,
- pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899,
- Saarbrücken - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896,
- elsass-lothringisch-Luxemburg - bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895,
- badisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901 und
- württembergisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Die Abfertigungsbefugniss beider Stationen ist beschränkt auf Stückgüter bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.
München, den 25. Oktober 1902. (2808)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Einbeziehung der Stationen Lambach und Wels in den Tarif-Theil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903 werden die Stationen Lambach und Wels der k. k. österr. Staatsbahnen in den oben bezeichneten Tarif für Holzsendungen der Serie II, Ziffer 3 einbezogen.
Die direkten Frachtsätze ergeben sich für den Verkehr von Lambach durch Anstoss von 18 Cts. und für den Verkehr von Wels durch Anstoss von 20 Cts. pro 100 kg an die bestehenden bezüglichen Frachtsätze im Verkehr von Mattighofen.
Die Stationen Lambach und Wels rangiren in die Reexpeditionsgruppe L.
Wien, am 21. Oktober 1902. (2809)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Einbeziehung der Station Swetla in den Tarif-Theil II, Heft 3 vom 1. April 1901.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 wird die Station Swetla der österreichischen Nordwestbahn in den Ausnahmetarif Nr. V (Stärke etc.) des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes einbezogen.
Die direkten Frachtsätze für den Verkehr von dieser Station — welche jedoch nur für Stärke, getrocknete, auch getrocknete Schlammstärke und Stärkemehl (Kartoffelmehl) gelten — ergeben sich durch Anstoss von 14 Cts. pro 100 kg an die bezüglichen bestehenden Frachtsätze für Deutschbrod.
Wien, am 20. Oktober 1902. (2810)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Direkte Frachtsätze für Bier von Asch Stadt nach Cöln=Gereon.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für Biertransporte bei Frachtzahlung für mindestens
a) 5 000 kg
b) 10 000 „
pro Frachtbrief und Wagen von Asch Stadt nach Cöln=Gereon folgende Frachtsätze zur Anwendung:
ad a) 4,04 } Mark für 100 kg.
„ b) 3,56 }
Wien, am 22. Oktober 1902. (2811)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Nord-Ostsee-Verband (Personenverkehr).
Am 1. November d. J. tritt der IV. Tarifnachtrag in Kraft. Die darin enthaltenen Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn - Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I (3) der E.-V.-O. genehmigt worden.
Altona, den 27. Oktober 1902. (2812)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.
Die Herren Aktionäre unserer Gesellschaft werden hierdurch zu der am Montag, den 15. Dezember 1902, Nachm. 4 Uhr, im kleinen Saale der Neuen Börse in Breslau, Graupenstrasse Nr. 11, stattfindenden ausserordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen.
Tagesordnung:
Vorlegung der Offerte der königlich preussischen Staatsregierung, betreffend Ankauf der Breslau-Warschauer Eisenbahn, Mittheilung eines Vertragsentwurfs und Beschlussfassung hierüber.
Zur Theilnahme an der Beschlussfassung in der ausserordentlichen Generalversammlung sind nur diejenigen berechtigt, welche spätestens am dritten Tage vor der Versammlung, also spätestens am 12. Dezember 1902, ihre Aktien

bei der Gesellschaftskasse in Oels oder
in Breslau:
1. bei der Breslauer Diskontobank, Junkernstrasse 1/2, und deren Depositenkasse und Wechselstube, Schweidnitzerstrasse 50,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag,
3. bei dem Bankhause Prinz & Marck jun.;
in Berlin:
1. bei dem Bankhause Born & Busse, Behrenstrasse 31,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag, Jägerstrasse 11,
3. bei der Bank für Handel und Industrie, Schinkelplatz 1/2

hinterlegt oder glaubhafte Bescheinigungen bei der Gesellschaft eingereicht haben, aus welchen sich ergibt, dass die Aktien bei der Reichsbank oder einem deutschen Notar hinterlegt sind.

Breslau, den 25. Oktober 1902. (2813)
Der Aufsichtsrath.
Hans Furbach, Vorsitzender.

7. Verdingungen.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung folgender Holzschwellen ist zu vergeben:

24 000	Stück Forchenschwellen	A,
35 000	„ „	C,
35 000	„ „	L,
5 400	„ Buchenschwellen	A,
3 000	„ „	C und
6 300	„ „	L.

Lieferungsbedingungen sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen abgegeben. Die Angebote sind spätestens bis

Dienstag, den 4. November d. J., Vormittags 11 Uhr,

verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Holzschwellen" versehen, hierher anzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, 17. Oktober 1902. (2814RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Für das Rechnungsjahr 1903 sind in den Eisenbahndirektionsbezirken Breslau, Kattowitz und Posen etwa 8 000 Stück Pinsel erforderlich, welche öffentlich verdungen werden sollen. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin am 11. November d. J., Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 7 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ. von unserem Rechnungsbüreau B portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 6. Dezember d. J.

Kattowitz, den 24. Oktober 1902. (2815)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Der Bedarf an gekämmter, bunter, gut trockener Putzbaumwolle für das Jahr 1903, etwa 25 000 kg, soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung hat in Theillieferungen von 5 000 kg innerhalb 8 Tagen nach eingegangener Anforderung zu erfolgen.

Verschlossene Angebote in den Preislagen von 39—43 ℳ. für 100 kg sind unter Beifügung von Proben von mindestens 1 kg bis zum 12. November d. J. an uns einzusenden. Dieselben werden am 13. November, Vorm. 11 Uhr, in unserem Materialienbüreau hier, Karlstrasse 8, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet.

Oldenburg, den 24. Oktober 1902. (2816)

Der Bedarf der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für 1903 an a) Eisenlack und Waterproof-firniss; b) Leinöl, Leinölfirniss und Terpentin; c) Bleiweiss, Zinkweiss, Bleimennige und Bleiglätte; d) Kreide, Zinnober, Ocker usw. soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Leinöl- und Waterprooffirniss werden davon nur für Direktionsbezirk Kattowitz beschafft. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 7 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von je 0,50 ℳ. für jede Gattung von a bis d von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Proben für die Bleifarben müssen 3 Wochen vor dem Eröffnungstermin an die Werkstätteninspektion b Gleiwitz zur Prüfung eingesandt werden, damit der Zuschlag auf diese Farben spätestens 8 Tage nach dem Termine ertheilt werden kann. Angebote, für welche die Einsendung dieser Proben nicht rechtzeitig erfolgt, können nicht berücksichtigt werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind für a und b bis 22., für c und d bis 25. November d. J., Vormittags 10 bezw. $10\frac{1}{2}$ bezw. $11\frac{1}{2}$ Uhr, an uns einzureichen. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer Nr. 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist für die Bleifarben bis 2. Dezember, für die übrigen Materialien bis 13. Dezember d. J.

Kattowitz, den 23. Oktober 1902. (2817)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding

über Herstellung, Lieferung und Aufstellung eines flusseisernen Ueberbaues der Bahnlinie Cassel-Wilhelmshöhe im Anschluss an eine vorhandene Brücke rd. 23,4 t Flusseisen, rd. 2,2 t Gusseisen und rd. 0,5 t Gussstahl.

Die Verdingungsunterlagen mit überschläglicher Gewichtsberechnung und die Zeichnungen sind im Büreau der königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 2 (Empfangsgebäude) während der Dienststunden einzusehen, auch von da gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von einer Mark in baar für die Bedingungen und von zwei Mark für die Zeichnungen von Herrn Eisenbahnsekretär Danicke zu beziehen.

Verdingungstermin ebendaselbst Sonnabend, den 8. November d. J., Vormittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Cassel, den 24. Oktober 1902. (2818)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Für Bahnhof Speldorf soll die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 Stück Wasserkrähnen nach den Normalzeichnungen Blatt 50—52 (II. Auflage 1899) vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können bei der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von derselben gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. einschl. der Zeichnungen oder von 0,50 ℳ. ohne Zeichnungen bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung zweier Wasserkrähne" bis zum Eröffnungstermin am 12. November d. J., Vorm. 11 Uhr, portofrei hierher einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Duisburg, den 23. Oktober 1902. (2819)
Kgl. Eisenb.-Masch.-Inspekt. 1.

Für Bahnhof Speldorf soll die Lieferung von 20 Stück eisernen Kohlenwagen zum Beladen der Lokomotivtender vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können bei der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von dieser gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Kohlenwagen" bis zum Eröffnungstermin am 12. November d. J., Vorm. $11\frac{1}{2}$ Uhr, portofrei hierher einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Duisburg, den 23. Oktober 1902. (2820)
Kgl. Eisenb.-Masch.-Inspektion 1.

Niederländische Staatsbahn-Betriebsgesellschaft.

Verdingung

am Dienstag, 25. November 1902, Nachmittags 2 Uhr (Ortszeit), im Centralbüreau erwähnter Gesellschaft, Moreelse Park, Utrecht, für die Lieferung von Oberbaumaterial, nämlich:

Heft 198:	350 000	Stück flusseiserne Neigungsplatten,
	35 000	Stück flusseiserne Unterlagsplatten und
	3 600	Stück flusseiserne Laschen;
„ 199:	20	t flusseiserne Schwellenschrauben,
	145	t flusseiserne Laschenschrauben und
	430	t flusseiserne Haknägel;
„ 200:	120 000	kieferne Querschwellen;
„ 201:	5 200	eichene Querschwellen und
	9 000	buchene Querschwellen;
„ 202:		Weichenschwellen und Brückenschwellen.

Die Weise der Verdingung ist in den Heften umschrieben.

Diese Hefte liegen zum Einsehen auf im erwähnten Centralbüreau und beim Ingeniörvorsteher der Oberbauwerkstätten in Utrecht.

Nach portofreier Anfrage und Uebermittelung von 0,50 fl. per Heft an das erwähnte Centralbüreau (Bahndienst) werden die Hefte portofrei zugesandt.

Erläuterungen am erwähnten Centralbüreau (Bahndienst) und beim erwähnten Ingeniör.

Utrecht, 29. Oktober 1902. (2821)

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Verkauf ausrangirter Lokomotiven, Wagen und Radsätze.

Am Montag, 10. November 1902 werden durch Submission 4 Lokomotiven, 6 Personenwagen, 37 Güterwagen und 33 Radsätze verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind unentgeltlich zu beziehen vom Maschinendienst der Verwaltung in Amsterdam, Centraal-Administratiegebouw Droogbah. (2822)
Die Spezialdirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 86. | 1. November 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Gepäckbeförderung auf dem Bahnhof Quai d'Orsay der Orléansbahn in Paris.

(Schluss aus Nr. 85.)

C. Die Förderbänder, die beweglichen und festen Gepäcktische.

Der in der Hallenachse gelegene Bahnsteig 4 wird hauptsächlich für die ankommenden Fernzüge benutzt, deren Gepäck vom Unter- zum Erdgeschoss durch zwei Förderbändersysteme und drei Aufzüge gehoben wird. Zum Ordnen und Vertheilen werden oben die beweglichen und festen Gepäcktische benutzt. Die bei weitem grössere Zahl der Gepäckstücke wird den Förderbändern zugetheilt, welche die ersteren bis in die Mitte der Tische bringen. Den Aufzügen fallen nur solche Stücke zu, die wegen ihres Umfanges von den Bändern auszuschliessen sind.

Förderbänder sind bekanntlich seit langem für die Fortbewegung von Getreide, Kohle, Erz usw. üblich. Die genannten Pariser Kaufhäuser wenden sie auch für kleine Packete an. Erst die französische Südbahn hat die Anwendung für Gepäckstücke versucht und damit gezeigt, dass das Aufbringen und Fördern von Stücken verschiedenster Grösse und bis über 100 kg Gewicht mittelst solcher Bänder unbedenklich ist. Die Abb. 9 gibt eine Uebersicht über die Anordnung und das Zusammenwirken der drei Bänder. *A* liegt waagerecht unter dem Bahnsteig. Ihm werden auf den Rutschen C^1 und C^2 die Stücke zugebracht. Das geneigte Band A^1 nimmt mittelst der Rutsche C^3 die von *A* zugehenden Stücke auf, ausserdem durch C^4 die unmittelbar vom Bahnsteig heruntergelassenen. C^1 und C^2 sind durch Fallthüren *T* und T^2 mit Gewichtsausgleich geschlossen; das Gewicht von C^2 und C^4, die beide beweglich sind, ist gleichfalls ausgeglichen. Sie heben sich beim Durchgang eines Gepäckstückes an. C^1 ist fest, ebenso C^3. Das Band *B* wird nur von der festen Rutsche C^5 aus bedient. *A* und *A'* werden benutzt, wenn die Packwagen am Schluss und in der Mitte des Zuges stehen, *B* dient für die an der Spitze des Zuges laufenden Packwagen. Die Stücke werden bis 2,20 m über Fussboden des Erdgeschosses gehoben und fallen über den Rutschen C^6, C^7, C^8 und C^9 auf die beweglichen Bänke nieder. Die grosse Hubhöhe von 2,20 m ist gewählt, um den Bediensteten und Reisenden einen Durchgang in der Nähe der Gepäcktische offen zu halten. Gehobelte Bretter bilden die Seitenwände der Förderrinnen, in welchen die Stücke sich bewegen. Zwischen der Unterkante der Bretter und der Oberfläche der Bänder bleibt ein Spielraum von 1 cm. *A'* hat eine Neigung von 0,47 m auf 1 m, *B* desgleichen von 0,50 m, was durch die Oertlichkeit gegeben war. Um das Gleiten bei diesen beträchtlichen Neigungen zu verhüten, hielt man es für nöthig, in Entfernungen von 2,80 m kupferne Querstäbe auf den Bändern zu befestigen. Die Erfahrung hat gelehrt, dass die Querstäbe überflüssig sind, wenn man für täglich einmaliges Besprengen der Bänder mit Wasser sorgt. Die Bänder bewegen sich mit 1 m Geschwindigkeit in der Sekunde. Die abgewickelte Bandlänge beträgt bei *A* 135 m, bei *A'* 54 m, bei *B* 57 m, im ganzen 246 m. Ein Motor bei *D* bewegt nach Bedarf entweder das Band *A* allein oder mittelst Räderübertragung auch *A'* mit. Der Motor *D'* treibt durch Schraube ohne Ende das Band *B*. *A* allein erfordert beim Antrieb 15 Kilowatt, im Laufen 8, *A* und *A'* zusammen 20 bezw. 12 Kilowatt; *B* gebraucht 11 bezw. 7.

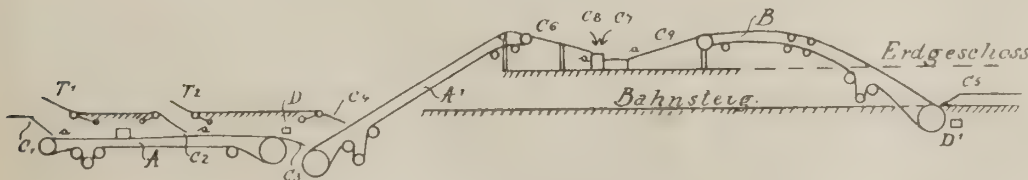


Abb. 9.

Die Führung der Bänder ergibt sich aus der Abb. 10. *R* ist die Antriebscheibe, *R''* sind Umlenkrollen, *R'* ist eine lose Rolle, welche durch ihr Gewicht das Band gespannt hält, *r* sind Führungs- und Stützrollen. Das Band selbst ist aus 2 cm

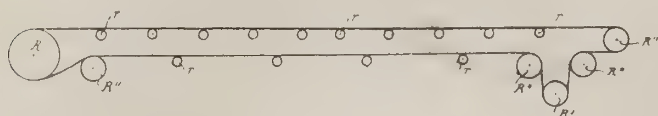


Abb. 10.

starken Seilen von Manilahanf zusammengenäht. Bei 90 cm Bandbreite sind also 45 Seile nöthig, die zusammen ein Gewicht von 15,7 kg auf das Meter haben. Die Seilenden werden entweder zusammengespleisst oder durch zwei Lederlaschen, die über das ganze Band reichen, verbunden. Bei dem Bande *A* ist die letztere, bei den Bändern *A'* und *B* die erstere Art der Verbindung angewendet.

Die Bänder besitzen eine grosse Aufnahmefähigkeit für Wasser. Werden sie täglich einmal besprengt, so ändert sich ihre Länge wenig, so sehr sie auch im trockenen Zustande ausdehnungsfähig sind. Auf dem Bahnhofe Quai d'Orsay ist die Länge der Bänder nach sechsmonatigem Betriebe noch nicht merklich verändert gefunden. Das Besprengen macht die Bänder allerdings steif, und es ist nach dem Besprengen eine halbe Stunde erhöhten Kraftaufwandes bei der Bewegung nöthig, bis die gewöhnliche Geschwindigkeit wieder erreicht ist. Die günstige Wirkung des Besprengens auf die Erhaltung der

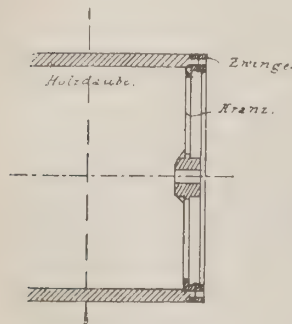


Abb. 11.

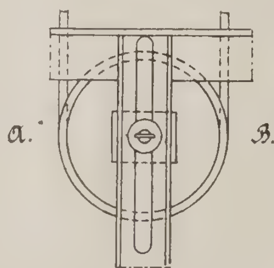


Abb. 12.

gleichen Bandlänge und auf das Festhalten der Gepäckstücke, selbst bei einer Bandneigung 1 : 2, hält indessen 24 Stunden vor.

Die Antriebrolle (Abb. 11) hat 1 m Durchmesser und besteht aus zwei gusseisernen Kränzen an beiden Enden, auf welchen daubenartige Hölzer mit leichter Krümmung nach oben befestigt sind. Die Spannrolle (Abb. 12 und 13) besteht aus einem hohlen Gusskörper, der durch Ringe aus Blei und Gusseisen soweit beschwert ist, dass sein Gewicht auf 1 400 kg kommt. Bei den Bändern *A'* und *B* genügt diese Spannrolle, während für *A* wegen seiner grossen Länge noch eine Spannrolle am entgegengesetzten Ende eingebaut ist, die in verschieblichen Lagern ruht und mittelst zweier Schrauben angezogen werden kann. (S. Abb. 14.) Man erfüllt damit noch den zweiten Zweck, dass, wenn die äusseren Seile der Bänder in verschiedenem Maasse sich dehnen und dadurch die Gewichtsspannrolle aus der Waagerechten weicht, durch Schrägstellung der Schraubenspannrolle ein Ausgleich geschaffen werden kann. Die Führungsrollen sind 1 m lang und bestehen aus zwei gusseisernen Kränzen von 20 cm Durchmesser an beiden Enden, über welchen eine Blechtrommel genietet ist. Die Lager dieser Rollen mussten so eingerichtet werden, dass sie eine gewisse Schrägstellung derselben zuliessen. Zu diesem Zwecke ruht die untere Lagerschale mit einem Ansatz in Form eines Kugelabschnittes auf dem entsprechend ausgehöhlten Lagerstuhl und die Lagerschalen haben gegen den Hohlraum des letzteren einen Spielraum von 2 bis 3 mm. Die Führungsrollen für den tragenden oberen Bandlauf sind 1 m, für den unteren leerlaufenden 3 m von einander entfernt. Bei 1 m Breite dieser Rollen, wie der Umlenkrollen und der Antrieb- und Ausgleichrolle überragen diese das Förderband an jeder Seite um 5 cm. Die Umlenkrollen sind aus Gusseisen in einem Stück hergestellt und haben bei leicht gekrümmter Oberfläche 0,50 m Durchmesser. Da sie die volle Spannung der Bänder aufzunehmen haben, ruhen ihre Achsen in besonders

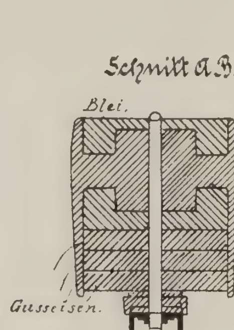


Abb. 13.

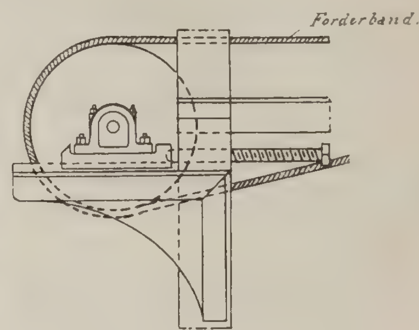


Abb. 14.

kräftigen Lagerstühlen. Der Durchmesser von 50 cm war nöthig, um eine zu scharfe Umbiegung der Bänder zu verhüten und auch die Umdrehungsgeschwindigkeit der Rollenachsen zu vermindern.

Bei einem so wenig längenbeständigen Material wie die Manilahanftaue, aus denen die Förderbänder zusammengesetzt sind, muss auf Ausgleichvorrichtungen bei Längenänderungen in sorgfältigster Weise Bedacht genommen werden. Bei der ersten Einstellung ist es von Bedeutung, dass jede quer zum Bande durch die Lager der Führungsrollen gelegte grade Linie waagerecht ist, dass die Achsen der Triebrolle und der Ausgleichrolle genau senkrecht zur Längsachse des Bandes stehen. Es ist unvermeidlich, dass nach einer Betriebsdauer von einigen Monaten die beiden äusseren Taue des längsten Bandes *A* nicht mehr genau parallel sind, dass also die Ausgleichrolle an einer Seite etwas tiefer hängt. Dieser Zustand ist für den Bestand des Bandes verhängnissvoll, weil die höher liegende Seite sich der hölzernen Einfassung des Förderraumes nähert und an derselben sich zerreibt, namentlich wenn Theile des Bandes sich festklemmten. Man muss also die Achse der Ausgleichrolle wieder in die Waagerechte bringen, und das geschieht durch Vorschieben der Achse der Umkehrrolle (Schraubenspannrolle) an einer Seite. Die Achse dieser Rolle bleibt also nicht mehr parallel zur Antriebrolle, ein Umstand, der erfahrungsmässig zu Unzuträglichkeiten nicht führt.

Man sollte meinen, dass das Förderband sich verhielte wie ein Triebriemen und dass man die gute Führung durch die geringe Wölbung der Hauptrollen, die sich übrigens als unnöthig erwiesen hat, sicherstellen könne. Aber das Band verhält sich wegen seines grossen Gewichtes (2 100 kg für A) völlig anders, nämlich wie ein steifer Körper, wie ein Brett, das senkrecht zur Richtung der Führungsrolle sich fortbewegt. Aendert sich die Achsenrichtung einer Führungsrolle, so wird auch das Band an dieser Stelle bestrebt sein, eine zur Rollenachse senkrechte Richtung anzunehmen. Man wird die dadurch entstehende Neigung zur Abweichung aufheben können, indem man einer oder mehreren der folgenden Rollen eine entgegengesetzte Richtung in angemessenen Grenzen gibt. Hierzu leistet die besondere Einrichtung der Lager der Führungsrollen gute Dienste. Das ist auch namentlich der Fall bei der ersten Einstellung des Bandes und der Rollen, eine Arbeit, welche sehr mühevoll, aber für den guten Gang der Einrichtung unerlässlich ist. Die Anwendung seitlicher Führungsrollen für die Bänder verbietet sich, weil die Abnutzung und Zerstörung der letzteren infolge der Reibung eine sehr schnelle sein würde. Das hat man in den Bergwerken, wo man Bänder zur Kohlenförderung anwendet,

erfahren, ebenso bei Förderbändern aus Baumwolle im Louvre-Kaufhaus.

Die Rutschen, auf welche die Gepäckstücke von den Förderbändern übergehen, müssen mit dem oberen Rande 5 bis 6 cm tiefer liegen als die Bänder an den Uebergangsstellen, damit die Gepäckstücke sich nicht festkeilen können (s. Abb. 15).

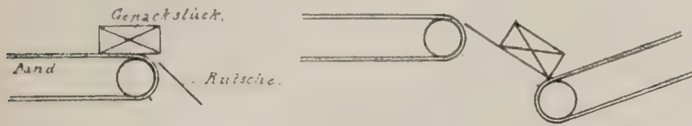


Abb. 15.

Umgekehrt müssen die Rutschen, mit welchen die Gepäckstücke auf Förderbänder übergehen, mit einer Steigung von 0,50 m auf 1 m und einem geringen Zwischenraum an das Band geführt werden, das alsdann durch seine Bewegung die Weiterbeförderung übernimmt. Die beweglichen Gepäckbänke — vier an der Zahl — bilden zwei Gruppen M_1, M_2 und M_3, M_4 (s. Abb. 16). Zwischen den beiden Bänken einer Gruppe befindet sich eine feste Bank, auf welcher ein Bediensteter die Gepäckstücke von einer beweglichen Bank zur anderen, die beide in einem rechten Winkel zu einander stehen, überschiebt. Jede Gruppe wird durch einen Motor angetrieben (s. D_1 und D_2 der Abb. 16). Die Länge der beweglichen Bänke schwankt zwischen 11,0 und 16,5 m. Die Bänke M_1 und M_3 sind dauernd in Bewegung, so lange die Förderbänder benutzt werden, und zwar mit einer Geschwindigkeit von 0,20 m in der Sekunde. Die Bänke M_2 und M_4 werden nach Bedarf durch Zahnradübertragung mitgenommen. Der Kraftbedarf beträgt nur 1 Kilowatt für jede Gruppe. Die beweglichen Bänke sind aus kleinen Karren mit Eichenholzbeschlag zu einer Gall'schen Kette ohne Ende zusammengesetzt. Zum Antrieb werden gusseiserne Daumenräder benutzt. Die oberen Karren laufen auf U-Eisen, die unteren auf Winkeleisen. Das Ganze wird durch ein Holzgerüst zusammengehalten. Halbrunde Eisen auf den Eichenholzbelägen erleichtern das Fortschieben der Gepäckstücke. Beim Uebergang von M_1 auf M_2 bezw. M_3 auf M_4 werden die Stücke nur geschoben. Die zugespitzten Ausläufer der festen Zwischenbank greifen fingerartig zwischen die halbrunden Eisen (s. Abb. 17 und 18).

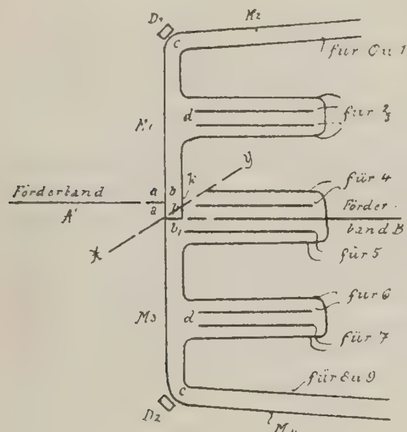


Abb. 16.

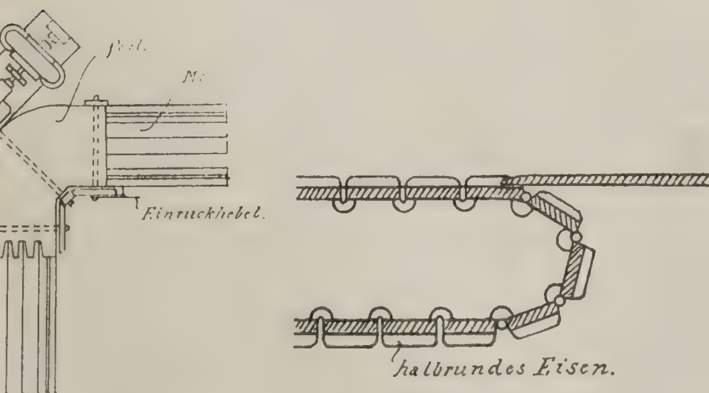


Abb. 17. Abb. 18.

Die festen Gepäckbänke werden zur Feststellung und Auslieferung der Gepäckstücke benutzt. Die äusseren beweglichen Bänke M_2 und M_4 dienen zugleich zur Feststellung. Neben ihnen sind also nur einfache Bänke für die Auslieferung angebracht. Neben den beweglichen Bänken M_1 und M_3 befinden sich dagegen zwei Reihen fester Bänke, die erste für die Feststellung, die andere für die Auslieferung. Zur leichteren Bewegung der Stücke von einer Bank auf die andere sind diese in stufenförmiger Folge angeordnet (s. Abb. 19). Für die

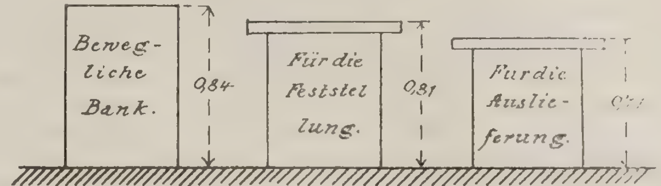
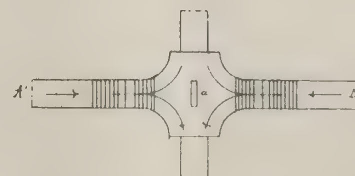


Abb. 19.

Benutzung der festen Bänke ist die letzte Ziffer des Gepäckscheines maassgebend, so dass die Stücke mit den Endnummern 0 und 1 bezw. 8 und 9 den beweglichen Bänken M_4 bezw. M_2 zugeführt werden, von wo aus sie unmittelbar auf die danebenstehenden festen Tische gelangen, um von dort ausgeliefert zu werden. Die zwischenliegenden festen Tische sind der Reihe nach für die Feststellung bezw. Auslieferung der Stücke mit den Endnummern 2 bis 7 bestimmt. Für jede Nummer sind je besondere Tische zur Feststellung und Auslieferung vorhanden.

Im einzelnen geht die Gepäckbewegung wie folgt vor sich (s. Abb. 16): Bei *a a* stehen zwei Bedienstete, welche die von dem Förderbande A^1 aus dem mittleren und hinteren Packwagen des Zuges angebrachten Gepäckstücke auf die beweglichen Bänke M_1 (Endziffer 0 bis 4) und M_3 (Endziffer 5 bis 9) vertheilen. Bei *b b* sind gleichfalls zwei Bedienstete aufgestellt welche dieselbe Aufgabe bezüglich der vom Bande B aus dem vorderen Packwagen angebrachten Stücke haben. Da die Bänder A_1 und B nicht einander gegenüber endigen, so muss ein bei b_1 aufgestellter Bediensteter die für M_1 bestimmten Stücke von der festen Bank k aus auf M_1 weiter befördern. Die Bediensteten bei c nehmen die auf den festen Bänken abgesetzten Stücke mit den Endnummern 0 und 1 bezw. 8 und 9 in Empfang und befördern sie auf die beweglichen Bänke M_2 und M_4, während die Bediensteten bei d die Stücke mit den Endziffern 2 und 3 bezw. 6 und 7 von M_1 und M_3 abheben und auf die zugehörigen festen Bänke bringen. Den Bediensteten bei b und b_1 liegt auch noch ob, die Stücke mit den Endziffern 4 und 5 auf die entsprechenden festen Bänke zu schaffen. Die Verschiebung der Ausläufe der Bänder A^1 und B gegen einander hatte den Zweck, einen Durchgang X-Y frei zu lassen. Das hat sich als überflüssig erwiesen. Die Erfahrung hat ferner gelehrt, dass die festen Rutschen, auf denen die Stücke von den Bändern auf die Bänke gebracht werden, für die festen Koffer ein zu grosses, für die Stücke in weicheren Umhüllungen dagegen ein


Abb. 20.


Abb. 21.

zu geringes Gefälle haben. Der Ingeniör Pons schlägt daher die in den Abb. 20 und 21 dargestellte Anordnung vor, bei welcher die Bänder A^1 und B gegenüber gestellt sind und bis auf einen Höhenunterschied von etwa 1 m an die Bänke heranreichen. Die Stücke können dann mit geringer Nachhilfe auf die beweglichen Bänke gebracht werden. Eine senkrechte Trennungswand a dient zugleich als Buffer.

Die Anwendung der verschiedenen Beförderungseinrichtungen wollen wir in folgendem nochmals kurz zusammenfassen:

Für das abgehende Gepäck dienen die elektrischen Aufzüge in erster Linie. Beim Versagen der Aufzugantriebe werden die Rutschen benutzt, die zu Zeiten starken Verkehrs auch als Aushilfe dienen. Dadurch wird jede Anhäufung des Gepäcks an der Abfertigungsstelle, sobald der abgehende Zug in der Halle bereit gestellt ist, vermieden. Für das ankommende Gepäck dienen umgekehrt die Aufzüge zur Aushilfe. Die Leistungsfähigkeit der Bänder wird auch dann nicht erschöpft, wenn die Packwagen auf die denkbar schnellste Weise entleert werden, und übertrifft durch die Stetigkeit des Betriebes und den Mangel jeglicher Zwischenbewegung mit Menschenkraft die Leistungsfähigkeit der Aufzüge so offensichtlich, dass die Schnelligkeit der Auslieferung an die Reisenden nur von dem Maass der Beschleunigung abhängt, mit welcher die Packwagen entleert werden können. Die Abmessungen der auf den Bändern zuzulassenden Stücke dürfen allerdings nach zwei Richtungen nicht über 80 cm gehen, während die dritte Richtung unbeschränkt ist. Alle grösseren Stücke sowie die runden und leicht zerbrechlichen müssen mittelst der Aufzüge befördert werden. Die letzteren werden übrigens auch als Personenaufzüge für die ankommenden Reisenden benutzt.

Für die eigenartige Einrichtung auf dem Bahnhofe Quai d'Orsay, dass den ankommenden Reisenden vor Lösung der Fahrkarte erst vorläufige Gepäckscheine ohne Gebührenbetrag ausgeliefert werden, die nach Lösung der Fahrkarte gegen endgültige Scheine einzutauschen sind, haben wir in der Pons'schen Veröffentlichung eine Erklärung nicht gefunden. Die Einrichtung entspricht nicht dem allgemeinen Brauche in Frankreich; auch ist nicht jeder Gepäckschein mit einem Gebührenbetrage belastet, da auch in Frankreich Freigepäck (sogar bis zu 30 kg) gewährt wird.

Während in Deutschland Gepäckaufzüge, mit Druckwasser und Elektrizität betrieben, auf Bahnhöfen, wo die Räume für Gepäckannahme und -Ausgabe nicht in gleicher Höhe mit den Bahnsteigen liegen, in allgemeiner Benutzung sind, haben Rutschbahnen, Förderbänder und bewegliche Gepäckbänke u. W. auf deutschen Bahnen noch nicht Anwendung gefunden. Die Verwerthung der Erfahrungen, welche mit diesen Einrichtungen in kaufmännischen Betrieben, in Speichern und Bergwerken, wie beim Be- und Entladen von Schiffen gemacht worden sind, für die Gepäckbeförderung innerhalb der Bahnhöfe ist allem Anschein nach gelungen. Besonders wirksam erweist sich wohl die Anwendung der Förderbänder für eine schleunige Entleerung der Packwagen und Bereitstellung des Gepäcks zur Vertheilung an die Empfänger. Von diesen weiss wiederum jeder aus der Endziffer seines Gepäckscheines, an welcher festen Bank er sein Gepäck zu erwarten hat. Es findet also eine der schnellen Auslieferung unter allen Umständen dienliche Vertheilung der Reisenden an diejenigen Stellen des grossen Ausgaberaumes statt, wohin ihr Gepäck mit Sicherheit gelangt.

Pons behauptet, dass die Einrichtungen ein zahlreiches Personal erfordern, also nur auf grossen Bahnhöfen zur Einführung sich eignen. Das letztere ist wohl selbstverständlich. Es liegt aber kein Anlass zu der Annahme vor, dass der Personalbedarf ein grösserer sei, als bei der üblichen Art der Abfertigung und Beförderung. Es wird vielmehr kein Zweifel darüber bestehen, dass die Beschränkung der menschlichen Arbeit auf einzelne Punkte und ganz bestimmte Handhabungen, ohne dass die Arbeiter von einem Ort zum anderen sich zu bewegen genöthigt sind, zu einer Personalverminderung führen muss, welche höher zu bewerthen ist, als die Aufwendungen für Verzinsung, Tilgung, Unterhaltnng und Betrieb der neuen Einrichtungen. Diese erscheinen also näherer Betrachtung wohl werth, wenn auch eine unmittelbare Uebernahme der französischen Einrichtung auf andere Stellen nicht ohne weiteres angebracht erscheint.

Danzig, im September 1902. Struck.

Haftung der Eisenbahn für Beschädigungen bei äusserlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung.

Im § 58³ der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Art. 9³ Int. Ueb.) ist bestimmt: . . . . „Für solche Mängel der Verpackung, welche äusserlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen.“ Um die Haftung für eine Beschädigung in einem solchen Falle von sich abzuwenden, hat die Eisenbahn daher zu beweisen, 1. dass ein Mangel in der Verpackung vorliegt und 2. dass er äusserlich nicht erkennbar ist.

Darüber, ob eine Verpackung mangelhaft ist oder nicht, gehen die Ansichten nicht nur der Eisenbahnverwaltungen, sondern auch der Richter*) weit auseinander, zumal eine feste gesetzliche Norm in keiner Weise vorliegt. Es heisst im § 58¹ E.-V.-O.: „Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob“, und der Absatz 2 fährt fort: „Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, dass der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung . . . . . anerkennt.“ Es liegt daher in der Hand der Eisenbahn, aus dem Zustande der Verpackung eines Gutes seinen Ausschluss von der Beförderung zu begründen. Da dieses Recht bei einer weitgehenden Ausnutzung ungewöhnliche Härten für die Verfrachter mit sich bringen würde, hat die Eisenbahn ihren Organen im § 24¹ der allgemeinen Abfertigungsvorschriften (§ 27 der gemeinsamen Abf.-Vorschr. — Anl. 1 z. Ueberk. d. Ver.-Betr.-Regl. — enthält eine gleiche oder ähnliche Bestimmung nicht) genaue Anweisungen gegeben, in welchen Fällen eine Zurückweisung nicht erfolgen darf. Diese Stelle lautet: „. . . . Soweit hiernach“ — nämlich nach § 58² nebst Zusatzbestimmungen, § 50 Zus.-Best. II und Anlage B E.-V.-O. — „für die Verpackung keine bindenden Vorschriften bestehen, sollen die allgemeinen Handelsgebräuche berücksichtigt werden.“ Also bei der Entscheidung der Frage, ob ein Gut wegen des Zustandes seiner Verpackung von der Beförderung auszuschliessen ist oder nicht — aber auch nur hierbei —, sind die allgemeinen Handelsgebräuche zu berücksichtigen, so dass die Eisenbahn mit der Annahme eines Gutes zur Beförderung noch keineswegs seine Verpackung ohne weiteres als „gehörig“ anerkennt, d. h. es folgt nicht daraus, dass die Eisenbahn eine den allgemeinen Handelsgebräuchen entsprechende Verpackung auch immer für eine „gehörige“ erachtet. Dies geht auch daraus hervor, dass die Entscheidung darüber, ob die Verpackung eine „gehörige“ ist, d. h. ob „die Ausstellung einer Erklärung nach Anlage E oder F nothwendig ist“, erst im Absatz 6 des § 24 a. a. O. behandelt und dem Ermessen der Abfertigungsstelle überlassen ist. Die so oft aus Handelskreisen gemachte Behauptung, dass die Eisenbahn durch die Annahme von Gütern, welche unter Berücksichtigung allgemeiner Handelsgebräuche verpackt sind, nach dem Wortlaute des § 24¹ a. a. O. diese handelsübliche Verpackung auch allemal als „gehörige“ ansehe und ansehen müsse, widerspricht daher offenbar der richtigen Auslegung der Bestimmungen und ist überdies an sich unlogisch. Nach dem § 58¹ E.-V.-O. besteht das Erkennungsmerkmal einer mangelhaften Verpackung darin, dass diese das Gut nicht „gehörig“ gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem

*) Vergl. z. B. „Ueber Eisenbahntransporte von Glasballons“ S. 989 u. 1161 d. Ztg.

Transporte schützt. Da nun eine handelsgebräuchliche Verpackung, wie ja aus der Bezeichnung hervorgeht, den Rücksichten und Pflichten des Handels angepasst ist, d. h. vor allem ein richtiges Verhältniss zwischen dem Werthe der Waare und den Kosten der Verpackung bewahren muss,*) bei der Eisenbahnbeförderung diese Rücksicht aber durchaus nebensächlich ist und durch diejenige auf die unvermeidlichen Gefahren einer Eisenbahnbeförderung ersetzt wird, so würde aus der Behauptung, eine handelsübliche Verpackung wäre auch stets eine „gehörige" im Sinne des § 58 [1] E.-V.-O., folgen, dass bei der Verpackung eines Gutes die Handelsrücksichten unbedingt mit denen der Eisenbahnbeförderung übereinstimmen, worin nach den soeben gegebenen Ausführungen ein klarer Widerspruch liegt.

Dieser Fall wird bei der Beförderung von Stoffen, Teppichen, überhaupt der meisten Webwaaren von praktischer Wichtigkeit. Die Verpackung dieser Waaren in Packpapier und Leinen ist gewiss allgemein handelsgebräuchlich, so dass die Eisenbahn die Annahme solch verpackter Sendungen zur Beförderung gemäss § 24 [1] der allgemeinen Abfertigungsvorschriften nicht verweigert, sie ist dennoch offenbar nicht „gehörig", da sie das Gut nicht gegen das infolge des unvermeidlichen Rüttelns auf dem Transporte erfahrungsgemäss gewöhnlich und daher in voraussehbarer Weise*) eintretende Durchscheuern schützt. Dass ein Durchscheuern während der Beförderung bei diesen Gütern erfahrungsgemäss gewöhnlich und daher in voraussehbarer Weise eintritt, lässt sich unschwer durch die immer zahlreicher einlaufenden Meldungen über diese Beschädigungen belegen.

Der zweite Beweis, den die Eisenbahn zur Abwendung ihrer Ersatzpflicht in dem besprochenen Falle zu führen hat, ist derjenige, dass der Mangel der Verpackung „äusserlich nicht erkennbar" ist. Es genügt also der Nachweis, dass der Mangel an der Aussenseite der Verpackung nicht wahrnehmbar ist. Dieser Nachweis ist z. B. bei Webwaaren, welche nur in Papier und Leinen eingeschlagen sind, ohne weiteres als erbracht anzusehen, da an der Aussenseite eines solchen Ballens nicht wahrzunehmen ist, ob nicht unter dem äusseren Leinen ein kräftigeres und widerstandsfähigeres Verpackungsmaterial Verwendung gefunden hat.

Es erscheint nach diesen Ausführungen rechtlich begründet, Entschädigungsansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Durchscheuern in Papier und Leinen verpackter Webwaaren abzuweisen. H.

*) „Ueber den Handelsgebrauch bei der Verpackung von Glasballons", S. 1161 d. Ztg.

*) Eger, Eisenbahn - Verkehrsordnung, S. 315, Anmerkung 271, Absatz 3.

Die Fahrgeschwindigkeit der amerikanischen Eisenbahnen

wurde von Herrn W. A. Schulze in Nr. 94 S. 1449 Jahrg. 1901 d. Ztg. in einem Aufsatze besprochen und mit derjenigen der europäischen Bahnen einer Vergleichung unterzogen, die zu folgenden Ergebnissen kam: „Im ganzen genommen wird man nach diesen Ausführungen es wohl als unzweifelhaft erachten dürfen, dass die Eisenbahnen in Amerika in der Fahrgeschwindigkeit ihrer fahrplanmässigen Züge keineswegs etwas Bedeutenderes leisten als die europäischen Bahnen." Den gleichen Gegenstand hatte Herr Schulze bereits kurz vorher im Julihefte des Archivs für Eisenbahnwesen in etwas breiterer Ausführung behandelt und dort aus einer Gegenüberstellung von 42 amerikanischen mit 46 deutschen Zügen ebenfalls den Schluss gezogen, dass die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnen in Amerika nicht höher zu bewerthen sei als die auf europäischen Bahnen, insbesondere in Deutschland, erreichte. Gegen diese letzteren Ausführungen wendet sich jetzt ein Herr George G. Tunell in dem zu Chicago erscheinenden „Journal of Political Economy", indem er die höheren Leistungen auf dem Gebiete der Fahrgeschwindigkeit für sein Vaterland Amerika in Anspruch nimmt. Dabei gibt er jedoch von Anfang an zu, dass er den vielfach übertreibenden Behauptungen amerikanischer Zeitungen, welche von einer bei amerikanischen Zügen erreichten Schnelligkeit von 193 km in der Stunde geredet haben, in gleicher Weise misstrauisch gegenüberstehe wie sein deutscher Gegner. „Ich glaube überhaupt nicht", sagt er, „dass eine Geschwindigkeit von 193 km in der Stunde von irgend einer jetzt bestehenden Lokomotive erreicht werden kann, es sei denn auf einer Strecke von so starkem Gefälle, dass nicht mehr die Dampfkraft, sondern die eigene Schwerkraft des Fahrzeuges der maassgebende Antrieb sein würde." Dagegen aber behauptet er mit Bestimmtheit, dass Geschwindigkeiten bis zu 120 km, ja 128 km in Amerika bei verschiedenen Gelegenheiten — namentlich bei Probe- und Wettfahrten, die von der Chicago Burlington und Quincybahn und der Chicago und Nordwestbahn veranstaltet wurden — erreicht worden seien. Da die Ergebnisse dieser im Jahre 1900 stattgehabten Fahrten nicht veröffentlicht sind, so sei es allerdings Herrn Schulze nicht als Fehler anzurechnen, dass er sie nicht gekannt und dass er demgemäss in Zweifel gezogen habe, ob eine solche Geschwindigkeit (75—79 englische Meilen) von den amerikanischen Bahnen erreicht werde. Noch glänzendere Erfolge seien im April und Mai d. J. erzielt worden, wo die Chicago und Nordwestbahn unter genauester Aufsicht ihres maschinentechnischen Direktors Robert Quayle auf der Strecke zwischen Chicago und Council Bluffs Probefahrten mit Shenectadymaschinen der Klasse C veranstaltet habe. Bei diesen Versuchen seien thatsächlich Geschwindigkeiten bis zu 136 km, ja einmal sogar eine solche von 142 km (89 englische Meilen) erreicht worden, letzteres jedoch nur für die kurze Strecke von 0,5 km ($^1/_4$ englische Meile).

Sodann wendet sich der Verfasser gegen die Vollständigkeit des den gegnerischen Ausführungen zu Grunde gelegten Materials. Nach Schulze's eigenen Angaben habe er solches dem „Official Guide of the Railways and Steam Navigation Lines of the United States" entnommen. Dieses Fahrplanbuch enthalte aber lediglich die zur Personenbeförderung bestimmten Züge, und jede grössere Bahn befördere zwischen den von ihr verbundenen Hauptstädten täglich einen oder zwei Postzüge — mail trains — mit noch kürzerer Fahrzeit; diese seien also in den Schulze'schen Aufstellungen gänzlich ausser Betracht geblieben.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen stellt Tunell sodann die Frage, ob es überhaupt eine Möglichkeit gibt, die Gesammtleistung des Eisenbahnwesens zweier Länder vergleichend gegen einander abzuwägen. „Ein solcher Vergleich von wirklichem Werth", sagt er, „würde doch erst dann möglich sein, wenn zunächst die zu vergleichenden Dinge auf eine gemeinsame Einheit zurückgeführt wären. Ich mache mich nicht anheischig, alle hierbei in Betracht kommenden Gesichtspunkte in erschöpfender Weise darzulegen; aber einen der wichtigsten will ich hier gleichwohl nicht unerwähnt lassen. In dem von Schulze aufgestellten Vergleiche sind nämlich die zu durchmessenden grösseren oder geringeren Entfernungen ausser Betracht gelassen. Der grösste Theil der von ihm in seine Berechnungen eingestellten amerikanischen Züge läuft zwischen weit von einander entlegenen Städten. Dies tritt am deutlichsten hervor, wenn man die Gesammtsummen der zurückzulegenden Entfernungen zieht, denn die von ihm in seine Berechnungen aufgenommenen 42 amerikanischen Züge legen im ganzen 34 791 km zurück, während die 46 deutschen Züge nur 14 540 km zu durchfahren haben. Die durchschnittliche von ihnen zurückzulegende Strecke beträgt also bei den amerikanischen Zügen 828, bei den deutschen 316 km. Die Grösse der Entfernung wirkt aber auf die zu entwickelnde Geschwindigkeit überaus ungünstig ein. Denn je länger die Strecke ist, desto mehr scharfe Krümmungen und hohe Gebirgszüge sind zu überwinden, desto mehr breite Flüsse sind — vielleicht mittelst Fähranstalten— zu kreuzen, desto mehr grosse und verkehrsreiche Städte sind zu berühren. . . . Welche Steigungen bei einer Ueberlandfahrt zum stillen Ozean zu überwinden sind, davon möge die Thatsache ein Bild geben, dass Omaha auf 340, Sherman — die Wasserscheide zwischen beiden Weltmeeren — auf 2 700, Green River auf 2 000, Aspen auf 2 400, Ogden auf 1 400, Summit — Passhöhe der Sierra Nevada — auf 2 600 und der Bahnhof von San Francisco auf 4 m Meereshöhe liegt. Auch die Züge zwischen dem atlantischen Ozean und dem Mississippithal haben den hohen Gebirgszug der Alleghanies zu überwinden, und verschiedene von ihnen übersetzen den Detroitfluss auf einer Fähre. Diese Angaben mögen darthun, wie ausserordentlich schwer es ist, für die von Herrn Schulze zur Erörterung gezogenen grossen Entfernungen eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit zu erzielen, und wie nothwendig es ist, bei einer derartigen Vergleichung diejenigen Strecken ganz ausser Rechnung zu lassen, welche durch irgend welche Ungunst der Verhältnisse eine starke Beschleunigung überhaupt ausschliessen." Deshalb sei es nothwendig, wenn eine Vergleichung zu wirklich werthvollen Ergebnissen führen solle, in den zu vergleichenden Ländern Linien von annähernd gleicher Länge auszusuchen, welche die Verbindung zwischen Städten von ungefähr gleicher Bedeutung bilden und ziemlich gleiche Betriebsverhältnisse aufweisen. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, stellt Tunell dann die Fahrpläne für den Schnellzugverkehr Berlin-Hamburg (286 km Entfernung) dem Verkehr zwischen Newyork und Washington (361 km Entfernung) sowie die für den

Verkehr Berlin-Cöln (576 km) dem Verkehr Newyork-Buffalo (658 km) gegenüber und kommt dabei zu den in der nachfolgenden Uebersicht zusammengestellten Ergebnissen:

Berlin-Hamburg (286 km)	Newyork-Washington (361 km)	Berlin-Cöln (576 km)	Newyork-Buffalo (658 km)
Züge mit Reisegeschwindigkeiten von Kilometer			
80,9	80,8	69,8	87,2
80,6	80,8	68,6	77,6
80,2	80,6	67,6	71,2
73,3	77,9	67,6	69,5
64,3	77,4	65,7	67,8
62,2	77,1	64,2	67,3
58,4	75,0	64,1	67,2
	74,9	63,8	66,1
	73,5	60,6	65,9
	73,4		65,9
	72,0		64,5
	71,2		64,3
	70,1		64,1
	69,5		63,9
	68,8		63,5
	68,7		62,5
	68,4		61,2
	68,4		
	67.8		
	67.4		

Bei diesen Zahlen sind bei den Fahrzeiten die Aufenthalte auf den Stationen ausser Berechnung gelassen; die angegebenen Längen sind diejenigen der kürzesten Linien.

Auf Grund obiger Aufstellung zieht der Verfasser dann den Schluss, dass unter annähernd gleichen Verhältnissen die Fahrgeschwindigkeit der amerikanischen Züge eine etwas grössere sei als die der deutschen, dass aber namentlich die Zahl der gefahrenen Schnellzüge zwischen den wichtigeren Verkehrsmittelpunkten in Amerika eine erheblich grössere ist, als in Deutschland.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beschaffung von Betriebsmitteln für die preussisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung.** Die Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von 618 Personenwagen, 213 Gepäckwagen und 5000 Güterwagen mit den Wagenbauanstalten, die bisher für die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen geliefert haben, in Verhandlung zu treten. Die Lieferung muss bis Anfang November 1903 beendigt sein. Neben der Beschaffung einer beschränkten Anzahl vierachsiger Personenwagen handelt es sich in der Hauptsache um die Anlieferung dreiachsiger Abtheil-Personenwagen. Bei den Güterwagen ist hervorzuheben, dass eine grössere Anzahl vierachsiger Plattformwagen von 30 t Ladegewicht zur Beschaffung gelangen soll. Eingeschlossen in die Lieferung sind die Betriebsmittel der im Jahre 1903 zu eröffnenden Neubaulinien.

— **Der Entwurf für eine Berliner Nord-Süd-Unterpflasterbahn**, über die wir in Nr. 81 S. 1226 kurz berichteten, lag vor einigen Tagen der städtischen Verkehrsdeputation vor. Die Bahn soll in Uebereinstimmung mit den in Berlin dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisen- und Strassenbahnen vollspurig ausgebaut werden. Sie soll dazu dienen, den Norden und Süden der Stadt unter sich und mit der Mitte der Stadt zu verbinden sowie eine Schnellverbindung der von ihr berührten Stadttheile untereinander und gleichzeitig eine Entlastung der von ihr durchfahrenen Strassenzüge zu schaffen. Nach dem Entwurf soll die mit rund 56000000 ℳ veranschlagte Bahn in Schöneberg an der Einmündung der Eisenacher Strasse in die Hauptstrasse beginnen. Von hier aus verfolgt die Bahn die Hauptstrasse bis zur Grossgörschenstrasse, biegt in diese ein und geht durch die Mansteinstrasse, York- und Belle-Alliancestrasse bis zum Blücherplatz. Sie kreuzt dann den Landwehrkanal östlich von der Belle-Alliancebrücke und nimmt nach Unterfahrung der Hochbahn und zweier Hausgrundstücke ihren Weg über den Belle-Allianceplatz, durch die Linden- und Markgrafenstrasse bis zur Mohrenstrasse, wo die Kreuzung der von Siemens & Halske geplanten Untergrundstrecke vorgesehen ist. Dort verlässt die Bahn die Markgrafenstrasse, biegt zwischen dem Schauspielhause und der französischen Kirche in die Charlottenstrasse ein, durchquert die Linden, verfolgt die Charlottenstrasse und Prinz Louis Ferdinandstrasse bis zur Spree, die östlich der Weidendammer Brücke unterfahren werden soll. Nach Durchquerung einiger Hausgrundstücke tritt sie in die Friedrichstrasse ein, verfolgt diese bis zum Oranienburger Thor, führt die Chausseestrasse bis zum Weddingplatz entlang, wendet sich dort nach der Reinickendorfer Strasse und endet auf dem im Zuge der Seestrasse gelegenen Platz H am Kaiser und Kaiserin Friedrich-Kinderkrankenhause. Dieser Linienzug hat sich nach eingehender Erwägung aller einschlägigen Verhältnisse als der zweckmässigste erwiesen. Es erscheint zunächst sehr wünschenswerth, Schöneberg und die angrenzenden Berliner Stadttheile an die Bahn anzuschliessen; da eine Führung durch die Potsdamer Strasse über den Potsdamer Platz mit den grössten Schwierigkeiten verknüpft ist, bleibt für die Verbindung der vorgenannten Stadttheile nur der Weg durch die York- und Belle-Alliancestrasse. Die von da ab zunächst gegebene Fortsetzung durch die Friedrichstrasse erscheint deshalb unzweckmässig, weil einerseits die Kreuzung eines Hauptsammelkanals des Radialsystems III in der Kochstrasse nur unter Aufwendung grosser Kosten möglich wäre, andererseits aber auch die Kreuzung der Spree im Zuge der Friedrichstrasse als undurchführbar betrachtet werden muss. Ausserdem hätte die Führung der Bahn durch die Friedrichstrasse während der Bauzeit weitgehende Störungen des Verkehrs- und Geschäftslebens zur Folge, auch wären die Schwierigkeiten der Bauausführung auf der engen Strassenstrecke zwischen Behrenstrasse und Bahnhof Friedrichstrasse sehr beträchtlich geworden. Aus diesen Gründen verfolgt die Bahn vom Belle-Allianceplatz aus zunächst die Lindenstrasse und Markgrafenstrasse. Durch diese Führung wird der weitere grosse Vortheil erreicht, dass die Lage der Bahn zu dem Hauptgeschäftsgebiet, der Friedrichstadt, eine nahezu centrale wird.

Der Entwurf ist nach den Anordnungen des Stadtbauraths Krause von der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen aufgestellt. Die im Donatorensaale des Rathhauses ausgestellten Pläne und Modelle der Bahn wurden vom Stadtbaurath Krause erläutert und erweckten das grösste Interesse. An den Modellen konnte man einen Ueberblick über das Profil der Bahn, die Bahnhöfe, die Kreuzungen, Wagen usw. gewinnen, während die Pläne ein getreues Bild dieser 11,5 km langen Unterpflasterbahn geben. Ein Beschluss wurde wegen der vorgerückten Stunde in dieser Sache nicht mehr gefasst.

— **Ueber Berliner städtische Verkehrsangelegenheiten** hatte Oberbürgermeister Kirschner am 20. Oktober mit dem Staatsminister Budde eine Unterredung, aus deren Inhalt ersterer in einer Sitzung der städtischen Verkehrsdeputation eingehende Mittheilungen machte. Der Herr Minister habe das grösste Wohlwollen bekundet und eine Förderung der städtischen Verkehrspläne in Aussicht gestellt. Auf den Hinweis, dass die Gemeinde Berlin bei der Verlängerung der Konzession der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft bis 1949 und bei der Umwandlung des Akkumulatorenbetriebes dieser Gesellschaft in Oberleitungsbetrieb nicht gefragt worden sei, habe der Minister erklärt, dass in Zukunft die Stadtverwaltung gehört werden solle. Bei der Erörterung der einzelnen Pläne äusserte der Minister, dass er der ersten Instanz bezüglich der Uferbahn, die vom Magistrat längs des Landwehrkanals geplant ist, Recht geben müsse. Auch er habe Bedenken, besonders wegen des grossen Verkehrs am Halleschen Thore und an der Potsdamer Brücke, dagegen sagte er eine wohlwollende Prüfung der Pläne wegen Errichtung einer grossen Süd-Ost-Ringbahn, von der Warschauer Brücke ab, und der sogenannten Krankenhausbahn zur Verbindung des Rudolf Virchow-Krankenhauses an der Seestrasse mit der Charlottenstrasse usw. zu. Die Verkehrsdeputation wird auf den Wunsch des Ministers die besonderen Pläne mit den Kostenanschlägen ausarbeiten lassen. Eine Unterkommission wurde mit den Vorarbeiten beauftragt.

— **Unfall auf der Strecke Wiesbaden-Biebrich-Mosbach.** Die Entgleisung des von Wiesbaden ausgehenden Personenzuges 309 erfolgte am 19. Oktober d. J. um $^{3}/_{4}$10 Uhr Vormittags auf freier Strecke in einer Krümmung von 315 m Halbmesser und einem Gefälle von 1:4070. Die Lokomotive entgleiste infolge eines Schienenbruchs, der vermuthlich schon unter dem vorhergehenden in umgekehrter Richtung fahrenden Zuge entstanden ist, nach aussen, indem sie gegen den abgebrochenen Kopf der Schiene stiess, auf die Schiene aufstieg und abrutschte. Sie lief auf dem dort vorhandenen Planum des zweiten Gleises noch etwa 40—50 m weiter, stürzte dann die Böschung hinunter und über den Kopf der Bachbrücke in den unter dem Eisenbahndamm durchfliessenden, etwa 6 m tiefer liegenden Salz-

bach. Der unbesetzte Schutzwagen blieb an der Böschung hängen, der dann folgende Wagen IV. Klasse stand am Rande des Bahnplanums, ausserdem entgleisten noch die vier dahinter laufenden Personenwagen, während der Rest des Zuges im Gleise blieb. Die vorgekommenen Verletzungen sind verhältnissmässig gering; der Lokomotivführer, welcher auf der Maschine geblieben war, erhielt nur leichte Hautabschürfungen im Gesicht und an den Beinen. Der Heizer, welcher heruntersprang, erlitt einen Unterschenkelbruch, von den Reisenden hat nur einer am folgenden Tage eine Muskelzerrung am rechten Oberarm angemeldet.

Die gebrochene Schiene — Profil 123 (nassauisches Staatsbahnprofil), 37,6 kg Gewicht auf 1 m, 6 m lang — besteht aus Bessemer Stahl und ist von der Guten Hoffnungshütte zu Oberhausen geliefert, die Abnutzung ist eine mässige. Der Bruch ist ganz frisch und zeigt auf der ganzen Querschnittsfläche gutes, feinkörniges Material. Die gut erhaltenen Querschwellen, die mit wenigen Ausnahmen aus Eichenholz bestehen, liegen nur 0,75 m durchgehends von Mitte zu Mitte und sind auf der äusseren und inneren Seite mit Unterlagsplatten versehen. Die beiden Schwellen, zwischen denen der Schienenbruch erfolgte, liegen nach der Wiederherstellung des Gleises noch unversehrt an der alten Stelle. Der Streckenwärter hatte nach Vorschrift etwa $2\frac{1}{2}$ Stunden vor dem Unfalle die Strecke begangen und dabei von einem Schienenbruch nichts bemerkt.

Das Gleis soll in der starken Krümmung, in welcher der Unfall sich ereignete, noch vor dem Winter mit den schweren Schienen Profil 8 b und flusseisernen Querschwellen umgelegt werden; die Schienen liegen schon neben dem Gleise; eine ist bei dem Unfall zerstört worden.

Nach Lage der Verhältnisse kann die Schuld an dem Unfalle wohl niemandem zugeschrieben werden.

— **Eine Abendschnellzugverbindung zwischen Berlin und Hamburg/Altona**, die bisher nur im Sommer bestand, ist vom 1. d. Mts. ab auch für den Winter wieder eingerichtet worden. Der Zug, der Altona um 7.^{44}, Hamburg um 8.^{20} Abends verlässt, wird wie im Sommer mit I. bis III. Wagenklasse verkehren, nur in Wittenberge anhalten und bereits 11.^{59} Nachts in Berlin eintreffen. In der Gegenrichtung wird vom 1. d. Mts. an ebenfalls eine neue Spätschnellzugverbindung hergestellt. Wenn auch eine Abendverbindung mit I. und II. Klasse von Berlin (Abgang 7.^{32}) nach Hamburg schon bisher bestand, so hat der neue Zug doch den Vortheil, dass er auch die III. Wagenklasse führt, dass er in Berlin den schon lange angestrebten Anschluss an die Abends in Berlin eintreffenden Schnellzüge vom Osten Deutschlands und von Russland aufnimmt und den jetzt bei Verspätungen zweifelhaften Anschluss an den Münchener Schnellzug (an Anhalter Bahnhof 6.^{42} Nachmittags) sichert. Der neue Abendzug fährt von Berlin 8.^{10} Abends ab, hält nur in Spandau, Wittenberge, Ludwigslust und Hagenow und trifft 12.^{07} in Hamburg und 12.^{30} Nachts in Altona ein. Die Reisenden der III. Klasse mussten bisher, wenn sie am Abend noch in Hamburg eintreffen wollten, schon 5.^{30} Nachmittags von Berlin abfahren. Der neue Zug ermöglicht ihnen eine um 2 Stunden 40 Minuten spätere Abfahrtszeit, und trotzdem treffen sie noch zu einer Zeit in Hamburg ein, die eine ausreichende Nachtruhe zulässt.

— **Eisenbahn - Fährschiffverbindung Stralsund - Altefähr (Rügen).** Das Mitte Mai d. J. für die Eisenbahn-Fährschiffverbindung zwischen Stralsund und Altefähr angelieferte sechste Fährschiff gibt uns Veranlassung, auf eine nähere Entwickelung des Fährschiffbetriebes einzugehen.

Der Eisenbahn - Fährschiffbetrieb wurde durch die am 1. Juli 1883 dem Betriebe übergebene erste Eisenbahnstrecke auf der Insel Rügen von Altefähr bis Bergen bedingt. Nachdem das Projekt einer festen Verbindung zwischen dem Festlande und der Insel Rügen fallengelassen war, entschied man sich dafür, eine regelmässige Fährschiffverbindung zwischen Stralsund und Altefähr zu betreiben. Die Lieferung des ersten Fährschiffes wurde der Maschinen- usw. Fabrik und Schiffsbauanstalt von F. Schichau in Elbing im Frühjahr 1882 freihändig für den bedungenen Preis von 120 000 ℳ unter der Bedingung übertragen, dass die Werft bei Bedarf ein zweites Schiff für 110 000 ℳ zu liefern habe, falls die Bestellung innerhalb Jahresfrist erfolge. Das Schiff wurde bereits — vor Eröffnung der Bahnstrecke Stralsund-Bergen — im November 1882 in Betrieb genommen und hatte in dem Winter 1882/83 gleich eine harte Probe seiner Brauchbarkeit als Eisbrecher zu bestehen. Als grosser Uebelstand stellte sich hierbei heraus, dass das Schiff vorn und hinten keine Wassertanks hatte, um es schwerer belasten und dadurch geeigneter zum Eisbrechen machen, sowie es überhaupt bei starkem Winde besser steuern zu können. Diesem Uebelstande wurde abgeholfen.

Es hatte sich bald ergeben, dass die Beschaffung eines zweiten Schiffes zur Aufrechterhaltung des Verkehrs, namentlich zu Zeiten der Reparatur und Revision des einen nur vorhandenen Schiffes, eine unumgängliche Nothwendigkeit war. Musste doch bereits im Jahre 1883 bei plötzlichem Bruch einer Schraubenwelle des Schiffes, wodurch es ausser Betrieb gesetzt werden musste, bis zu seiner Wiederherstellung ein Privatdampfer gemiethet werden, um nicht den Personen- und Stückgutverkehr von und nach Rügen während dieser Zeit ruhen zu lassen. Der Wagenladungsverkehr war natürlich während dieser Zeit unterbrochen. So wurde der Firma Schichau das zweite Schiff in Bestellung gegeben, das am 1. November 1883 betriebsfähig in Stralsund anzuliefern war. Beide Schiffe hatten im Winter 1885/86 ganz ausserordentliche Leistungen als Eisbrecher auszuführen und bewährten sich hierbei vorzüglich. Der Stralsunder Bodden war während 12 Wochen zugefroren, die Eisdecke hatte schliesslich eine Stärke von 63 cm erreicht.

Infolge stetigen Wachsens des Verkehrs zwischen dem Festlande und der Insel Rügen, der nach Inbetriebnahme der damals im Bau befindlichen Strecken Bergen-Crampass-Sassnitz und Bergen-Lauterbach noch zunehmen musste, war die Beschaffung eines dritten Schiffes zur Nothwendigkeit geworden. Dieses wurde wiederum der Firma Schichau unterm 30. Januar 1890 zur Lieferung für den Preis von 128 500 ℳ, lieferbar bis 1. Oktober 1890, übertragen. Des weiteren machte die Eröffnung des internationalen Verkehrs Berlin - Stockholm über Sassnitz-Trelleborg zum 1. Mai 1897 die Beschaffung eines ferneren Schiffes zur Nothwendigkeit. Auch dieses Schiff lieferte die bewährte Firma Schichau, und zwar zum 15. April 1897 für 258 000 ℳ. Es erhielt bedeutend grössere Abmessungen, als die bisher gelieferten drei Schiffe, um die D-Züge aufnehmen zu können. An jedem Ende wurde das Schiff mit je zwei Schrauben versehen, um die Fahrten ohne umzudrehen ausführen zu können. Die Länge des Schiffes in der Wasserlinie beträgt 65 m, die Höchstbelastung 155 t, ausschliesslich Wasser und Kohlen. Die drei kleinen Schiffe haben nur rund 33 m Nutzlänge. Um die planmässige Beförderung der D-Züge nicht in Frage zu stellen, namentlich sobald das zuletzt beschaffte grosse Schiff etwa plötzlich reparaturbedürftig werden würde, wurde unterm 15. Januar 1898 der Firma Schichau abermals ein Fährschiff, und zwar von nunmehr 76 m nutzbarer Länge mit vier Schrauben, zum Preise von 442 000 ℳ freihändig übertragen, lieferbar bis 15. April 1899. Endlich wurde das in diesem Jahre angelieferte sechste Schiff von gleichfalls 76 m nutzbarer Länge unterm 7. Mai 1901 bei Schichau für den Preis von 435 000 ℳ in Bestellung gegeben. Inzwischen ist dafür eines der kleinen Schiffe nach Swinemünde verlegt worden, zwecks Aufrechterhaltung des seit 1901 daselbst eingerichteten Fährbetriebes von Swinemünde nach Ostswine. Für diese Strecke wird im Laufe der Zeit noch eines der kleinen Schiffe von Stralsund nach Swinemünde verlegt werden.

Das in diesem Jahre gelieferte Schiff hat eine Höchstbelastung, einschliesslich Wasser und Kohlen, von 200 t. Selbst bei steifem Winde kann es seine Fahrten mit einer Geschwindigkeit von 8,3 Knoten oder 15 km in der Stunde zurücklegen. Die Länge des Schiffes zwischen den Perpendikeln beträgt 81 m, die grösste Breite über den Spanten 9,8 m, der Tiefgang bei voller Belastung 2,1 m. Der innere Raum des Schiffes ist durch vier Schotten in fünf vollständig wasserdichte, von einander getrennte Räume getheilt. Das Schiff hat zwei stehende zweicylindrige Verbundmaschinen gleicher Bauart mit Oberflächen-Kondensator von zusammen etwa 600 angezeigten Pferdekräften. Die Kesselanlage besteht aus zwei cylindrischen Röhrenkesseln mit durchschlagender Flamme von zusammen etwa 240 qm Heizfläche. Sämmtliche Kajüten und Kammern des Schiffes werden im Winter mit Dampf geheizt, ferner ist durchweg elektrische Beleuchtung vorhanden, Glühlampen von 16 und 10 Kerzen. Auf dem Deck sind noch vier Bogenlampen von je 6 Ampère aufgestellt. Ein Scheinwerfer von 35 Ampère ist neben dem Kommandohaus dreh- und verschiebbar angebracht.

Zu Anfang des Trajektbetriebes waren mannigfache Schwierigkeiten zu überwinden; Schiffe, Landestellen, Fahrrinnen usw. befanden sich bei weitem nicht in dem heutigen modernen Zustande. So hatten die ersten Schiffe anfangs Oelbeleuchtung, die im Jahre 1888 der Gasbeleuchtung weichen musste. Die Kommandobrücken waren anfänglich ohne Schutzhäuschen, wodurch das Schiffspersonal sehr unter den Witterungsverhältnissen zu leiden hatte. Die im Laufe der Zeit gemachten Erfahrungen und der Fortschritt der Technik haben zur steten Verbesserung und Vervollkommnung der Schiffe und Anlagen geführt.

Wiederholt haben die Fährschiffe Privatschiffe aus Seenoth gerettet, wenn diese weit draussen im Bodden vom Eise eingeschlossen waren und den Hafen nicht mehr erreichen konnten. Gute Dienste haben die Schiffe ferner bei Beförderung der Truppen nach und von Rügen bei den Manövern geleistet.

Welche Steigerung der Verkehr nach und von Rügen in den letzten 12 Jahren erfahren hat, erhellt beispielsweise daraus, dass im Jahre 1890 rund 18 000 Güterwagen auf den Fährschiffen zwischen dem Festlande und der Insel befördert worden sind

— Personenwagen wurden damals noch nicht übergesetzt — gegen rund 55000 Güter- und 28000 Personenwagen im letzten Jahre.

— **Oldenburgische Eisenbahnpläne.** Den in früheren Landtagen geäusserten Wünschen entsprechend hat, wie die „Oldb. Nachrichten f. St. u. Ld." mittheilen, das oldenburgische Staatsministerium die Vorarbeiten für eine Reihe neuer Bahnen vornehmen lassen und wird dem jetzt versammelten Landtage über den Bau folgender Bahnstrecken Vorlage machen: 1. Cloppenburg-Friesoythe-Edewecht-Ocholt-Westerstede-Grabstede. Die Schmalspurstrecke Ocholt-Westerstede muss dazu vom Staat übernommen und in eine vollspurige Bahn umgewandelt werden. Der Anschluss im Norden an die Bahn Oldenburg-Wilhelmshaven wird über die Vareler Nebenbahnen bei Ellenserdamm genommen; 2. eine Bahn durch das östliche und nördliche Jeverland, welche in Bant an die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven und auf der Station Garms an die Strecke Jever-Carolinensiel anschliesst; 3. Nordenham-Blexerdeich; 4. Nordenham-Stollhamm-Burhave-Langwarden-Eckwarden; 5. Löningen-Herzlake, zum Anschluss an die Bahn Meppen-Haselünne; 6. Delmenhorst-Lemwerder; 7. Lohne-Dinklage (Zweig der Bahn Vechta-Bramsche); 8. für die von Varel aus zwischen den Bahnen Oldenburg-Wilhelmshaven und Hude-Nordenham zu erbauende Querlinie wird das Ministerium zwei verschiedene Projekte zur Auswahl stellen, von denen das eine über Schweiburg und Seefeld nach Nordenham, das andere über Schweiburg und Schwei nach Rodenkirchen führt und über die vermuthlich ein heisser Streit im Landtage entbrennen wird.

— **Durchführung der zum Schutz der Bauarbeiter gegen Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit gegebenen Vorschriften.** Dem „Staatsanz. f. Württ." wird in Bezug auf die in Nr. 30 des Regierungsblattes für das Königreich Württemberg über diese Vorschriften enthaltene Verfügung des Ministeriums des Innern vom 16. Oktober folgendes geschrieben:

„Anlässlich der Berathung von Petitionen aus den Kreisen der Bauarbeiter durch die Stände im Mai d. J. wurde allseitig, auch von der Regierung, anerkannt, dass die Einhaltung der an sich dem sächlichen Bedürfniss entsprechenden Schutzvorschriften durch eine möglichst zweckentsprechende Kontrole zu sichern sei; nur über die Frage, in welcher Weise und durch welche Organe die Kontrole vorgenommen werden solle, bestand Meinungsverschiedenheit. Der Beschluss der Kammer der Abgeordneten, welchem die Kammer der Standesherren mit einem gewissen Vorbehalt beitrat, ging dahin, die erwähnten Petitionen der Regierung zur Berücksichtigung dahin mitzutheilen, dass auf eine sachgemässe Ausgestaltung der Kontrole über die Ausführung der Vorschriften zum Schutze der Bauarbeiter in der Weise Bedacht genommen werde, dass neben Arbeitgebern auch Mitglieder aus dem Bauarbeiterstand beigezogen werden. Nach der Ministerialverfügung soll nun, was die Aufsicht über die Einhaltung der Schutzvorschriften anlangt, an die gegebenen Organe der Baukontrole angeknüpft, die Kontrole also durch den in jeder Gemeinde vorhandenen Baukontrolör und durch den die Oberaufsicht über die Bauwesen führenden Oberamtsbautechniker ausgeübt werden. Des weiteren sollen in solchen Gemeinden, in welchen infolge lebhafter Bauthätigkeit ein Bedürfniss hierfür besteht, vom Gemeinderath ein oder mehrere bauverständige Gehilfen des Baukontrolörs bestellt werden (Bauaufseher), denen dann hauptsächlich die Ueberwachung der Sicherheit der Bauausführungen und Bauarbeiten obliegt.

Der Schaffung eigener staatlicher, etwa einer Landescentralstelle unterstellter Kontrolorgane oder der Angliederung der Kontrole an die Gewerbeinspektion, wie sie auch vorgeschlagen war, konnte nicht näher getreten werden, da, abgesehen davon, dass in diesem Fall eine ganz unverhältnissmässig grosse Zahl von Aufsichtsbeamten, die zudem im Winter keine Beschäftigung gefunden hätten, nothwendig geworden wäre, eine mehr oder weniger centralisirte Bauaufsicht nach den thatsächlichen Verhältnissen nicht empfehlenswerth erschien, die Uebertragung der Bauaufsicht an lokale, dem beaufsichtigten Objekte näher stehende Organe vielmehr aus Zweckmässigkeitsgründen entschieden vorzuziehen war.

Was die von manchen Seiten verlangte Zuziehung von Bauarbeitern zu der Kontrole betrifft, so unterliegt es keinem Zweifel, dass erfahrene Bauarbeiter bei Durchführung der Schutzvorschriften nützliche Dienste zu leisten vermögen. Andererseits war aber in Betracht zu ziehen, dass die Aufstellung eines ausschliesslich mit der Baukontrole beschäftigten Kontrolörs in der grossen Mehrzahl der Gemeinden wegen Mangels an Beschäftigung desselben unmöglich und dass daher die Zuziehung von Bauarbeitern nur dann thunlich wäre, wenn der Arbeiter hierbei in seinem Arbeitsverhältniss verbliebe. Eine solche Stellung erschien aber von Haus aus unhaltbar, da der Bauarbeiter, wenn ein Vorgehen gegenüber einem Arbeitgeber wegen eines erheblicheren Verstosses in Frage käme, Gefahr laufen würde, seine Arbeitsstelle zu verlieren. Die Verfügung sieht deshalb, um die Unabhängigkeit der zugezogenen Personen zu sichern, vor, dass diese (wie in Bayern) aus ihrem Arbeitsverhältniss auszuscheiden haben. Endlich war davon abzusehen, diejenigen Gemeinden, in welchen die Aufstellung eines Bauaufsehers in Betracht kommt, zu verpflichten, den Bauaufseher aus dem Arbeiterstand zu wählen; es war vielmehr den Gemeinden die Möglichkeit offen zu halten, auch andere bauverständige Personen als Bauaufseher anzustellen."

— **Kilometerhefte auf der badischen Strecke der Main-Neckarbahn.** Seit der Auflösung der Direktion der Main-Neckarbahn, d. i. seit dem 1. Oktober d. J., gelten die badischen Kilometerhefte auch auf dem badischen Theile der Main-Neckarbahn, also auf der Strecke Heidelberg-(Schwetzingen-)Laudenbach. Abfertigungen können nicht nur von den Stationen dieser Strecke unter sich, sondern auch im Verkehr mit Mannheim und den übrigen Stationen der badischen Staatseisenbahnen vorgenommen werden. Inhaber von Kilometerheften, die über den badischen Theil der Main-Neckarbahn hinaus reisen, können bei Benutzung von Personenzügen Einträge bis Laudenbach und bei Benutzung der in Laudenbach nicht haltenden Schnellzüge Einträge bis Weinheim abfertigen lassen; die Fahrkarten für die Weiterreise sind daselbst zu lösen. Das Lösen ist dadurch wesentlich erleichtert worden, dass man auf den grösseren badischen Stationen Fahrkarten ab Weinheim nach Darmstadt und Frankfurt a/M. aufgelegt hat. Damit bietet sich auch die Gelegenheit, die Kilometerhefte zu den in Weinheim nicht haltenden Schnellzügen bis zu dieser Station zu benutzen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungs- und Baurath Traeder, bisher in Wittenberge, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Posen, der Eisenbahndirektor Uhlmann, bisher in Berlin, nach Breslau als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 1 (O. S.) daselbst; die Eisenbahn-Bauinspektoren Wüstnei, bisher in Posen, nach Wittenberge als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, Schittke, bisher in Salbke, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Posen, Oppermann, bisher in Magdeburg, als Vorstand (auftrw.) der Werkstätteninspektion nach Salbke, Schramke, bisher in Mainz, nach Berlin als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 2 daselbst; der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Robert Müller, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion in Stettin, der Regierungs-Baumeister des Eisenbahnbaufaches Ritter, bisher in Berlin, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Posen, die Regierungs-Baumeister des Maschinenbaufaches Höfinghoff, bisher in Essen a/Ruhr, in den Bezirk der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, Engelke, bisher in Kattowitz, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Magdeburg. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungs-Baumeister des Maschinenbaufaches: Fretzdorff der Eisenbahndirektion in Kattowitz und Rave der Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist ertheilt worden: den Regierungs-Baumeistern des Ingeniörbaufaches Bousset in Berlin und Schulz in Charlottenburg sowie den Regierungs-Baumeistern des Maschinenbaufaches Aschoff in Bochum, Bitzer und Felsch in Königsberg i/Pr.

Oesterreich.

— **Staatsvoranschlag für das Jahr 1903.** Die Hauptziffern des Voranschlages des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1903 geben folgendes Bild: Die Gesammtsumme der Ausgaben beziffert sich auf 243388810 Kr. (gegen 242592720 Kr. im Jahre 1902), von denen 240465610 Kr. auf die ordentlichen und 2923200 Kr. auf die ausserordentlichen Ausgaben entfallen. Die Gesammtausgaben sind daher um 796000 Kr. höher (die ordentlichen Ausgaben um 1770000 Kr. höher, die ausserordentlichen um 975000 Kr. geringer), als für das Jahr 1902. Die Gesammtsumme der Einnahmen beträgt 283740380 Kr. (gegen 281813370 Kr. im Jahre 1902), von denen 283378600 Kr. auf die ordentlichen und 361780 Kr. auf die ausserordentlichen Einnahmen entfallen. Gegenüber dem laufenden Jahre ergibt sich bei den Gesammteinnahmen eine Steigerung um 1927010 Kr. Die Steigerung der ordentlichen Ausgaben bei dem Staatsbahnbetrieb ist ausschliesslich auf die persönlichen Ausgaben, bei denen eine Erhöhung von 1781000 Kr. sich ergibt, zurückzuführen, während für sachliche Betriebsausgaben um 760000 Kr. weniger eingestellt erscheinen.

Der Mehraufwand an persönlichen Ausgaben wird in der Hauptsache durch Vorrückungen des Personals in höhere Gehalts- und Lohnstufen (1513254 Kr.), durch das Erforderniss für ständige Arbeiter und sonstiges ständiges Taglohnpersonal

(1 499 263 Kr.) sowie für nicht ständige Aushilfskräfte (838 425 Kr.), dann durch die Steigerung des Beitrages zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung (803 700 Kr.) und durch das Erforderniss für den Streckenzuwachs (577 680 Kr.) hervorgerufen, welchen Mehransprüchen jedoch Mindererfordernisse für stehende Bezüge (2 853 601 Kr.) und für Dienstkleider (487 158 Kr.) gegenüberstehen. Bei den anderen persönlichen Ausgaben ergeben sich vorwiegend Mindererfordernisse (rund 110 000 Kr.).

Die Transporteinnahmen sind mit 246 563 100 Kr., also um 2 903 400 Kr. höher veranschlagt als für das Jahr 1902. Von diesen Mehreinnahmen entfallen 1 542 700 Kr. auf den Personenverkehr, 733 000 Kr. auf den Eilgut- und 622 000 Kr. auf den Frachtenverkehr. Die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr ist einerseits durch die nach dem Ergebnisse der Jahre 1897—1901 ermittelte Steigerung des Personenverkehres von durchschnittlich 3,7 %, andererseits durch die Aufrundung der Fahrpreise gelegentlich der Einführung der Fahrkartensteuer begründet.

Was die Verzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen betrifft, so ist hierüber folgendes zu bemerken: Das Anlagekapital beträgt 2 709 409 073 Kr. und nach Abschlag des Betrages für Verloosungen und Konvertirungen 2 620 601 793 Kr. Bei Entgegenhalt der ordentlichen Einnahmen mit 282 328 000 Kr. zu den ordentlichen Ausgaben mit 220 846 441 Kr. ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 61 481 560 Kr., welcher einer Verzinsung des Anlagewerthes von 2,24 bezw. 2,31 % entspricht. Das Gesammterforderniss für Verzinsung und Tilgung beläuft sich auf 122 371 644 Kr., daher für 1903 ein Staatszuschuss von 60 890 084 Kronen erforderlich ist.

— **Der Streit um direkte Tarife im österreichisch-ungarisch-deutschen Verkehre.** Bekanntlich haben die deutschen Bahnen ihre Zustimmung zur Erstellung direkter Tarife nicht in allen Fällen, in welchen ein bezügliches Verlangen von den österreichischen oder ungarischen Eisenbahnen gestellt worden war, geben wollen. Bei der letzten Sitzung des internationalen Tarifkomitees wurde in dieser Frage von den preussischen Staatsbahnen die Erklärung abgegeben, dass zwar dem Geiste des deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsvertrages entsprechend und den Verbandssatzungen gemäss, welche die Pflege des direkten Verkehres als die hauptsächlichste Aufgabe der Verbände bezeichnen, die preussischen Staatsbahnen sich die Erörterung direkter Verkehrsbeziehungen nach Möglichkeit angelegen sein lassen werden, dass sie jedoch auf die Prüfung der hieraus entspringenden Anträge nicht verzichten können und das Urtheil darüber, ob im Einzelfalle ein Bedürfniss zur Herstellung solcher Beziehungen vorliegt, dem freien und selbständigen Ermessen jedes Theiles überlassen bleiben müsse. „Eine Verpflichtung zur Herstellung direkter Tarife könne weder aus dem Wortlaute des Handelsvertrages, noch aus den Verbandssatzungen abgeleitet werden. Die preussischen Staatsbahnen müssen sich daher grundsätzlich und unbedingt von Fall zu Fall die Entscheidung darüber vorbehalten, ob — selbst wenn festgestellt sein sollte, dass Transporte in den betreffenden Verkehrsbeziehungen häufig mittelst Umkartirungen abgefertigt sind oder bestimmt in Aussicht stehen — die Herstellung direkter Tarife erfolgen soll oder nicht. Dieser Haltung der preussischen Staatsbahnen stehe auch die Thatsache nicht entgegen, dass in der Praxis bisher zumeist nur die Bejahung des Verkehrsbedürfnisses für die Herstellung direkter Tarife ausschlaggebend gewesen ist.“ Im übrigen wurde von den preussischen Staatsbahnen noch bemerkt, dass in allen denjenigen Fällen, in denen in letzter Zeit die Herstellung direkter Frachtsätze für gewisse Artikel abgelehnt worden ist, preussischerseits gegen die Herstellung dieser Sätze Einwendungen nicht mehr erhoben werden.

Gegenüber dieser Erklärung der preussischen Staatsbahnen wurde von der Vertretung der österreichischen Staatsbahnen darauf hingewiesen, dass, wenn die österreichische Staatseisenbahnverwaltung in dieser Frage Stellung genommen habe, dies in erster Linie aus dem Gesichtspunkte der unvermeidlichen praktischen Folgen der eingetretenen Schwierigkeiten geschehen sei. Da nun seither alle jene einzelnen Fälle, die zu den beklagten Meinungsverschiedenheiten geführt haben, in einer die berechtigten Forderungen der österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen befriedigenden Weise erledigt worden seien, erscheine die Angelegenheit aus diesem Gesichtspunkte geordnet und entfalle daher der Anlass, auf die theoretische Seite der Frage, betreffs deren übrigens den Ausführungen der preussischen Staatsbahnen keineswegs beigestimmt werden könne, im gegenwärtigen Zeitpunkte einzugehen. Da dieser Anschauung auch von den Vertretern der ungarischen Staatsbahnen und der übrigen mitbetheiligten Verwaltungen beigepflichtet wurde, entfiel der Anlass zu weiteren Erörterungen.

— **Arbeitsmangel in der Lokomotivfabrik zu Wiener-Neustadt.** Infolge Mangels an Bestellungen ist der Arbeiterstand binnen Jahresfrist von 2 100 auf 1 100 Arbeiter gesunken, die aber auch nur mit verkürzter Arbeitszeit beschäftigt sind. 500 Arbeiterfamilien haben die Stadt bereits verlassen müssen. Um diesem Nothstand abzuhelfen, wurde kürzlich eine Versammlung der Lokomotivfabrikarbeiter abgehalten, der über 2000 Personen beiwohnten. Die Versammlung beschloss, die Regierung aufzufordern, die im nächsten Jahre auf Rechnung des Staates zu liefernden Lokomotiven schon in diesem Jahre in Arbeit zu geben. In diesem Sinne soll eine fünfgliederige Arbeiterabordnung bei der Regierung vorsprechen.

— **Wohlfahrtseinrichtungen der österreichischen Privatbahnen.** Die vom arbeitsstatistischen Amte im Handelsministerium herausgegebene Schrift „Die Wohlfahrtseinrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich“, welche in dem bisher erschienenen ersten Heft des ersten Theiles die einschlägigen Einrichtungen der Privatbahnen behandelt, enthält schätzenswerthe Mittheilungen über Vorschusswesen und Spareinrichtungen. Die Mehrzahl der Privatbahnen gewährt den Bediensteten auf Ansuchen fallweise unverzinsliche Vorschüsse aus eigenen Mitteln. Bei einigen grösseren Unternehmungen bestehen ständige Einrichtungen, welche entweder von der Bahnverwaltung oder selbständig von dem Personal ins Leben gerufen wurden. In gleicher Weise bestehen zur Beförderung der Sparthätigkeit der Bahnbediensteten Einrichtungen, welche bisweilen mit den vorerwähnten Einrichtungen für Kreditgewährung organisch verbunden sind.

Von den auf dem Gebiete des Spar- und Vorschusswesens bestehenden, mit Unterstützung der betreffenden Unternehmung thätigen Spar- und Vorschusskassen sei zunächst der bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit dem Jahre 1889 bestehende selbständige Spar- und Vorschussverein „Nordbahnbund“ in Wien (Genossenschaft mit beschränkter Haftung) genannt. Zur Mitgliedschaft sind nur aktive Bedienstete und Pensionisten der Unternehmung für die Dauer des Aktivitäts- oder Pensionsverhältnisses berechtigt. Jeder beigetretene Beamte ist verpflichtet, mindestens zwei, jeder Unterbeamte und Diener mindestens eine Antheilseinlage zu 50 Kr. zu erwerben. Die Einzahlung dieser Einlagen kann auf einmal oder in Monatsraten im Mindestbetrage von 2 Kr. für Beamte und 1 Kr. für Unterbeamte und Diener erfolgen. Der zulässige Höchstbetrag der Einlagen beträgt 2 000 Kr. Die Einlagen werden mit 5,5 % verzinst. Den Mitgliedern werden Vorschüsse bis zum Höchstbetrage von 40 % des reinen Gehaltes gegen 6 % Zinsen gegeben und sind in höchstens 40 Monatsraten zurückzuzahlen. Die Unternehmung fördert den Spar- und Vorschussverein durch eine jährliche Spende von 8 000 Kr. durch unentgeltliche Ueberlassung der Amtsräume und des Beheizungs- und Beleuchtungsmaterials. Der Spar- und Vorschussverein zählte am 31. Dezember 1898: 2 971 Mitglieder. Die Antheilscheine betrugen 806 112 Kr., der Vorschusssaldo 790 832 Kr. Das Reinerträgniss des Jahres 1898 bezifferte sich auf 54 883 Kr.

Die seit dem Jahre 1878 bestehende Kindersparkasse von Angestellten und ständigen Arbeitern der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist nach dem Vorbilde des vom ersten allgemeinen österreichisch-ungarischen Beamtenvereine in Wien ins Leben gerufenen Spar- und Unterstützungsvereines für Kinder errichtet worden. Der Zweck der Kindersparkasse geht dahin, den Kindern der Bediensteten bis zum vollendeten 16. Lebensjahre Gelegenheit zu bieten, kleine Geldbeträge, welche diese entweder von ihren Angehörigen usw. erhalten oder irgendwie selbst verdienen, anzusammeln und durch zinsbare Anlegung zu vermehren und hierdurch beim Eintritt ins Leben einen Hilfspfennig behufs weiteren Fortkommens zu gewinnen. Die Spareinlagen für ein Kind und die Zinsen derselben werden vor dessen vollendetem 16. Lebensjahre nicht ausbezahlt. Alljährlich werden 100 Sparprämien zu 10 Kr. unter die fleissigsten Einleger, deren Väter Jahresbezüge unter 2 400 Kr. haben, verloost. Der Stand der Sparer am 31. Dezember 1898 betrug 2 721. Die Summe der Gesammtguthaben der Sparer bezifferte sich auf 683 478 Kr., der Vermögensstand der Kasse auf 685 742 Kr.

Der Spar- und Vorschussverein der Bediensteten der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn besteht seit dem Jahre 1870 und ist als Genossenschaft mit beschränkter Haftung im Jahre 1874 eingetragen worden. Jedes Vereinsmitglied (aktive mit Gehalt angestellte Beamte und Pensionisten) muss mindestens einen Geschäftsantheil von 40 Kr. erwerben. Der Höchstbetrag der Geschäftsantheile eines Mitgliedes beläuft sich auf 4 000 Kr. Die Höhe des Zinsfusses für Vorschüsse beträgt 6 %. Spareinlagen können von Vereinsmitgliedern und anderen Personen bis zu der von der Generalversammlung festgesetzten Gesammthöhe aufgenommen werden. Die Amtsräume werden von den beiden Bahnunternehmungen unentgeltlich beigestellt. Der Verein zählte zu Ende 1898: 1 573 Mitglieder gleich 23 1/10 % sämmtlicher beitrittsberechtigten aktiven Bediensteten und Pensionisten beider Unternehmungen. Der Stand der Geschäftsantheile betrug 425 762 Kr., die aussenstehenden Vorschüsse 660 133 Kr. Die

Spareinlagen von zusammen 136 Einlegern beliefen sich am Schlusse des Ausweisjahres auf 189 588 Kr. Die kleinste Spareinlage betrug 2 Kr. 20 h, die grösste 14 670 Kr., der Ueberschuss betrug 26 228 Kr. Ausserdem gewährt der seit dem Jahre 1898 bestehende, aus dem Vermögen des vormals bestandenen Krankenunterstützungsinstituts gebildete Unterstützungsfonds der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn den Mitgliedern der gesellschaftlichen Krankenkassen Vorschüsse.

Weiter hat die Südbahngesellschaft für ihre Bediensteten eine Spar- und Vorschusskasse ins Leben gerufen. Der Zinsfuss für Vorschüsse und Spareinlagen beträgt 5 %. Die ausständigen Vorschüsse der Spar- und Vorschusskasse beliefen sich mit Ende 1898 auf 717 556 Kr., das Guthaben für Einlagen betrug 431 642 Kr., der Ertragsüberschuss 5 157 Kr. Die für die Beamtinnen und die Hilfsbeamten der Südbahngesellschaft errichteten „Sparfonds" haben den Charakter von Pensionsinstituten.

Ungarn.

— **Die Entwickelung der ungarischen Vizinalbahnen.** In dem trefflichen Vortrag, welchen der Abgeordnete Hieronymi auf dem Landestechnikerkongress über die leitenden Grundsätze für die Entwickelung des ungarischen Verkehrslebens gehalten hat, besprach er auch eingehend die Ausgestaltung der ungarischen Vizinalbahnen. Er wies eingangs darauf hin, dass in vielen Gegenden Ungarns, besonders im Alföld, wo der Mangel an Steinmaterial ein grosses Hinderniss für den Bau steinerner Strassen bilde, die Entwickelung der Eisenbahnen eine raschere als jene der Strassen war.

Seit dem Inslebentreten des Gesetzes über die Vizinalbahnen wurden im 5jährigen Durchschnitt gebaut:

	Eisenbahnen	Steinstrassen
1881—1885	389 km	305 km
1886—1890	445 „	
1891—1895	535 „	213 „
1896—1900	636 „	596 „

Im Jahre 1900 bestanden Eisenbahnen ersten Ranges 8 643 km, Vizinalbahnen 8 458 km und Steinstrassen 46 564 km.

Der Ertrag der in den letzten Jahren dem Verkehr übergebenen Vizinalbahnen sei weit hinter dem veranschlagten Ertrage zurückgeblieben, und wenn die Staatsbahnen die Vizinalbahnen nicht auf Grund des Normalvertrages in Betrieb genommen hätten, so würden einzelne von ihnen nicht einmal die Betriebskosten gedeckt haben.

Man müsse bei der Armuth des Landes sogar damit rechnen, dass die neuen Vizinalbahnen, falls man sie nach dem jetzigen System baut, wenigstens in der ersten Zeit einen noch geringeren Ertrag aufweisen werden. Aber das Land brauche noch viele Lokalbahnen.

Im allgemeinen werde angenommen, dass der wirthschaftliche Einfluss der Eisenbahn sich nicht weiter erstrecke, als auf einen Umkreis von 12 km von der Achse gerechnet. Wenn also in einer Entfernung von 12 km von allen Punkten des Landes eine Bahn zur Verfügung stehen soll und man annimmt, dass das Bahnnetz des Landes in rechtwinkligen Linien dessen Gebiet in gleiche Vierecke theilt, so zwar, dass jede Seite des Viereckes 24 km lang sei, so müsste das ungarische Bahnnetz eine Länge von 27 000 km erreichen; es seien also ausser den heute vorhandenen 17 000 km noch wenigstens 10 000 km Eisenbahnen nothwendig.

Wie gering man auch solche und ähnliche Berechnungen schätzen wolle, so bieten sie dennoch einen Stützpunkt dafür, die allgemein verbreitete Ansicht, dass die wirthschaftlichen Interessen Ungarns die sofortige Weiterentwickelung der Lokalbahnen fordern, zu bestärken.

Hieronymi wies an der Hand eines reichen Ziffernmaterials nach, dass der ungenügende Ertrag der Vizinalbahnen hauptsächlich den hohen Anlagekosten und den mit Rücksicht auf den geringen Verkehr theuren Betriebskosten zuzuschreiben sei. Nach Ansicht des Vortragenden lassen sich Bau- und Betriebskosten der Vizinalbahnen nur durch schmalspurige Anlage wesentlich herabmindern. Hieronymi schlägt die Spurweite von 0,76 m vor. Solche Bahnen werden sehr wohlfeil hergestellt werden können, denn in vielen Fällen könne man diese Bahnen, beispielsweise im Alföld, auf dem ohnehin breiten Strassenkörper anlegen, so dass die Enteignungskosten gering sein werden; aus demselben Grunde werde der Unterbau sehr wohlfeil sein, aber auch der Oberbau könne billig sein, weil das Gewicht der Schienen für das Meter kaum mehr als 9—12 kg betragen wird. Solche Bahnen können in die Gemeinden hineingeleitet werden; demzufolge werde man beim Waarentransport die Kosten der Zufuhr zu den Stationen ersparen können.

Man müsse bei den ferner zu bauenden Vizinalbahnen das raschere Aufeinanderfolgen der Personenzüge durch den Verkehr von Motorwagen sichern; der ohnehin geringe Lastenverkehr aber müsse durch nicht nothwendigerweise täglich, sondern dem Bedarf entsprechend verkehrende Züge abgewickelt werden. Die auf die Vizinalbahnen bezüglichen gesetzlichen Verfügungen müssten nach Ansicht des Vortragenden entsprechend abgeändert und hierbei folgende Gesichtspunkte berücksichtigt werden: 1. Die Wirthschaftseisenbahnen sind vollkommen von der Wirksamkeit jener Gesetze auszunehmen, welche die Eisenbahnen mit Dampflokomotiven regeln, namentlich von der Wirksamkeit des Eisenbahnkonzessionirungs-Normativs, der Eisenbahn-Betriebsordnung und des Eisenbahn-Betriebsreglements. Die Bestimmungen der auf die Vizinalbahnen bezüglichen Gesetzartikel XXXI (1880) und IV (1888) sollen bei den Wirthschaftsbahnen nur mit gewissen Beschränkungen zur Anwendung gelangen. 2. In Bezug auf die Art des Baues einschliesslich der Spurweite sowie auf die Zugkraft, die Zahl und Einrichtung der Stationsanlagen möge den Konzessionswerbern die weitestgehende Freiheit eingeräumt werden. Die Regierung soll aus Landesvertheidigungs- oder sonstigen Rücksichten keine Anforderungen an die Konzessionswerber stellen. Die Aufgabe der Behörden soll ausschliesslich auf die Aufsicht über die Sicherheit des Betriebes beschränkt werden. 3. Die Art und Weise der Konzessionsverhandlung soll vereinfacht und im Gesetze genau umschrieben werden. 4. Die Gemeinden und Munizipien sollen die Wirthschaftseisenbahnen unterstützen dürfen, aber nicht zu Lasten ihres Strassenfonds. 5. Jenen Wirthschaftsbahnen, welche zwei oder mehr Gemeinden mit einander verbinden, sind auch vom Staat Beihilfen zu gewähren. 6. In Bezug auf die Tarifsätze, wie auf das Transportgeschäft überhaupt möge diesen Bahnen die möglichst grösste Freiheit eingeräumt werden; die Aufsicht des Staates soll sich darauf beschränken, beim Transporte jedem die gleiche Behandlung zu sichern.

— **Das Tarifübereinkommen zwischen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen.** Zur Abwehr der Zeitungsnachricht, wonach die ungarischen Staatsbahnen die Absicht haben, gelegentlich der Erneuerung des Tarifübereinkommens mit der Staatseisenbahngesellschaft die Erhöhung ihrer Frachtsätze herbeizuführen, stellt der „Pester Lloyd" fest, dass die Staatseisenbahngesellschaft nicht nur das Kartellübereinkommen mit den ungarischen Staatsbahnen, sondern auch die Tarife zwischen Wien und Ungarn gekündigt habe. Dagegen sei im Laufe der zwischen beiden Verwaltungen gepflogenen Verhandlungen von den ungarischen Staatsbahnen der Antrag auf Beibehaltung der gegenwärtigen Frachtsätze gestellt, von der Staatseisenbahngesellschaft jedoch abgelehnt worden. Es sei klar, dass die neuen Tarife selbst in dem Falle, wenn die ungarischen Staatsbahnen ihre bisherigen Tarifantheile bis Marchegg und Bruck zur Bildung der neuen Frachtsätze zur Verfügung stellen, um den Betrag höher sein werden, um welchen die Staatseisenbahngesellschaft ihre Antheile erhöht. Ob aber die ungarischen Staatsbahnen ihre bisherigen Frachtantheile auch in dem Falle zur Tarifbildung hergeben, wenn die Staatseisenbahngesellschaft ihre Frachtantheile für die ungarischen Produkte erhöht, sei mehr als fraglich. Eine Entschliessung hierüber sei aber bei den ungarischen Staatsbahnen bisher schon aus dem Grunde nicht erfolgt, weil die Staatseisenbahngesellschaft bisher über ihre einzurechnenden Tariferhöhungen den ungarischen Staatsbahnen eine offizielle Mittheilung nicht gemacht hat. Dass die ungarischen Staatsbahnen eine Erhöhung der Tarife nicht planen, gehe ferner auch daraus hervor, dass von ihnen auf die erfolgte Kündigung der Tarife Wien-Ungarn die so nahe liegende Kündigung der Tarife zwischen Böhmen, Mähren und Ungarn nicht ausgesprochen wurde, durch welche der Industrieverkehr von Böhmen nach Ungarn empfindlich hätte getroffen werden können. Daraus ergebe sich, dass der auf dem gekündigten Kartellübereinkommen aufgebaute Tarif zwischen Oesterreich und Ungarn wohl Vortheile für Ungarn, aber ebenso werthvolle Vortheile für Oesterreich geboten hat, und es nur dadurch möglich war, die für Handel und Industrie nothwendige Beständigkeit der Tarife zu sichern. Was nun kommen werde, sei heute noch nicht abzusehen, da es bei der herrschenden Strömung in Oesterreich ganz ungewiss sei, ob ein Uebereinkommen überhaupt zustande kommen werde. Unter solchen Umständen erscheine es mit Rücksicht auf die Lage des Handels und der Industrie wohl am zweckmässigsten, wenn die heutigen seit 11 Jahren so ziemlich unverändert bestehenden Tarife, welche sowohl den Interessen der österreichischen wie der ungarischen Geschäftskreise im grossen und ganzen entsprechen, auf einen längeren Zeitraum, mindestens aber bis dahin verlängert werden, bis eine Neuordnung der tarifarischen Verhältnisse auf Grund eines neuen Uebereinkommens möglich sein werde.

— **Erprobung von Schutzvorrichtungen für Strassenbahnen.** Auf Veranlassung des ungarischen Handelsministers fand am 20. Oktober d. J. in Budapest die Erprobung einer Anzahl neuartiger Schutzvorrichtungen gegen Strassenbahn-

unfälle statt. Die von den Behörden und Strassenbahnunternehmungen an diese Versuche geknüpften Hoffnungen haben sich nicht erfüllt, da keine der erprobten Vorrichtungen sich als vollständig zweckentsprechend erwiesen hat, einzelne sogar geeignet erscheinen, Unfälle hervorzurufen.

— **Bahnverkehr Budapest - Peking.** Bei der jüngst in Paris wegen der Einrichtung eines direkten Bahnverkehrs Paris - Peking stattgefundenen internationalen Eisenbahnkonferenz waren fast sämmtliche betheiligten europäischen Eisenbahnen und auch die chinesische Ostbahn vertreten. Bei den Verhandlungen wurde festgestellt, dass die Fahrt nach Sibirien über die Strecke Budapest-Lawoczne-Lemberg-Podwoloczyska-Kiew-Kursk-Woronesch um 800 km kürzer sei als jene über Wien-Granicza-Warschau, und wird bei den nächsten Verhandlungen die Frage erörtert werden, ob im Falle einer Verbesserung der gegenwärtigen Bahnverbindungen der Weg über Ungarn nicht ebenfalls im direkten Verkehr nach Sibirien zu berücksichtigen wäre.

Uebrige europäische Länder.

— **Versuche mit Torfheizung auf den schwedischen Staatsbahnen.** Auf der Hauptversammlung der skandinavischen Gesellschaft der Eisenbahnmänner, welche am 14. August d. J. in Stockholm stattfand, hielt Ingeniör E. v. Friesen einen interessanten Vortrag über die auf den schwedischen Staatsbahnen angestellten Versuche der Lokomotivheizung mit einheimischen Brennstoffen. Schweden ist mit seinem Lokomotivbrennmaterial hauptsächlich auf englische Steinkohle angewiesen, von der allein bei den schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1900 nicht weniger als 349 000 t verbraucht wurden. Die in Schweden selbst geförderte Steinkohle, welche nur in einigen Bezirken der südlichsten Provinz, Schonen, u. a. in Höganäs und Bjuf vorkommt, ist minderwerthig und sehr wenig haltbar; sie kann das Lagern nicht vertragen, verliert alsbald an Heizkraft, wird durch Selbstentzündung gefährlich, nimmt leicht Wasser auf und zerfällt dann leicht in Staub. Man muss daher, um sie verwenden zu können, sie zu Briketts verarbeiten. Eine solche Fabrik hat die Staatsbahnverwaltung in Elmhult angelegt, deren Leistungsfähigkeit 30 000 t jährlich beträgt.

Da nun ganz Schweden reich an beinahe unerschöpflichen Torflagern ist, so richtete man namentlich seit der im Jahre 1899 eingetretenen Preissteigerung der englischen Kohle sein Augenmerk auf die Verwendung des schwedischen Torfes zur Lokomotivheizung. Zu den im Vortrag beschriebenen Versuchen, die im Sommer dieses Jahres stattfanden, verwendete man eine $^5/_4$-gekuppelte schwere Verbund-Güterzuglokomotive mit einem besonders breiten Feuerungsraum. Die Rostfläche beträgt bei ihr 3,7 qm, während sie bei gewöhnlichen Maschinen dieser Gattung nur 2,3 qm beträgt. Die Heizfläche ist 41 mal grösser als die Rostfläche. Die Heizung mit der Hand erforderte des nothwendigen massenhaften Aufwurfs wegen einen zweiten Heizer. Zu dessen Ersparung wurden auch Versuche mit der selbstthätigen Feuerungsvorrichtung des Amerikaners Kincaid gemacht, die aber bisher nicht günstig waren. Als zur Verwendung am geeignetsten erwies sich gewöhnlicher luftgetrockneter sogen. Presstorf von harter und fester Beschaffenheit und dunkler Farbe, dessen Preis sich auf rund 10 Kr. = 11,25 ℳ. für die Tonne stellte. Der Heizwerth solchen Torfs im Vergleich zu dem der Steinkohle wurde wie 1 : 1,8 ermittelt. Der Torf brannte leicht mit wenig Rückständen, sei es an Asche, sei es an Russ. Die Reinigung der Rauchkammer ist daher viel leichter. Der Schwefelgehalt beträgt nur 0,35 % gegen 2 % bei der englischen Steinkohle. Die Funkenbildung war nicht so stark, wie man gefürchtet hatte, namentlich nicht bei regelmässiger Fahrt. Besonders zufriedenstellend verliefen die Fahrten bei einer gemischten Heizung mit Torf und theils schwedischen Steinkohlenbriketts, theils englischen Steinkohlen. Aus der dem Vortrag beigegebenen Tabelle theilen wir hier einige Hauptergebnisse der Versuchsfahrten mit: Die Kosten des Brennmaterials, auf 1 000 tkm berechnet, stellten sich am geringsten bei einem mittleren Zuggewicht von 605 t und Verwendung einer Mischung von Steinkohle und Torf, nämlich auf 45 Oere = 50,5 ₰ für 1 000 tkm, demnächst bei einem Zuggewicht von 800 t und Heizung mit reinem Torf, nämlich auf 48 Oere = 54 ₰; ein wesentlicher Unterschied in den Kosten der Feuerung ergab sich zwischen Steinkohle und Torf nicht, bei letzterem müssen auf 1 000 tkm noch 5 Oere = 5,6 ₰ für den zweiten Heizer hinzugerechnet werden. Herr v. Friesen fasste das Ergebniss der Versuchsfahrten dahin zusammen, dass man einen Güterzug bei Heizung mit gutem Torf sehr wohl befördern könne. Man müsse nur die Seiten der Tender zur Aufnahme der grösseren Mengen vergrössern. Die Torfeinnahme in die Tender könne durch besondere Bühneneinrichtungen sehr erleichtert werden. Die Kessel würden bei Torfheizung viel längere Dauer haben, als bei Steinkohlenheizung.

Die gesammte Steinkohleneinfuhr in Schweden habe im Jahre 1900 dem Lande 85 000 000 Kr. = 95 625 000 ℳ. gekostet; könne man auch nur die Hälfte dieses Bedarfs im Lande decken, so sei das ein grosser Gewinn. Dadurch könnten Tausende von Menschen Arbeitsverdienst erhalten, weite Torfflächen würden dann zum Abbau gelangen. Gingen die Eisenbahnen mit gutem Beispiel voran, so würden bald andere Heizmaterialverbraucher folgen. Die Anstrengungen, die von allen Seiten gemacht würden, heimischen Torf und heimische Steinkohle als Heizstoff für Dampfkessel wie als Hausbrand geeignet zu machen, liessen hoffen, dass die Zeit nicht so fern sei, wo man in Schweden wenigstens den grössten Theil des Brennmaterialbedarfs selbst erzeugen könne.

Nach dem Vortragenden nahm der Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen Nordström das Wort. Er gab eine kurze geschichtliche Entwickelung der Versuche, die durch die Preissteigerung der englischen Kohle innerhalb des Zeitraumes von 1897—1900 von 11 Kr. 20 Oere auf 22 Kr. 50 Oere für die Tonne hauptsächlich ins Leben gerufen seien. Namentlich seien auch die Besorgnisse eines Kohlenmangels bei etwaigen kriegerischen Verwickelungen maassgebend gewesen, da die englischen Lieferer für solche Fälle von ihren Verpflichtungen frei seien. Man hätte daran gedacht, sich für solche Fälle eiserne Bestände auch aus einheimischem Material zu sichern. Daher die Anlage der Brikettanstalt in Elmhult. Er glaube nicht, dass es z. Zt. billiger und besser sei, Torf statt Steinkohle zu brennen; es würde noch viel Mühe und Geld kosten, bis man die Torfheizung vollkommen zweckentsprechend gestaltet habe. Aber es sei höchst erfreulich, dass man nun so weit sei, zu wissen, dass man bei dringendem Bedarf zur Noth auch mit heimischem Torf den Eisenbahnbetrieb aufrecht erhalten könne. Dazu müsse man freilich grosse Torfvorräthe aufstapeln, und da drücke der Schuh noch. Jedenfalls sei die Frage, wie man die Kosten des Brennstoffbedarfs bei den schwedischen Eisenbahnen mindern könne, eine der allerbedeutsamsten.

Die Verhandlung schloss mit einigen Worten des Vortragredners, der darauf hinwies, dass man die vom Generaldirektor Nordström gewünschten Torfvorräthe für Nothfälle nur dann werde haben können, wenn man allmählich Torfheizung bei den Eisenbahnen auch unter gewöhnlichen Verhältnissen zur Anwendung bringe. Die Zubereitung eines Torfmoors zur Torfgewinnung erfordere ein Jahr.

— **Elektrischer Betrieb der Strecken Lecco-Mailand und Bologna-Florenz.** Nach einer Mittheilung der „B. B.-Ztg." aus Mailand vom 30. Oktober d. J. hat die italienische Südbahn die Pläne zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Lecco-Mailand als Fortsetzung der Valtellinbahn sowie der Gebirgsstrecke der Linie Bologna-Florenz fertiggestellt.

Fremde Welttheile.

— **Die Bahnen auf Formosa** werden, wie das Oktoberheft des „Archivs f. Eisenbahnwesen" mittheilt, nach Fertigstellung der jetzt im Bau begriffenen Linien eine Gesammtlänge von 416,4 km haben; davon entfallen auf die Bahn Kilung-Takao 395,22 km und auf die Bahn Tamsui-Taipeh 21,18 km. In Betrieb stehen im Norden der Insel die Strecke Kilung-Chuko, 120 km, und im Süden die Strecke Takao-Kagi, 108 km, sowie die Tamsui-Taipehbahn; im ganzen also 250 km.

Zur Beschleunigung des Baues der Kilung-Takaobahn wird von dem Hafen Tokatzu aus eine Zweiglinie nach Shoka angelegt werden, um auch von diesem Orte aus vorgehen zu können. Zur Verfügung stehen für das Jahr 1902 noch 850 000 Yen aus dem Vorjahre und 2 500 000 Yen nach dem Haushaltplan für 1902.

— **Eisenbahnbau in China.** Wie die „Berl. N. Nachr." aus Brüssel erfahren, hat sich der Oberingeniör Jadot, welcher den Bau der Peking-Hankau-Eisenbahn leitete, mit seiner Familie dieser Tage nach China begeben, um daselbst wieder seinen Posten zu übernehmen, welchen er infolge des Boxeraufstandes hatte verlassen müssen. Jadot, der auch die ägyptische Pyramidenbahn gebaut hat, wird ebenso die Oberleitung des Bahnbaues südwärts von Hankau bis Kanton übernehmen. Gleichzeitig mit Jadot hat sich im Auftrage der Brüsseler Orientbank (an deren Spitze Oberst Thys und Staatsminister a. D. Devolder stehen) eine belgische Mission in Marseille nach China eingeschifft, um dort neue Handelsverbindungen sowie Finanzinstitute zu schaffen, die von der Orientbank ressortirt würden. Endlich ist der Bruder des belgischen Gesandten in Peking, Joostens, im Auftrage des Königs der Belgier nach China abgereist, um daselbst Vorstudien für neue Eisenbahnkonzessionen zu machen, welche mit belgischem Kapital gebaut werden könnten.

— **Aufschliessung Chinas durch Eisenbahnbauten und neue Dampferlinien.** In Amerika haben sich dem „Journal of Commerce and Commercial Bulletin“ zufolge zwei Gesellschaften zum Zwecke der Aufschliessung Chinas gebildet, von denen die eine, die American Asiatic Steamship Company, die Einrichtung neuer Dampferlinien beabsichtigt, die andere, die American-China Developing Company, den Bau einer Eisenbahn von Hankau nach Kanton plant. Die Interessengemeinschaft bedingte einen engeren Zusammenschluss der beiden Gesellschaften und gegenseitige Unterstützung, die sich zuerst darin äusserte, dass die letztere Gesellschaft sich der Dampfer der ersteren zur Beförderung des Eisenbahnbaumaterials nach China bediente. Die Developing Company wird einen mehr internationalen Charakter tragen, da ihr Direktorium Mitglieder aus Newyork und Brüssel enthält. Die Mittel zum Bau des ersten Theils der Bahn wurden vor einigen Monaten durch vom Bankhause J. P. Morgan & Co. herausgegebene 5 prozentige, auf 50 Jahre laufende Obligationen aufgebracht. Die Bahn selbst ist als eine Fortsetzung der Luhanlinie gedacht, deren Anfangsstation Peking und deren Endpunkt Hankau ist, eine Stadt Chinas, die man häufig mit Chicago verglichen hat. Hankau soll zusammen mit den Nachbarstädten Hanjang und Wutschang etwa 2 000 000 Einwohner zählen und ist von Hanjang durch den Hanfluss, von der Provinzialhauptstadt Wutschang durch den Jangtsefluss getrennt. Sie liegt etwa in der Mitte zwischen der nördlichen und südlichen Grenze Chinas und 650 englische Meilen von Peking entfernt. Von Wutschang auf dem Südufer des Jangtseflusses aus wird die American-China Developing Company den Bau ihrer Eisenbahnlinie nach Kanton in Angriff nehmen.

— **Eisenbahnbau von San José (Costarica) zum stillen Ozean.** Im mittelamerikanischen Staate Costarica hatte die inmitten des Landes belegene Hauptstadt San José bislang nur Eisenbahnverbindung mit dem am atlantischen Ozean belegenen Hafen Limon, der etwa 160 km von ihr entfernt ist. Gegenwärtig ist nun, wie „Engineering“ mittheilt, eine Fortsetzung dieser Bahn zum stillen Ozean im Bau begriffen. Die Entfernung von San José bis zur Westküste beträgt nur etwa 100 km, gleichwohl werden die Kosten des Baues einschliesslich der Ausrüstung auf etwa 12 000 000 *M.* veranschlagt, da die Ueberbrückung des etwa 45 km westlich von San José fliessenden Rio-Grande-Stromes ein grossartiges und kostspieliges Bauwerk erforderlich machte. Nach den Entwürfen des Newyorker Ingeniörs Theodor Cooper ist eine Brücke von 260 m Länge etwa 110 m hoch über den Fluss geführt, der an der betreffenden Stelle in einer Schlucht mit senkrechten Wänden dahin fliesst. Die Bahn ist jetzt bereits 30 km über jenen Fluss hinaus vollendet; sie besitzt eine Spurweite von 1,07 m und ihre stärksten Steigungen betragen 1 : 40. Die noch zu bauenden 25 km dieser Bahn werden voraussichtlich bald fertig gestellt sein, und man verspricht sich von ihr schon deshalb einen nicht unerheblichen Verkehr, weil die fruchtbarsten und am dichtesten bevölkerten Bezirke von Costarica, welche längs des stillen Ozeans liegen, durch sie aufgeschlossen werden. Ausserdem hofft man, dass sich auch ein Theil der Güter, welche über die mittelamerikanische Landenge von Meer zu Meer geschafft werden, ihr zuwenden wird. Bisher konnte von einem solchen Durchgangsverkehr selbstverständlich nicht die Rede sein, da die Transporte zwischen der Westküste und San José mittelst der landesüblichen Ochsenwagen bewerkstelligt werden mussten und deshalb geraume Zeit und unverhältnissmässig hohe Kosten erforderten.

Allgemeines.

— **Eisenbahngüterwagen mit Selbstentlade-Vorrichtung** von Gust. Talbot & Cie., Eisenbahnwagenfabrik in Aachen. In den letzten Jahren macht sich bekanntlich in der Grossindustrie und bei den Eisenbahnverwaltungen das Bestreben geltend, die Beförderung von Massengütern mittelst Wagen von möglichst grosser Tragkraft, welche selbstthätige Entladevorrichtungen besitzen, zu bewerkstelligen. Einer Mittheilung hierüber in „Glaser's Annalen“, Heft 7 vom 1. Oktober d. J. entnehmen wir folgendes: Es ist ohne weiteres klar, dass insbesondere die Einführung des Grundsatzes der Selbstentladung von weittragendster Bedeutung für die Eisenbahnen, wie für Industrie, Handel und Landwirthschaft ist. Es handelt sich dabei um die Ersparniss der Entladekosten bei der Selbstentladung gegenüber der bisherigen Entladung der Wagen mittelst Handarbeit sowie um die damit verbundene Zeitersparniss und die Abkürzung des Aufenthaltes der Wagen auf den Bahnhofgleisen. Dieselben Vortheile fallen ins Gewicht beim Beladen von Schiffen. Die Verwendung von selbstentladenden Fahrzeugen macht die kostspielige Anlage von Kohlenkippern überflüssig und ermöglicht die gleichzeitige Entladung eines ganzen Zuges, während die Kohlenkipper nur die jedesmalige Entladung eines einzelnen Wagens ermöglichen. Unsere Quelle enthält nun eine Skizze, welche die Verwendung der von der Eisenbahnwagen-Bauanstalt Gust. Talbot & Cie. in Aachen gebauten Selbstentlader für das Verladen in Schiffe darstellt. Solche Wagen werden von genannter Firma bis zu 40 t Tragfähigkeit aus gepressten Stahlblechen mit Sicherheitskuppelungen, Zughaken, Buffern und Achsen nach den Normalien der preussischen Staatsbahnen hergestellt und sind bereits in grosser Anzahl bei verschiedenen industriellen Werken sowie auch bei einer Staatsbahnverwaltung im Betriebe. Inzwischen haben noch mehrere deutsche Eisenbahnverwaltungen Aufträge über Lieferung solcher Wagen ertheilt.

Diese Wagen haben durch die Anordnung von Klappen auf beiden Seiten gegenüber denjenigen anderer Systeme den Vortheil, dass sie eine Entladung sowohl nach einer beliebigen Seite des Gleises, als auch nach beiden Seiten g l e i c h z e i t i g gestatten. Vermittelst einer pneumatischen Vorrichtung kann die Entladung geschlossener Züge von der Lokomotive aus in beliebig grossen Wagengruppen nach beliebiger Seite hin geregelt werden. Die Dauer der Entladung richtet sich nach der Art des Transportgutes, je nachdem dasselbe aus grossen Stücken besteht oder mehr grusförmig ist; ferner ist sie abhängig von der Feuchtigkeit des Materials. Bei trockenem, grobkörnigem Material geht die Entladung durchschnittlich in etwa 5 Minuten von statten.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Der Verein blickte im Oktober auf ein 60 jähriges Bestehen zurück. Der Vorsitzende, Ministerialdirektor S c h r ö d e r, gab aus diesem Anlass in der Sitzung am 14. Oktober ein Bild der Vereinsthätigkeit während der letzten zehn Jahre und eine Schilderung der Aufgaben, die von der Zukunft zu erwarten sind. Staatsminister v. T h i e l e n sowie die Geheimen Regierungsräthe S c h w a b e und Professor Dr. R e u l e a u x wurden zu Ehrenmitgliedern erklärt und der Geheime Regierungsrath Professor G ö r i n g zum Stellvertreter des Vorsitzenden gewählt.

Oberingeniör Joh. K ö r t i n g aus Hannover sprach sodann über V e r b r e n n u n g s k r a f t m a s c h i n e n. Die Erkenntniss der Thatsache, dass werthvolle industrielle Gase in den Gasmaschinen viel zweckmässiger ausgenutzt werden können, als bisher, und zwar vor allem das Hochofengas und Koksofengas, gab, wie der Vortragende nach einem geschichtlichen Rückblick auf die Entstehung und Entwickelung der Gasmaschinen ausführte, den Anstoss zur Herstellung grosser Gasmaschinen, denen das Gas entweder unter Druck zugeführt wird oder die es selbst ansaugen. Die hohe Bedeutung des Gasmaschinenbetriebes mit Hochofengas erkennt man am besten daraus, dass man mit der gleichen Gasmenge das sieben- bis achtfache an Kraft erzeugen kann, als wenn man durch Verbrennung des Gases Dampf erzeugt und diesen in Dampfmaschinen benutzt. Unter Zugrundelegung der Roheisenerzeugung von Deutschland und Luxemburg im Jahre 1897 kann man mit dem entstehenden Hochofengas rund die Leistung von 600 000 PS dauernd erzeugen. Es handelt sich im Eisenhüttenbetriebe um Maschinen grösster Kraftleistungen, bis zu mehreren tausend Pferdestärken, sowohl für Gebläse-, Walzenzug- wie für elektrische Betriebe. So hat ein Hüttenwerk in Amerika allein die Aufstellung von 40 000 PS in Gasmaschinen beschlossen und nach dem Körting'schen Zweitaktsystem bestellt. Der Vortragende beschreibt dann diese doppelwirkenden Zweitaktmaschinen näher, nachdem er die heutigen Viertaktmaschinen und deren Wirkungsgrad sowie die Bestrebungen besprochen hatte, an Stelle dieser Viertaktmaschinen, die für grosse Kraftleistungen sehr schwerfällig, ja fast unmöglich werden, andere Systeme zu bauen, wobei insbesondere auch die Oechelhäuser'sche Zweitaktmaschine erwähnt wurde. Eine solche Maschine sowie zwei Ausführungen Körting'scher Zweitaktmaschinen waren auf der Düsseldorfer Ausstellung ausgestellt. Die Anlage zur Erzeugung von Generatorgas zum Betriebe von Kraftgasmaschinen werden näher beschrieben, und zwar sowohl für Maschinen nach dem Druck- wie auch nach dem Saugsystem. Dabei wurde namentlich auf die Förderung hingewiesen, die der Herstellung von Gasmaschinen durch die preussischen Staatsbehörden insbesondere dadurch zu Theil geworden ist, dass die Generatoranlagen nicht unter die konzessionspflichtigen Anlagen nach § 16 der Gewerbeordnung gerechnet werden und die Staatseisenbahnverwaltung schon mit der Beschaffung einer grossen Zahl von Gasmaschinenanlagen für die Beleuchtung grösserer Bahnhöfe und zum Betriebe von Werkstätten vorgegangen ist, als die Privatindustrie noch eine abwartende Haltung einnahm. Nachdem sich nunmehr diese Maschinen für alle möglichen Zwecke der Industrie, insbesondere

für Elektrizitätswerke, Wasserwerkanlagen usw. als sehr geeignet erwiesen, hat sich auch eine grosse Zahl von Maschinenfabriken dem Bau von Gasmaschinen zugewandt; insbesondere erfreuen sich auch die Maschinen für flüssige Brennstoffe, vor allem für Spiritus, grosser Beliebtheit in landwirthschaftlichen und sonstigen Betrieben. — Schliesslich besprach der Vortragende noch einen von seiner Firma aufgestellten Entwurf zu einem durch einen Spiritusmotor angetriebenen Eisenbahnwagen.

Im Anschluss an diesen mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag berichtete der Geheime Regierungsrath Professor Göring eingehend über das neu erschienene Werk des Generaldirektors vom Osnabrücker Stahlwerk, des Kommerzienraths A. Haarmann: „Die Kritik des Eisenbahngleises". (Wir haben das Buch in Nr. 76 S. 1150 d. Ztg. eingehend besprochen. Die Schriftleitung.) Das Buch schliesst sich an die bereits 1891 in zwei gleich gut ausgestatteten Bänden herausgegebene „Geschichte des Eisenbahngleises" und ist schon damals vom Verfasser als Abschluss in Aussicht gestellt worden, bildet jedoch ein in sich abgerundetes selbständiges Werk. Es gibt zunächst einen geschichtlichen Ueberblick über die 100 jährige Entwickelung des Eisenbahngleises, betrachtet dann eingehend die wichtigsten Oberbausysteme der Gegenwart und sucht aus einer höchst sorgfältigen und sachlichen Kritik der dabei gesammelten Erfahrungen Grundsätze zu gewinnen für eine gesunde Weiterentwickelung des Gleisbaues. Als Beispiel für deren Anwendung wird der von Haarmann neuestens geschaffene Starkstossoberbau ausführlich besprochen. Als Unterlage für die kritischen Untersuchungen diente eine grosse Zahl von Gleisstücken aller Art, die dem Betriebe entnommen sind, und wie sie nur im Osnabrücker Gleismuseum zur Verfügung standen, das der Verfasser in jahrzehntelangem Sammelfleiss aus der ganzen Welt zusammengebracht hat. Vorzügliche Abbildungen in sehr grosser Zahl lassen alle Betriebswirkungen mit photographischer Treue im Buche deutlich erkennen. Ein Schlusswort gibt sodann eine Fülle von lehrreichen Gesichtspunkten und Vorschlägen allgemeiner Art. Das ganze kennzeichnet sich als ein vortreffliches wissenschaftliches Werk von hohem bleibenden Werth für die Kenntniss des Gewesenen und die weitere Ausgestaltung des Eisenbahngleises in der Zukunft.

Plombenverschluss der Eisenbahngüterwagen.

Bei den auch in dieser Zeitung mehrfach erwähnten Bestrebungen zur Verbesserung des Güterwagenverschlusses verdient ein neuer Plombenverschluss für Eisenbahngüterwagen, „System Wienke", Beachtung. Dieser neue Verschluss überrascht namentlich durch seine Einfachheit, Festigkeit und dadurch, dass er sich dem jetzigen Verfahren vollständig anschliesst, keine



Aenderung an dem Material und den bestehenden Einrichtungen erfordert, sich auch neben dem jetzigen Verfahren anwenden lässt und hierdurch den Uebergang von dem alten zum neuen Verschluss ohne jede Störung ermöglicht.

Er besteht aus einem zweitheiligen Eisenbügel, welcher sich senkrecht zu seiner Ebene öffnet. Die freien Bügelseiten, dem Drehpunkt gegenüber, endigen in flachen Verlängerungen, welche durchlocht sind und die Nietplombe aufnehmen. Der Bügel ist zur dauernden Befestigung an dem Wagenkasten mit einer kurzen Anschlagkette versehen.

In der vorstehenden Abbildung zeigt das obere Bild den Bügel geöffnet, das untere Bild dagegen den Bügel mit einer Plombe verschlossen; die Entplombungszange ist angesetzt, um die Plombe herauszudrücken. Mit dem unteren Schenkel der handlichen, kurzen Zange ist ein Wagenschlüssel zweckmässig verbunden. Soll der Wagen plombirt werden, so wird der Bügel geöffnet und ein Schenkel durch die Blattösen am Wagenkasten und an der Thür gezogen; dann wird der Bügel geschlossen, die Nietplombe von unten in die Durchlochung gesteckt und der Plombenniet mit der jetzt in Benutzung befindlichen Plombenzange umgenietet. Hierbei wird dem Kopf der Plombe die Stationsbezeichnung und dem umgenieteten Ende das Datum aufgedrückt. Damit ist der Bügel geschlossen. Soll er wieder geöffnet werden, so wird die hierzu erforderliche Entplombungszange, wie das untere Bild zeigt, in der Verlängerung des Bügels angesetzt, das Bügelende in das kastenartige Zangenmaul gesteckt und die Zange zugedrückt. Durch diesen Druck hebt sich der Niet heraus. Zu beachten ist hierbei, dass der Stift der Zange auf die umgenietete Stelle der Plombe drückt. Durch das Herausdrücken der Plombe ist diese so zerstört, dass eine Wiederbenutzung ausgeschlossen ist. Das dem Erfinder amtlich mitgetheilte Gutachten einer königlich preussischen Güterabfertigungsstelle fasst die hervorragendsten Vortheile dieses Verschlusssystems wie folgt zusammen: „Der neue Plombenverschluss für Eisenbahngüterwagen wird bei dem Rangiren der Wagen nicht verletzt werden, was bei den bisherigen vielfach der Fall war. Beraubungen der nach dem neuen System plombirten Wagen werden nicht eintreten können, weil der Verschluss des Wagens bei einem solchen Falle nur durch grosse Gewaltmittel zu beseitigen ist. Das Plombiren der Wagen wird nach der neuen Methode rascher bewerkstelligt werden können, als dies bisher möglich war, weil die Einschnürung des Bindfadens in die Plomben fortfällt. Ein wesentlicher Vortheil aber liegt darin, dass das Oeffnen des Wagens auf der Endstation nur durch den Lademeister geschehen kann, und zwar mittelst der eingeführten Zange mit Wagenschlüssel, und dass die Empfänger die Ankunft des Lademeisters abwarten müssen, bevor sie mit der Entladung beginnen können. Endlich wird dieser neue Verschluss eine grössere Sicherheit bei Abfertigung der Güter unter Zollverschluss bieten. Wenn die beigefügte Rentabilitätsberechnung annähernd richtig aufgestellt ist, dann werden neben der grösseren Sicherheit und Zeitersparniss auch noch bedeutende Material- und Geldersparnisse durch dieses neue Verfahren bestimmt eintreten."

Erfinder des neuen Plombenverschlusses ist der königliche Eisenbahn-Güterexpedient Wienke zu Mühlhausen in Thüringen. Vertrieb und Fabrikation für Deutschland haben die Firma Leidenroth & Winkler in Eisenach und die Eisenbahn-Baugesellschaft Wittenberg in Klein-Wittenberg, für Oesterreich und Ungarn die Firma Liman & Petzold in Wien.

Bücherschau.

— **Illustrirtes Eisenbahnalbum für das Grossherzogthum Baden und den Bodensee.** Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen hat soeben ein illustrirtes Eisenbahnalbum herausgegeben, das einen reichhaltigen Inhalt aufweist. Die grösseren Städte des Grossherzogthums, die durch landschaftliche Schönheiten, durch Heilquellen, Sommerfrischen, durch Industrien bekannten Gegenden werden in feuilletonistischen Aufsätzen, zum Theil in Briefform in anziehender Weise geschildert. Dazwischen sind Gedichte, theilweise in heimischer Mundart, und eine Fülle trefflicher Abbildungen nicht nur landschaftlich schöner Gegenden, sondern auch von Volkstrachten, aus dem Gebiete der Industrie, des Handels und Wandels eingestreut. Sie bilden einen Schmuck des stattlichen, geschmackvoll eingebundenen Buches, dem am Schluss noch eine Uebersichtskarte von Baden beigefügt ist. Für die den Schwarzwald bereisenden Franzosen, Engländer und Holländer finden sich auch einige Aufsätze in ihren Landessprachen. Das Eisenbahnalbum ist, ebenso wie sein Vorgänger, das s. Zt. von uns besprochene „Illustrirte Eisenbahnalbum des Reichslandes", für die Abtheile I. und II. Klasse der Eisenbahnwagen bestimmt und ruht dort auf den badischen Staatsbahnen in einem metallenen Bücherträger unterhalb des Gepäcknetzes; ausserdem liegt es in Gasthöfen, Kasinos, Verkehrsbüros des In- und Auslandes sowie in Bibliotheken höherer Schulen aus.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.
Gruppe VI/VIII.

Bei der Drucklegung sind die Entfernungen der Stationen Rixfeld und Treffurt in nachstehenden Stationsverbindungen mit den Entfernungen von Ringelstein bezw. Treis verwechselt worden.

Die Entfernungen betragen zwischen Rixfeld

und Coblenz Rh.	210 km
„ Cöln-Bonner Thor	265 „
„ „ -Deutz	259 „
„ „ -Ehrenfeld	261 „
„ „ Eilgutabf.	259 „
„ „ -Gereon	261 „
„ „ Hafen	266 „
„ „ Süd	263 „
„ Conzen	359 „

zwischen Treffurt

und Troisdorf	321 km
„ Uerdingen	353 „
„ Ueflingen	482 „
„ Unkel	341 „
„ Urbach	331 „
„ Urft	401 „
„ Urmitz	303 „
„ Vallendar	302 „
„ Vettweiss	391 „
„ Viersen	372 „
„ Wahn	328 „
„ Weismes	474 „
„ Welldorf	392 „

Ferner betragen die Entfernungen zwischen Uslar und Neuss nicht 952, sondern 259 km, zwischen Planig und Saarbrücken nicht 193, sondern 132 km.

Frankfurt a/M., 23. Okt. 1902. (2823)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. November 1902 wird die an der Strecke Scherfede-Fröndenberg zwischen den Stationen Neheim-Hüsten und Wickede gelegene Station Vosswinkel für den unbeschränkten Thierverkehr eröffnet und in den Staatsbahn-Thiertarif sowie Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Cassel, den 24. Oktober 1902. (2824)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil III, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. November gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 27 (für Talkerde) direkte Frachtsätze zwischen Hirt einerseits, Augsburg, München und Nürnberg andererseits zur Einführung.

München, den 29. Oktober 1902. (2825)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Breslau und der Breslau-Warschauer Eisenbahn. (Gruppe II.)

Vom 1. November d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab wird die Haltestelle Schrepau des Direktionsbezirks Breslau und die Güterladestelle Gänseberg der Breslau-Warschauer Eisenbahn in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. Die Ladestelle Gänseberg dient nur dem Wagenladungsverkehr der Prinz Biron von Curland'schen Verwaltung. Sendungen dahin sind nur frankirt und ohne Nachnahme aufzuliefern.

Kattowitz, den 27. Oktober 1902. (2826)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird die in den Ausnahmetarifen 14 und L für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr vorgesehene Frist von 12 Monaten für Zuckersendungen, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, auf 18 Monate verlängert.

Für die nach dem 31. August 1904 auf den bezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

2. Mit dem noch besonders bekannt zu machenden Eröffnungstage wird die Ladestelle Gänseberg (Breslau-Warschauer Eisenbahn) für den Wagenladungsverkehr in dem für Station Perschau vorgesehenen direkten Verkehrsumfange in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 29. Oktober 1902. (2827)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Kohlentarif zwischen belgischen Stationen und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Am 1. November 1902 tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. zwischen belgischen Stationen Terneuzen einerseits und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits vom 1. April 1900 der Nachtrag II in Kraft.

Er enthält u. a. neue ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Ensdorf, Primsweiler und Saarlouis, sowie anderweite ermässigte Anstossfrachtsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, ferner zum Theil ermässigte, zum Theil ganz geringfügig erhöhte Frachtsätze für einzelne belgische Stationen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, erlangen sie erst vom 1. Januar 1903 ab Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (2828)

St. Johann-Saarbrücken, 27. Oktbr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel und niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. November d. J. wird die Station Beverwyk der holländischen Eisenbahn mit den Frachtsätzen für Ymuiden in den Gütertarif mit Basel und Delle vom 1. Oktober 1902 und in die Tarifhefte 1 (Elsass-Lothringen) vom 1. Oktober 1902, 2 (Pfalzbahn) vom 1. Mai 1901, 3 (Main-Neckarbahn) vom 1. Mai 1901, 4 (badische Bahn, auch gültig für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der württembergischen Staatsbahn) vom 1. Oktober 1902 und 7 (Stationen Bous, Dillingen [Saar], Saargemünd, Ulflingen und Völklingen) vom 1. Oktober 1902 aufgenommen.

Cöln, den 25. Oktober 1902. (2829)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehre werden mit Ende Dezember 1902 die Stationen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Moabit des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin als Versandstationen aus dem Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden ausgeschieden.

Dresden, den 28. Oktober 1902. (2830)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Labes als Versandstation in die Seehafen-Ausnahmetarife D (Dextrin usw.) und D 1 (Kartoffelstärkefabrikate) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 26. Oktober 1902. (2831)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayer. Eisenbahnverband.
Tarif-Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.
(Holzverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. November wird die Station Stein a/Traun in den direkten Holzverkehr mit den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft einbezogen.

München, den 25. Oktober 1902. (2832)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. November d. J. tritt im Tarife Theil II, Heft 1 nachstehender Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) in Kraft:

Von Wodnan-Cicenic k. k. St. B. nach Trotha K. E.-D. Halle = 106 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 27. Oktober 1902. (2833)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November l. J. wird die nur dem Uebergangsverkehr nach und von den Stationen der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt dienende badische Staatsbahnstation Neckarbischofsheim (Hauptbahn) in den vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 27. Oktober 1902. (2834)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. November gelangen in Ergänzung der Abtheilung I des Ausnahmetarifes Nr. 24 (für Bordsteine) direkte Frachtsätze von Bodenwöhr, Gotteszell, Kothmaissling und Regen nach Wien zur Einführung.

München, den 27. Oktober 1902. (2835)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. werden die Stationen Gütersloh des Direktionsbezirks Hannover, Sontra des Direktionsbezirks Cassel und Traben-Trarbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 28. Oktober 1902. (2836)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die badische Station Neckarbischofsheim (Hauptbahn) in den Saarkohlentarif Nr. 5 aufgenommen. Die betheiligten Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft. (2837)

St. Johann-Saarbrücken, 28. Okt. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Verkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen tritt am 1. November d. J. der Nachtrag V in Kraft, enthaltend neue Frachtsätze für die Station Rellinghausen Nord (Direktionsbezirk Essen) und für verschiedene Stationen der belgischen Staatsbahnen. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 28. Oktober 1902. (2838)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.

Theil II vom 1. Mai 1900.

Mit Gültigkeit ab 1. November l. J. wird der nachstehende Ausnahmetarif eingeführt:

Ausnahmetarif Nr. 2 a
für Thon des Spezialtarifs III.

Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei jedoch das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12,5 t nur für 10 t und das Ladegewicht von mehr als 12,5 t, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t gerechnet.

Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben:

Nach oder von	Basel	Konstanz	Schaffhausen	Singen
	Frachtsätze für 100 kg in			
	Franken	Mark	Franken	Mark
Obernburg . .	106	88	106	83

München, den 26. Oktober 1902. (2839)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die zwischen Gr. Liniewo und Klinsch der Strecke Hohenstein W/Pr.-Berent des Direktionsbezirks Danzig gelegene Haltestelle Barkoschin mit den Frachtsätzen der Station Nakel in obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 27. Oktober 1902. (2840)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. November d. J. tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, Ergänzungen der Tariftabellen und der Ausnahmetarife, Ergänzungen und Berichtigungen sowie Aenderungen von Stationsnamen. Die Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Verkehrsstelle Strickerhäuser sowie für die neu aufgenommenen Stationen Lorenzdorf, Prinzdorf, Thommendorf und Wehrau-Klitschdorf der Strecke Siegersdorf-Lorenzdorf treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung in Kraft. Soweit Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis 15. Dezember 1902 in Wirksamkeit.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben.

Breslau, den 28. Oktober 1902. (2841)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1902 wird die Stationsverbindung Aussig-Hof in die Ausnahmetarife Nr. 46 und Nr. 94 einbezogen.

München, den 27. Oktober 1902. (2842)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für zerquetschte Weintrauben in Wagenladungen zu 10 000 kg von Cette und weiter werden die Frachtsätze der Klasse B, Abth. d des deutsch-französischen Gütertarifs von Alt-Münsterol nach den Stationen Bamberg und Würzburg (Bayer. und Bad. Bahnhof) mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1902 um 2,80 Fr. für die Tonne ermässigt.

Diese Ermässigung erfolgt im Wege der Rückvergütung gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die unterzeichnete Generaldirektion.

Strassburg, den 24. Oktober 1902. (2843)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 38 für Kleesaaten.
(Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen im obenbezeichneten Eisenbahnverbande für Kleesaaten (Ausnahmetarif Nr. 38) bei Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg
b) 10 000 „

pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Von	nach															
	Dortmund B. M.		Dortmund Hafen		Dortmund K. M.		Dortmund Rangirbahnhof		Dortmund Süd		Münster		Osnabrück Bremer Bahnhof		Osnabrück Hannover. Bahnhof	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	für 100 kg in Mark															
Neubydžow	4,33	4,00	4,35	4,01	4,33	4,00	4,33	4,00	4,30	3,96	4,34	4,01	4,10	3,79	4,09	3,78
Nimburg	4,00	3,70	4,02	3,71	4,00	3,70	4,00	3,70	3,97	3,66	—	—	—	—	—	—

Wien, am 25. Oktober 1902. (2844)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. November d. J. ab werden die Stationen Jossa und Vogelsang der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Elberfeld sowie die Stationen Marktredwitz und Selbitz der königlich bayerischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901 als Versandstationen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 22. Oktober 1902. (2845)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Frachtsätze für Thontransporte von Duisburg-Hochfeld Nord und Süd nach Kladno (Ausnahmetarif 6 A).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des gestellten Wagens, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief im Verkehre von Duisburg-Hochfeld Nord und Süd nach Kladno folgende Frachtsätze zur Anwendung:

a) für Thon, roh, unverpackt	166 ₰	pro 100 kg.
b) für Thon, roh, in Säcken, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken	170 „	

Wien, am 25. Oktober 1902. (2846)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Direkte Frachtsätze für lebende Rebhühner etc. als Schnellzugs-Eilgut.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für die Beförderung von lebenden Rebhühnern, lebenden Fasanen und anderem lebenden wilden Geflügel in Käfigen, Körben etc. bei Aufgabe als Schnellzugs-Eilgut und Frachtzahlung für mindestens 20 kg für jede Sendung und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Anwendung:

	pro 100 kg
von Komotau B. E. B. nach Kaldenkirchen	24,16 ℳ
„ Saaz B. E. B. nach Kaldenkirchen	25,11 „
„ Wien I K. E. B. nach Kaldenkirchen	36,13 „
„ Wien II K. F. J. B. nach Kaldenkirchen	
„ Wien K. F. N. B. nach Kaldenkirchen	
„ Wien St. E. G. nach Kaldenkirchen	
„ Wien Oe. N. W. B. nach Kaldenkirchen	

Diese Frachtsätze werden nur angewendet, wenn mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung die Beförderung mit Schnellzügen auf den Frachtbriefen oberhalb der Adresse durch die Worte „mit Schnellzug“ vorgeschrieben wird. Die Beförderung mit Schnellzügen wird jedoch nur insoweit gewährleistet, als die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges es gestatten.

Wien, am 25. Oktober 1902. (2847)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden von den Stationen Lüssow, Negast, Steinhagen i/Pom. und Berthke Mittwochs und Sonnabends Marktfahrkarten nach Stralsund, gültig zur Hin- und Rückfahrt, zu ermässigten Fahrpreisen eingeführt. Das Nähere ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Stralsund, den 25. Oktober 1902.
Der Vorstand. (2848RM)

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Der Nachtrag IV zu unserem Binnentarif tritt nicht, wie bekannt gemacht, am 1. November, sondern erst am 10. November d. J. in Kraft.

Der Nachtrag enthält ausser erhöhten Fahrpreisen für die IV. Wagenklasse auch ermässigte Frachtsätze.

Oschersleben, den 29. Okt. 1902. (2849)
Der Vorstand.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Der Nachtrag I zu unserem Binnentarif tritt nicht, wie bekannt gemacht, am 1. November, sondern erst am 10. November d. J. in Kraft.

Der Nachtrag enthält ausser Fahrpreiserhöhungen auch ermässigte Frachtsätze.

Braunschweig, den 29. Okt. 1902. (2850)
Die Direktion.

6. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterial für das Jahr 1903, als:

12500 kg raff. Rüböl,
6000 „ rohes Rüböl,
22000 „ dunkles Mineralschmieröl,

alles bester Güte, soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Bedingungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ, auch in Briefmarken der deutschen Reichspost, von unserem Materialienbüreau, Carlstrasse 8 hierselbst, bezogen werden, und sind Angebote verschlossen und postfrei mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. November d. J., Vorm. 11 Uhr, daselbst einzureichen, wo alsdann die Oeffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter erfolgt.

Dem Angebote sind Proben beizufügen.

Oldenburg, den 25. Oktober 1902. (2851)

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien.

Die Lieferung des Bedarfs an Betriebs- und Werkstättematerialien für das Jahr 1903, nämlich an:

Metallen, kleinen Metallwaaren, Tenderschaufeln und Schippenschaufeln, Holzstielen, Beleuchtungsmaterialien (worunter auch Erdöl und Calciumcarbid), Schmiermaterialien und Fettwaaren, Firniss und Farben, Chemikalien etc., Seilerwaaren, Geweben, Posamentierwaaren etc., Putzmaterialien (worunter auch Schwämme), Besen, Bürsten und Pinseln, Asbestplatten und -Seilen, Patentpackung, Lederwaaren, Glaswaaren, Bimsstein und Kreide

soll im Submissionsweg vergeben werden.

Das Verzeichniss der Materialien mit den Lieferbedingungen kann bei der unterzeichneten Verwaltung eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Materiallieferung“ versehen spätestens bis zum 17. November d. J., Nachmittags 2½ Uhr, hierher einzureichen; die Eröffnung derselben findet anschliessend hieran statt.

Die Bieter bleiben an ihre Angebote bis zum 31. Dezember 1902 gebunden.

Esslingen, den 31. Okt. 1902. (2852RM)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirke angesammelten unbrauchbaren Schienen usw. sollen am 22. November d. J., Vorm. 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Louisenstrasse 10, verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung sind gegen postfreie Einsendung von 60 ₰ baar von unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 68/69, zu beziehen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterial“ bis zum obigen Termine versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Posen, den 23. Oktober 1902. (2853)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Verkauf ausrangirter Lokomotiven, Wagen und Radsätze.

Am Montag, 10. November 1902 werden durch Submission 4 Lokomotiven, 6 Personenwagen, 37 Güterwagen und 33 Radsätze verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind unentgeltlich zu beziehen vom Maschinendienst der Verwaltung in Amsterdam, Centraal-Administratiegebouw Droogbak. (2854)
Die Spezialdirektion.

Bei der diesseitigen Verwaltung steht eine überzählige Fahrkarten-Druckmaschine, eingerichtet für Stahltypen und Buchdrucklettern, zum Verkauf. Sie ist von der Firma Goebel in Darmstadt geliefert und bei der vormaligen deutsch-nordischen Lloydbahn von Mitte 1886 bis gegen Mitte 1894 in Betrieb gewesen. Die Maschine ist dann ausser Betrieb gesetzt, weil sie mit dem hierseitigen, nur für Buchdrucklettern eingerichteten System nicht in Einklang steht. Sie ist seitdem nur vereinzelt zu kleinen Arbeiten benutzt worden und vollständig betriebsfähig. Angebote werden an das unterzeichnete Büreau erbeten.

Schwerin, den 27. Oktober 1902. (2855)
Das Verkehrsbüreau
der grossh. mecklbg. Friedrich Franz-Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 87. 5. November 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 31 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Güterbewegung auf den russischen Eisenbahnen im Jahre 1900.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten in St. Petersburg hat soeben den amtlichen Bericht über das Ergebniss der Güterbewegung auf den russischen Eisenbahnen im Jahre 1900 in einem umfangreichen Bande veröffentlicht. Der ausserordentlich interessanten Veröffentlichung folgen wir in den nachstehenden Mittheilungen.

Nach den bekanntgegebenen Zahlen hat die Güterbewegung im Berichtsjahre die höchste Ziffer innerhalb der letzten fünf Jahre erreicht, denn es wurden bewegt:

1896 . . .	2 819	Millionen Pud	= 46,2	Millionen Tonnen
1897 . . .	2 997	„ „	= 49,1	„ „
1898 . . .	3 349	„ „	= 54,9	„ „
1899 . . .	3 759	„ „	= 61,6	„ „
1900 . . .	3 952	„ „	= 64,7	„ „

Das bedeutet eine Steigerung des Verkehrs um 40,2 % in fünf Jahren. Diesen Zahlenangaben stellt der amtliche Bericht die von den Gütern zurückgelegten Pudwerste gegenüber und findet dabei, dass die Güterbeförderung betragen hat:

	überhaupt	auf 1 Werst
	Pudwerst	
1896	1 238,3 Milliarden	37,4 Millionen
1897	1 372,9 „	39,9 „
1898	1 479,6 „	40,9 „
1899	1 556,8 „	41,5 „
1900	1 777,9 „	44,0 „

Ausserdem treten auf den asiatischen Bahnen noch hinzu überhaupt bewegte Güter:

1898	65 600 000 Pud	=	1 073 500 t
1899	76 700 000 „	=	1 256 300 „
1900	88 200 000 „	=	1 444 700 „

Von diesen Gütern wurden zurückgelegt:

	überhaupt	auf 1 Werst
	Pudwerst	
1899	59,4 Milliarden	10,5 Millionen
1900	69,9 „	10,2 „

Aus der Vergleichung der auf eine Werst bewegten Pudwerste auf dem europäischen und asiatischen Eisenbahnnetze ergibt sich leicht, wie sehr sich die Güterbewegung auf den letzteren Bahnen noch in der allerersten Entwickelung befindet.

Von den gesammten Gütermengen entfielen im Jahre 1900:

	auf den Binnenverkehr der einzelnen Bahnen	auf den direkten Verkehr
	Millionen Pud	
in Europa . . .	2 027,0 = 52,2 %	1 925,5 = 47,8 %
„ Asien . . .	59,4 = 67,6 „	28,8 = 32,4 „

Es hat also der Binnenverkehr z. Zt. noch den bedeutend grösseren Antheil an der Güterbewegung, aber namentlich in Europa wird dieser Antheil von Jahr zu Jahr kleiner; so betrug dieser 1898 noch 56,0 %, dagegen 1899: 55,2 % und 1900, wie oben schon angegeben, nur noch 52,2 %. Entsprechend diesem Vorgange haben denn auch die Güter regelmässig im Durchschnitt grössere Entfernungen zurückgelegt, und zwar 1898: 425 Werst, 1900: 467 Werst, was wohl in erster Reihe seine Erklärung in dem Umstande finden wird, dass das Bahnnetz sich immer mehr ausgedehnt hat und der Bedarf schon aus weiter gelegenen Gebieten herangeschafft werden muss. Offenbar wachsen nicht nur die Ansprüche, sondern auch die Zahl der Verbraucher.

In Bezug auf die Beförderungsrichtung lässt sich dem amtlichen Werke entnehmen, dass nach den Versand- bezw. Empfangsgebieten sich die ganze Güterbewegung wie folgt vertheilte:

Gebiet	Versand 1899	Versand 1900	Empfang 1899	Empfang 1900
	Millionen Pud			
Meere:				
Weisses	0,2	0,5	0,6	2,2
Baltisches	110,7	106,1	301,2	367,5
Schwarzes	68,0	67,8	309,2	299,9
Asowsches	42,3	33,6	135,4	143,7
Kaspisches	100,7	114,0	33,2	25,0
trockene Grenze:				
preussische	190,5	186,1	89,6	115,7
österreichische	38,8	39,3	16,8	16,7
rumänische	1,1	1,3	0,7	0,9
Punkte im Innern des Landes	3 206,4	3 403,7	2 872,4	2 982,5
darunter entfielen auf:				
Moskau	53,5	53,1	294,6	320,2
Warschau	20,1	22,3	131,9	123,7
Lodz	6,4	6,8	79,1	78,6

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, dass mit nur wenigen Ausnahmen die Punkte an den Landesgrenzen vorherrschend als Bestimmungspunkte für russische Erzeugnisse in Frage kommen, was sich leicht aus dem Umstande erklärt, dass die Ausfuhr fast ausschliesslich aus Rohmaterial und halbbearbeiteten Produkten besteht, während andererseits die Einfuhr sich aus werthvollen Erzeugnissen der Industrie zusammensetzt, also naturgemäss in geringeren Mengen zur Beförderung gelangt.

Eine Ausnahme macht in dieser Beziehung zunächst das Gebiet des Kaspischen Meeres, weil dort die Massengüter, wie Naphta und Petroleum, zum Versande kommen, und sodann die preussische und österreichische Grenze, weil hier die Einfuhr von schlesischer Kohle mit rund 110 000 000 Pud (= 1 801 800 t) in der Gesammtziffer enthalten ist; bringt man diese 110 000 000 Pud in Abzug, so tritt z. B. 1900 wieder die allgemein beobachtete Thatsache, dass die Ausfuhr die grösseren Massen aufweist, als zutreffend hervor. Interessant ist es auch, aus der vorstehenden Tabelle zu erkennen, wie im Jahre 1900 als Ausdruck der im Nordosten etwas günstiger ausgefallenen Ernte die den Hafenplätzen des Baltischen und Asowschen Meeres zugeführten Mengen grösser geworden sind, während der weniger gute Ernteausfall im Südwesten den Rückgang für die Häfen des Schwarzen Meeres zur Folge gehabt hat.

Die Vertheilung der Bahnen, je nachdem sie in erster Reihe dem Versande, Empfange oder dem Durchgangsverkehre dienen, wird in dem statistischen Werke ausserordentlich ausführlich behandelt. Es würde ja wohl zu weit führen, wollten wir in der gedrängten Uebersicht, die hier über den Verkehr und dessen Entwickelung gegeben werden soll, auf diese Sonderfragen eingehen. Nur in aller Kürze sei hervorgehoben, dass besonders genannt werden können:

a) als Versandbahnen:

Rybinsk-Pskow	58,3 %
Nowgorod	46,9 „
Süd-Ost	46,7 „
Rjäsan-Uralsk	41,3 „
Ssamara-Slatoust	40,0 „
Kursk-Charkow-Ssewastopol	32,8 „
sibirische	40,0 „

b) als Empfangsbahnen:

Lodz	90,8 %
Nikolai	48,6 „
baltische	36,4 „
Libau-Romny	31,1 „

c) als Durchgangsbahnen:

Poljessje	59,6 %
Weichsel	56,1 „
Charkow-Nikolajew	53,8 „
Moskau-Kiew-Woronesh	42,7 „
Moskau-Kursk	41,1 %
St. Petersburg-Warschau	34,5 „
Moskau-Brest	34,1 „
Riga-Orel	33,2 „
Moskau-Kasan	30,5 „

Ist hiermit im grossen und ganzen kurz die Richtung des Verkehrs angedeutet und gleichzeitig hervorgehoben worden, welche Bedeutung die einzelnen Bahnen für die Bedienung des Verkehrs haben, so lohnt es sich nunmehr, auch einen Einblick darüber zu gewinnen, welche Güter in erster Reihe zur Beförderung gelangen. In dieser Beziehung zieht die amtliche Veröffentlichung leider etwas enge Grenzen, denn nur für 12 Artikel werden nähere Angaben gebracht, während der Rest in einer Zahl erscheint. Wir finden da, dass auf den Bahnen des europäischen Russlands zur Beförderung gelangten:

Artikel	1899 Millionen Pud	1899 in Prozenten aller Güter	1900 Millionen Pud	1900 in Prozenten aller Güter
1. Weizen	148,3	3,9	158,4	4,0
2. Weizenmehl	96,8	2,6	109,8	2,8
3. Roggen	91,2	2,4	110,8	2,8
4. Roggenmehl	49,5	1,4	59,6	1,5
5. Hafer	104,8	2,8	136,8	3,5
6. Gerste	43,2	1,2	21,2	0,8
zusammen Getreide	534,3	14,3	606,6	15,4
7. Salz	82,5	2,3	81,3	2,1
8. Naphta und Naphtarückstände	116,2	3,1	130,9	3,3
9. Petroleum	124,1	3,4	138,6	3,6
10. Steinkohlen	671,1	17,3	740,0	18,5
11. Brennholz	195,4	5,4	223,8	5,8
12. Bauholz	287,9	7,7	293,8	7,5
Summa 1—12	2 011,5	53,5	2 215,1	56,2
Es verbleiben somit für alle übrigen Güter	1 747,0	46,5	1 736,8	43,8

Die aufgeführten 12 Transportartikel bilden allerdings die grössere Hälfte sämmtlicher zur Beförderung gelangten Güter und verdienen daher ohne Zweifel eine eingehende Berücksichtigung in dem amtlichenstatistischen Berichte; trotzdem bleibt es aber sehr zu bedauern, dass die Quelle versagt, sobald man über die Transportartikel Auskunft zu erhalten wünscht, die nicht zu den Massengütern gehören. Ueber die Entwickelung der Industrie erfährt man z. B. garnichts, obgleich alle Fragen, die in dieses Gebiet fallen, beinahe Lebensfragen für die selbständige Versorgung Russlands und dessen allmähliches Unabhängigwerden von Westeuropa sind.

Es ist das eine Lücke, auf die schon oft hingewiesen worden ist und die, daran kann wohl kaum gezweifelt werden, auch in den interessirten Kreisen Russlands nicht minder als eine solche empfunden werden wird, so dass man unwillkürlich zu der Annahme kommt, dass man davor zurückschreckt, aus dem bisherigen Rahmen herauszutreten. Zugegeben muss dabei allerdings werden, dass der Umfang des Werkes ganz ausserordentlich zunehmen würde, aber auch sein Werth, weil weite Kreise Antwort auf Fragen finden würden, die zur Beurtheilung der Lage von der grössten Wichtigkeit sind.

Als Ergänzung der vorstehenden Angaben kann noch angeführt werden, dass auf den asiatischen Bahnen von den 12 Artikeln überhaupt 38 300 000 Pud (= 627 300 t) oder 43,5 % bewegt wurden; davon entfielen im besonderen auf Getreide 25 900 000 Pud (= 424 200 t) oder 29,4 % sämmtlicher Güter, der Rest von 12 400 000 Pud (= 203 000 t) oder 14,1 % auf die unter 7 bis 12 aufgezählten Artikel.

Endlich sei noch angeführt, dass die amtliche Veröffentlichung auch festgestellt hat, auf wie grosse Entfernungen die einzelnen Artikel befördert worden sind.

Aus den untenstehenden Zahlen lässt sich leicht erkennen, was für einen gewaltigen Einfluss die Möglichkeit der Beförderung namentlich des Getreides auf die Verpflegung der Bevölkerung und auf die Ausfuhr hat. Wenn man sieht, dass es noch möglich ist, Roggen auf eine Entfernung von durchschnittlich 758 Werst (= 808,8 km) offenbar mit Nutzen zu befördern, so drückt sich hierin die Thatsache aus, dass eine Noth in der Getreideversorgung thatsächlich ausgeschlossen sein muss, soweit ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz reicht, denn um zu einer Durchschnittsentfernung von 758 Werst zu kommen, müssen sehr grosse Mengen auf 2000 bis 3000 Werst bewegt worden sein. Missernten in einem so grossen Umkreise gibt es aber nicht.

Sodann muss man aber auch zugeben, dass der Werth des Getreides am Erzeugungsort ein ausserordentlich geringer sein muss, wenn es noch möglich ist, das Getreide nach einem so langen Beförderungswege noch wettbewerbsfähig zu erhalten. Alle diese Erwägungen machen es interessant zu sehen, wie sich bei den einzelnen Artikeln die Frage stellt.

Wir finden da, dass durchschnittlich 1 Pud bewegt wurde bei:

	1899	1900	
1. Weizen	333	543	Werst
2. Weizenmehl	517	591	„
3. Roggen	651	758	„
4. Roggenmehl	647	594	„
5. Hafer	738	726	„
6. Gerste	443	441	„
Getreide und Mehl überhaupt	539	655	Werst
7. Salz	421	459	„
8. Naphta und Naphtarückstände	468	464	„
9. Petroleum	886	687	„
10. Steinkohlen	327	337	„
11. Brennholz	156	172	„
12. Bauholz	351	394	Werst
die vorgenannten Artikel	418	449	Werst
sämmtliche beförderte Güter	431	467	„

Fast überall sehen wir eine Zunahme der zurückgelegten durchschnittlichen Entfernung. Nur Roggenmehl hat an Absatzgebiet verloren und in ganz besonders auffallender Weise Petroleum. Worin mag letzteres wohl seinen Grund haben?

Eine interessante Beobachtung lässt sich auch an der Vergleichung der beiden Schlusszahlen machen. Da sämmtliche beförderte Güter in beiden Berichtsjahren durchschnittlich weitere Strecken durchlaufen haben, als die unter 1—12 aufgeführten Artikel, so müssen die ersteren, obgleich Massenartikel im eigentlichen Sinne kaum darunter vertreten sind, noch weitere Strecken zurückgelegt haben, als die unter 1—12 bezeichneten russischen Massenartikel.

Man könnte eine Erklärung hierfür etwa darin finden, dass die Industrie Russlands vorherrschend im Westen und Südwesten sich findet und dass ausserdem ein sehr grosser Theil des Bedarfs an Industrieerzeugnissen über die westliche Landesgrenze bezogen wird und alle diese Industrieerzeugnisse auf sehr weite Strecken über das weite grosse Russland einschliesslich Asien vertheilt werden. Aber es bleibt immerhin auffallend, dass z. B. im Jahre 1900 die 43,8 % (alle übrigen Güter ausser den unter 1—12 genannten) einen so grossen Einfluss auf die Gesammtmenge auszuüben vermocht haben. Auch hierbei bedauert man, dass die Möglichkeit genommen ist, festzustellen, welche Güter es namentlich sind, die eine so grosse Rolle spielen, woher sie kommen und wohin sie bestimmt sind.

Aus dem umfangreichen und vielgegliederten Inhalte der amtlichen Veröffentlichung sei zum Schluss nur noch angeführt, in welchem Umfange die 12 Artikel den Grenzen zugeführt worden sind.

Es wurden befördert in Millionen Pud:

	zum Baltischen Meere		zum Schwarzen Meere		zum Asowschen Meere		zum Kaspischen Meere		zur preussischen Grenze		zur österreichischen Grenze	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900
1. Weizen	2,6	11,4	37,6	32,6	14,7	15,9	2,0	0,7	0,2	0,4	1,5	0,7
2. Weizenmehl	8,3	10,7	4,7	3,2	0,9	0,9	1,0	0,6	0,3	0,4	—	
3. Roggen	23,3	37,6	11,6	14,3	5,1	4,5	0,1	—	4,6	9,0	0,8	1,2
4. Roggenmehl	10,9	14,5	0,6	0,7	0,1	0,1	—	—	0,1	—	—	—
5. Hafer	30,1	55,3	7,2	7,5	1,3	1,5	—	—	2,8	7,4	0,1	0,1
6. Gerste	4,9	3,7	15,9	10,4	7,0	4,3	1,9	0,6	1,8	1,0	0,2	0,1
Getreide zusammen	80,6	133,2	77,6	68,7	29,1	27,6	5,0	1,9	9,8	18,2	2,6	2,1
7. Salz	0,4	0,5	0,3	1,0	1,1	0,8	0,1	0,0	0,3	0,3	0,2	0,2
8. Naphta u. Naphtarückstände	8,6	11,6	7,1	7,8	0,8	0,9	2,4	2,9	0,2	0,1	—	—
9. Petroleum	6,2	6,1	76,2	68,2	0,1	0,5	0,1	0,1	1,5	1,4	0,1	0,1
10. Steinkohlen	16,9	17,3	10,8	14,9	69,8	71,1	0,3	0,5	7,6	6,2	0,7	0,3
11. Brennholz	23,9	25,8	5,4	6,0	0,4	0,5	0,3	0,4	0,7	0,6	0,1	0,1
12. Bauholz	15,5	20,9	17,6	18,4	1.8	2,2	0,3	0,4	5,0	6,4	1,0	0,9
überhaupt	152,1	215,4	195,5	185,0	103,4	103,6	8,5	6,2	25,1	33,2	4,7	3,7
alle Güter	301,2	367,5	309,2	299,9	135,4	143,7	33,2	25,0	89,6	115,7	16,8	16,7

—

Zur Frage der besseren Verwendung der Feuerungsrückstände der Lokomotiven.

Vom Regierungs- und Baurath **Herrmann** in Göttingen.

In Nr. 47 S. 749 d. Ztg. ist ein sehr zeitgemässer Aufsatz über die Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkasten der Lokomotiven veröffentlicht worden, durch den schon weitere Aeusserungen zu diesem Thema in Nr. 49, 57, 67 und 72 veranlasst worden sind. Von dem Verfasser des vorliegenden Aufsatzes über den gleichen Gegenstand ist schon seit einer Reihe von Jahren der besseren Verwerthung der Feuerungsrückstände und besonders der Lösche grosse Aufmerksamkeit gewidmet worden; es möge ihm daher gestattet sein, nach den Erfahrungen, die während langjähriger Thätigkeit im Bezirke der Direktionen Hannover und Cassel gesammelt sind, auch noch zu diesem Thema sich zu äussern.

Die Bestrebungen zur weiteren Verwerthung der Feuerungsrückstände haben schon vor Jahrzehnten begonnen. Im Bezirke der Eisenbahndirektion Hannover wurden schon seit vielen Jahren die grösseren Koksstücke aus den Rückständen der Feuerkisten und Aschkasten ausgesucht und gesammelt. In der früheren Nebenwerkstatt Hannover (Hagenkamp) war einem invaliden Arbeiter das Aussammeln und Aussieben übertragen. Von Zeit zu Zeit wurden die gewonnenen Rückstände meistbietend verkauft und der Erlös dem Arbeiter ganz oder theilweise überlassen. Die frühere braunschweigische Eisenbahnverwaltung liess in Holzminden die brauchbaren Reste durch Sieben und Schlemmen von Asche und Schlacke möglichst trennen und verbrauchte die gewonnenen Abfälle zur Heizung der Diensträume, verkaufte sie auch an Beamte und Arbeiter.

Die Rückstände aus der Rauchkammer wurden in früheren Jahren wohl allgemein als unbrauchbar für die weitere Verwerthung als Brennmaterial angesehen und mit Asche und Schlacke zusammen als lästiger Abfall beiseite geschafft oder

im günstigsten Falle zur Verbesserung von Wegen oder für Bauzwecke für weniges Geld verkauft. Nur — so weit meine Kenntniss reicht — in Giessen ist schon vor etwa 20 Jahren die Lösche aus den Rauchkammern gesammelt und an eine Fabrik in der Nähe der Stadt als Brennmaterial verkauft worden. Die Fabrik hat die Lösche mit $^1/_3$ feiner Steinkohle gemischt und bei etwa 20 Ctr. der Mischung noch 60 bis 80 l Theer zugesetzt. Diese Mischung oder, wenn kein Theer vorhanden war, nur Lösche mit feiner Steinkohle ist zur Feuerung der Dampfkessel benutzt worden.

Dass die Lösche als Brennmaterial noch zu verwenden sei, lag eigentlich nahe, da sie in der Rauchkammer oft unerwünschterweise verbrannte und die Thüren glühend machte. Auch die Haufen weggeworfener Lösche und Asche sind oft mit Absicht oder zufällig in Brand gesetzt und haben dann wochenlang durch die entstehenden Gase in der Umgebung arbeitende Menschen belästigt.

Durch die Benutzung der Lösche in der Fabrik bei Giessen wurde ich angeregt, der Verwerthung der Lösche als Brennmaterial für Zwecke der Eisenbahnverwaltung mein Interesse zu widmen. Ich liess die Lösche in Oefen der Nebenwerkstatt Giessen mit verbrennen und von der Betriebswerkstatt Cassel einen Versuch machen mit der Verbrennung von Theer und Lösche. Am vortheilhaftesten schien es mir, aus der Lösche und dem Abfall der Kohlenbühnen Briketts zu machen, die besser als die feine Lösche zur Verbrennung auf gewöhnlichen Rosten geeignet sein würden. Von der vorgesetzten Behörde wurde jedoch dieser Gedanke als nicht zur Ausführung geeignet verworfen.

Nach der Neuorganisation haben mich dann die vom Jahre 1898 an stark steigenden Kohlenpreise veranlasst, im Mai 1900 der königlichen Eisenbahndirektion Cassel mit Bericht Vorschläge für die bessere Verwerthung der Feuerungsrückstände zu unterbreiten. In erster Linie wurde die Verbrennung der Lösche, wie sie gewonnen wird, in Oefen und unter Kesseln mit Steinkohlen gemischt vorgeschlagen und auf die Feuerung nach Patent Kudlicz für die Verbrennung reiner Lösche aufmerksam gemacht, auch ein Versuch mit der Herstellung von Eierbriketts aus Lösche und Steinkohlenabfall der Kohlenbühnen empfohlen. Ferner wurde vorgeschlagen, die Lösche zur Bereitung von Kraftgas zu benutzen. Für die bessere Verwerthung der Rückstände aus Feuerkiste und Aschkasten wurde ein sorgfältigeres Auslesen der grösseren Koksstücke empfohlen. Für die Verwerthung des Restes, der nach diesseitiger Feststellung an Stücken von etwa Nussgrösse auf 1 cbm noch 0,1 bis 0,2 cbm solcher Stücke enthält, wurde neben dem Verkauf für Wegebesserung und für Bauzwecke nur als möglich noch angenommen, dass durch ihn, nachdem die grösseren Schlacken ausgeharkt sind, der in besonderen Oefen zu verbrennende Kehricht der Städte an brennbaren Stoffen angereichert wird.

Die Frage der Bereitung von Kraftgas aus Lösche ist dann insofern noch weiter verfolgt worden, als hierzu die Firmen Körting, Pintsch und die internationale Wassergasgesellschaft (Patent Strache) in Wien um Aeusserung und um Kostenanschläge ersucht wurden. Die von den Firmen eingegangenen Kostenanschläge sind mit Bericht der königlichen Eisenbahndirektion Cassel vorgelegt worden.

Ob die Verwerthung der Lösche für diesen Zweck wirklich ausführbar und vortheilhaft ist, kann zur Zeit noch nicht mit Bestimmtheit behauptet werden, da praktische Versuche noch nicht gemacht worden sind. Es möge aber gestattet sein, zur Rechtfertigung des Gedankens, Lösche zur Kraftgasbereitung zu verwenden, auf die wirthschaftlichen Vortheile der Kraftgasmaschine gegenüber der Dampfmaschine hinzuweisen. Nach Angaben der Firma Körting betragen bei einer Dampfmaschine von 50 PS für gesättigten Dampf mit Kondensation die Kosten für eine Stunde und Pferdekraft 6,52 ₰, bei einer Gaskraftmaschine von 50 PS dagegen nur 4,17 ₰. Würde es gelingen, die Lösche zur Bereitung von Kraftgas zu verwenden, so würde der Verwaltung damit eine äusserst billige Kraftquelle für feststehende Maschinen eröffnet sein. Dass das aus Lösche bereitete Gas zum Betriebe von Kraftmaschinen geeignet sein würde, ist nicht zu bezweifeln — man denke nur an die Verwendung des Hochofengases für diesen Zweck —, die Frage ist nur, ob die Lösche wegen ihres grossen Aschegehaltes einen ungestörten Betrieb des Generators zulässt.

In dem Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Cassel findet zur Zeit die Verwendung der Rückstände in der nachstehend geschilderten Weise statt.

I. Gewinnung und Verwerthung der Lösche.

Die Lösche wird bei vieren von den fünf Maschineninspektionsbezirken gesondert gelagert und nur in einem Bezirk mit der Asche und Schlacke zusammen angehäuft. Ueber die täglich gewonnene Menge der Lösche können sichere Angaben nicht gemacht werden, da sie von zu vielen Umständen abhängig ist — z. B. Wetter, Steigungsverhältnisse, Bauart der Lokomotiven, Zustand der Lokomotiven, Geschicklichkeit des Personals, Beschaffenheit der Kohlen —. Es werde beispielsweise nur angeführt, dass im Bezirk I Cassel 16 cbm, im Bezirk II Cassel 12 cbm und im Bezirk Göttingen täglich ungefähr 4,7 cbm gewonnen werden. Die Verwerthung der Lösche ist auch sehr verschieden und hängt z. Th. von örtlichen Bedingungen ab. In den Bezirken Cassel II, Nordhausen und Göttingen wird die Lösche möglichst für Zwecke der Verwaltung verbrannt. Die übrige Lösche wird allgemein an Private für Bauzwecke usw. verkauft. In der elektrischen Beleuchtungsanlage in Northeim hat die Direktion einen Kessel mit der Kudlicz-Feuerung versehen lassen und die auf dieser grossen Lokomotivstation gewonnene Lösche wird vollständig für die elektrische Anlage verbraucht. Nur auf Station Göttingen und Münden wird die Lösche in kleineren Mengen an Private als Brennmaterial verkauft. Der Verfasser hat selbst seit zwei Jahren in seiner Wohnung mehrere Oefen mit der von der Verwaltung gekauften Lösche geheizt. Besonders geeignet für diesen Brand haben sich Kachelöfen bewährt.

Bei dem Verkauf der Lösche für Bauzwecke werden Preise bis 2,50 ℳ für 1 cbm erzielt, meistens werden aber 1 ℳ bis 1,50 ℳ und an einzelnen Stellen noch weniger bis zu 0,35 ℳ bezahlt. Der hohe Preis von 2,50 ℳ wird nur in Münden erzielt. In Göttingen wird die Lösche als Brennmaterial zum Preise von 2 ℳ für 1 cbm abgegeben. Es werden im Winter durchschnittlich 4 cbm monatlich als Brennmaterial verkauft, kleinere Mengen werden auch im Sommer in jedem Monat verlangt.

II. Auslesung und Verwerthung der grösseren Koksstücke.

Aus den Rückständen der Feuerkisten und Aschkasten werden in drei Inspektionen die grösseren Koksstücke von den Putzern ohne Vergütung ausgesucht und gesammelt. Wie bei der Lösche, so hängt auch bei den Koksstücken die Menge der zu sammelnden Stücke von zu vielen Umständen ab, als dass hierüber bestimmte Angaben gemacht werden könnten. Beispielsweise werde nur angeführt, dass im Inspektionsbezirk II Cassel täglich 316 kg und im Bezirk Göttingen täglich etwa 215 kg Koks gewonnen werden. Dieser Koks wird allgemein für Zwecke der Verwaltung als Brennmaterial verwendet. Nur die Betriebswerkstatt Marburg hat geringe Mengen von solchem Koks zum Preise von 6 ℳ für 1 cbm verkauft.

III. Verwerthung der übrigbleibenden Rückstände.

Die täglich sich ansammelnde Menge der Rückstände, aus denen die grösseren Koksstücke schon ausgesucht sind, beträgt im Bezirk Göttingen 19 cbm. Auf der Station Cassel allein sammeln sich täglich 12 cbm an. Die bei dem Verkauf der Schlacken erzielten Preise sind je nach den örtlichen Verhältnissen sehr verschieden. Der höchste Preis von 1 ℳ für 1 cbm wird in Cassel erzielt und auf den übrigen Maschinenstationen im Bezirk II Cassel 0,50 ℳ für 1 cbm gezahlt. In Göttingen werden die Schlacken seit einigen Jahren vertraglich an einem Unternehmer zu 90 ₰ für 1 cbm verkauft. Auch in Einbeck und Kreiensen sind mit Unternehmern Verträge zur Abnahme von Schlacke und Lösche geschlossen.

Wie schon anfangs hervorgehoben wurde, ist es als sehr zeitgemäss zu begrüssen, dass durch den Aufsatz in Nr. 47 d. Ztg. die Frage der besseren Ausnutzung der Feuerungsrückstände der Lokomotiven mehr in Fluss gebracht ist, aber aus den darin enthaltenen Zahlenangaben ist ein richtiger Schluss über den zu erreichenden Gewinn nicht zu machen. Die Umstände, von denen die Menge der brauchbaren Abfälle abhängt, sind zu schwankend, um darüber sichere Angaben machen zu können, und eine Berechnung dieser Menge ist erst recht unsicher und unzuverlässig. Es ist deshalb der auf 3 396 071 ℳ berechnete Gewinn durchaus unsicher und nach meiner Ueberzeugung zu hoch. Die Tonne Kohlengrus, unter dem der Herr Verfasser wahrscheinlich die Lösche und den ausgesuchten Koks versteht, wird von ihm mit 10 ℳ bewerthet. Die preussische Staatsbahnverwaltung hat jetzt 11 ℳ für die Tonne Kohlen zu zahlen. Briketts kosten etwa 12 ℳ für die Tonne. Es ist hiernach klar, dass die Rückstände nicht 10 ℳ für die Tonne werth sein können, denn diese Rückstände enthalten nur zu einem kleinen Theil Koks in grösseren Stücken, für den ein solcher Preis vielleicht gerechtfertigt wäre. Der grösste Theil der als Kohlengrus bezeichneten Rückstände würde aus Lösche bestehen. Der Herr Verfasser will allerdings von dem Preis von 10 ℳ noch an Gewinnungskosten 1 ℳ für 1 cbm abziehen. Das Gewicht von 1 cbm Grus ist von ihm zu 550 kg angegeben. Hiernach würde der Werth des verbrauchsfähigen Abfalls 10 — 1,82 = 8,18 ℳ für die Tonne betragen; für die Lösche wenigstens ist dieser Werth zu hoch gegriffen.

Im Bezirk der Direktion Cassel wird bei Verwerthung der Lösche zur Kesselfeuerung gewöhnlich ein Gemisch von $^1/_3$ Lösche und $^2/_3$ Förderkohle benutzt. Die Rostanlage bleibt ungeändert.

Die Feuerungsanlage muss, wenn die Verwendung der Lösche gelingen soll, guten Zug haben und der Kessel darf nicht sehr angestrengt werden, sonst tritt reichliche Schlackenbildung ein.

Zur Beurtheilung des Werthes der Lösche als Brennmaterial im Vergleich zur Steinkohle sind nun in der Hauptwerkstatt Göttingen und in der Nebenwerkstatt Eschwege vergleichende Versuche gemacht worden, bei denen zuerst reine Steinkohle und dann das Gemisch von 1/3 Lösche und 2/3 Steinkohle unter Dampfkesseln verbrannt wurde.

In der Nebenwerkstatt Eschwege wurde zu dem Versuche der als Betriebskessel dienende alte Lokomotivkessel benutzt. Es wurden verbraucht:

a) reine Steinkohle 3 554 kg in 46 Betriebsstunden = 77 kg in einer Stunde;

b) Mischung { 3 522 kg Steinkohle einschl. Anheizung,
1 554 „ Lösche

5 076 kg in 62 Betriebsstunden = 82 kg Mischung in einer Stunde.

Bei Verwendung der Mischung sind 57 kg Steinkohle und 25 kg Lösche in der Stunde verbraucht, so dass in der Stunde 20 kg Steinkohle gespart sind.

In der Hauptwerkstatt Göttingen wurde zu dem Versuche ein alter Wellrohrkessel von 100,69 qm Heizfläche, 1,7 qm Rostfläche und 6 Atm. Ueberdruck benutzt.

I. Ergebniss eines Heizversuches mit westfälischer Förderkohle.

Verbrauch ausschl. Anheizung in 10 Stunden Arbeitszeit:

Förderkohlen	1 062	kg
verdampftes Wasser	9 487,5	l
mit 1 kg Kohle Wasser verdampft	8,93	l
Rückstände { Asche	75	kg
Schlacke	96	„

II. Ergebniss eines Heizversuches mit einer Mischung von 1/3 Lösche und 2/3 Steinkohlen.

Verbrauch ausschl. Anheizung in 10 Stunden Arbeitszeit:

Lösche	411	kg
Kohlen	822	„
zusammen	1 233	kg
verdampftes Wasser	8 700	l
mit 1 kg Brennmaterial verdampft	7,06	l Wasser
Rückstände { Asche	119	kg
Schlacke	120	„

Hiernach wurden in der Hauptwerkstatt bei Verwendung von Lösche 24 kg Kohlen in der Stunde gespart, es wurde also dasselbe Ergebniss wie in Eschwege erzielt. Aus den Versuchen der Hauptwerkstatt ergibt sich, dass bei Verwendung des Gemisches von 1/3 Lösche und 2/3 Steinkohlen mit 1 kg Mischung 7,06 l Wasser verdampft werden und 1 233 kg Mischung 119 kg Asche und 120 kg Schlacke geben. Mit Kohle allein werden 8,93 l Wasser verdampft und 75 kg Asche sowie 96 kg Schlacken erhalten. Hieraus folgt, dass 1 kg Lösche allein etwa 3,3 l Wasser verdampfen kann und die Lösche etwa 26 % Asche und Schlacke enthält. Der Heizwerth der Lösche ist somit etwa 1/3 von dem Heizwerth der Förderkohle. Nach einer chemischen Untersuchung einer Löscheprobe wäre dies Ergebniss zu ungünstig, da sich hiernach der Heizwerth der Lösche zu dem der Steinkohle wie 5:7 oder 5:8 verhalten würde. Die Heizversuche sind aber von grösserem Werthe für die Beurtheilung der Heizkraft als die chemische Untersuchung, da das Material von sehr wechselnder Beschaffenheit ist.

Aus dem Ergebniss der Versuche der Hauptwerkstatt lässt sich nun der Werth ermitteln, den die Lösche für die Verwaltung als Brennmaterial hat. Um 1 l Wasser zu verdampfen, sind $1/_{3,3}$ kg Lösche und zu der gleichen Leistung $1/_{8,9}$ kg Kohlen erforderlich. Der Buchwerth der Steinkohle beträgt 11 ℳ für die Tonne, es kostet also 1 kg 11/1000 ℳ. Der Werth einer Tonne Lösche ergibt sich zu $\frac{11 . 3{,}3 . 1\,000}{8{,}9 . 1\,000} = 4{,}07$ ℳ. Werden die Frachtkosten usw. für die Kohle mit berücksichtigt, so erhöht sich der Werth der Lösche und kann für diesen Fall wohl zu 6 ℳ durchschnittlich angenommen werden.

In Göttingen wird im Kleinverkauf für Lösche als Brennmaterial ein Preis von 20 ₰ für 1 hl oder von 2 ℳ für 1 cbm und, da hier das durchschnittliche Gewicht lufttrockener Lösche zu 425 kg ermittelt ist, von 4 ℳ für die Tonne erzielt.

Der für Bauzwecke erzielte Preis von 1—1,50 ℳ für 1 cbm ergibt für die Tonne einen Preis von 2,35—3,50 ℳ.

Für die Verwaltung ist es hiernach am vortheilhaftesten, die Lösche als Brennmaterial zu verwerthen. Soll die Lösche nicht am Orte der Gewinnung, die in der Regel gar keine Nebenkosten verursacht, verwerthet werden, so gehen von dem oben berechneten Werthe noch die Frachtkosten und die Kosten für das Auf- und Abladen ab. Für die letzteren Arbeiten sind etwa je für 1 cbm 30 ₰ oder für die Tonne 70,5 ₰ zu rechnen. Die Kosten müssen aber von dem zu 6 ℳ geschätzten und nicht etwa von dem zu 4 ℳ ermittelten Werthe der Lösche abgezogen werden.

Im Gegensatz zu den Angaben in den Aufsätzen in Nr. 47 und 57 d. Ztg. ist durch die Versuche im Direktionsbezirk Cassel erwiesen, dass unter besonderen Umständen auch ohne Aenderung der Feuerungsanlagen die Lösche als Brennmaterial von der Verwaltung vortheilhaft verwerthet werden kann. Ferner ist erwiesen, dass die Bemessung des Werthes der Lösche in den Aufsätzen in Nr. 47 und 57 — besonders in ersterem — zu hoch gegriffen ist.

Zu der Notiz in Nr. 67 d. Ztg. ist noch zu bemerken, dass auch für die Verbrennung der Lösche in den Zimmeröfen und sonstigen Oefen besondere Einrichtungen nicht immer nöthig sind und nicht einmal die Lösche gesiebt zu werden braucht. Nach den im Direktionsbezirk Cassel gemachten Erfahrungen ist auch der Treppenrost keineswegs als besonders geeignet für die Verbrennung der Lösche anzusehen. Es wird dies damit zu erklären sein, dass die Lösche ein gasarmes Brennmaterial ist. Auch zur Vermischung mit Braunkohlen eignet sich die Lösche nach den hier gemachten Erfahrungen nicht gut, da sie zur Verbrennung eine hohe Gluth, welche Braunkohle im allgemeinen nicht gibt, vorfinden muss, und ausserdem der hohe Aschegehalt beider Materialien für die Mischung nicht spricht.

Zum Schlusse sollen noch die Ergebnisse der Versuche mit Verbrennung von Lösche in Kudlicz-Feuerung im Direktionsbezirk Cassel, soweit sie dem Verfasser bekannt geworden sind, kurz besprochen werden.

In der elektrischen Anlage in Northeim befinden sich drei Kessel mit Wellblech-Feuerkisten und Siederohren, von denen einer mit Kudlicz-Feuerung versehen ist und zwei gewöhnliche Planroste sowie Rauchverbrennungseinrichtung nach Marcotti haben. Die Kudlicz-Feuerung hat schmale Roststäbe und enge Rostspalten und ist für Unterwind eingerichtet. In den geschlossenen Aschfallraum wird Luft und etwas Dampf eingeblasen. Diese Feuerung wird von Gasanstalten schon seit längerer Zeit zur Verbrennung des Koksgruses benutzt.

Es ist gewöhnlich in der elektrischen Anlage in Northeim der Kessel mit Kudlicz-Feuerung und ein Kessel mit gewöhnlicher Rostanlage in Betrieb. In dem ersteren Kessel wird ein Gemisch von Kleinkohle oder Kohlengrus verbrannt. In dem Kohlenwagen dieses Kessels werden hierzu 4 Ctr. Lösche (8 Kohlenkörbe) und 4 Ctr. Kleinkohle oder Kohlengrus gemischt. Für den anderen Kessel mit gewöhnlicher Rostanlage wird der Kohlenwagen mit 2 Ctr. Lösche (4 Kohlenkörbe) und 9 Ctr. Förderkohle gefüllt. In 14 Betriebsstunden verbraucht nun der Kessel Nr. I 700 kg Kleinkohle oder Kohlengrus und 700 kg Lösche, der Kessel Nr. II 1 250 kg Förderkohle und 250 kg Lösche. Es werden also von beiden Kesseln zusammen in 14 Betriebsstunden 1 950 kg Förderkohle und Kohlengrus sowie 950 kg Lösche verbraucht. Vor Beginn der Verwerthung von Lösche in der elektrischen Anlage wurden in 14 Betriebsstunden 2 800 kg Förderkohlen gebraucht. Es werden also jetzt täglich in den 14 Betriebsstunden 2 800 — 1 950 = 850 kg Kohlen gespart. Diese Kohlenmenge hat einen Werth von mindestens 9,35 ℳ für die Verwaltung. Da seit Inbetriebnahme der Kudlicz-Feuerung wegen des häufiger nothwendigen Ausschlackens noch ein Hilfsheizer mit 2,50 ℳ Lohn eingestellt werden musste, so vermindert sich die nachgewiesene Ersparniss um den Lohn dieses Mannes und um die Verzinsung der Beschaffungskosten der Kudlicz-Feuerung nebst Zubehör und um die Kosten des für den Betrieb derselben nöthigen Dampfes. Eine genaue Berechnung dieser Kosten würde hier zu weit führen. Mit genügender Genauigkeit kann aber die für den Tag erreichte Ersparniss auf 4 bis 5 ℳ geschätzt werden.

Für den Betrieb der Kudlicz-Feuerung muss die Kohle möglichst fein und die Lösche recht trocken sein. Gewöhnlich muss die Kudlicz-Feuerung in den 14 Betriebsstunden 3 bis 4 Mal und zur Zeit der stärksten Inanspruchnahme der elektrischen Anlage 7 bis 8 Mal ausgeschlackt werden.

Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Berichtsjahre 1901.

Bei Erstattung des Berichtes über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1900 (vergl. Nr. 72 Jahrg. 1901 d. Ztg.) hatten wir bemerkt, dass im Jahre 1901 die Ausgabe von Fahrscheinheften sich etwa um 33⅓ %, die Einnahme aus deren Verkauf sich um rund 40 % gegenüber dem Erträgnisse normaler Jahre ermässigen würde. Diese Voraussage, welche auf einer einfachen Schätzung beruhte, bei der nur ganz unsichere Faktoren in Rechnung

gezogen werden konnten, ist nun glücklicherweise nicht in vollem Umfange eingetreten, wenngleich das Ergebniss des Jahres 1901 ganz erheblich hinter dem des Vorjahres zurückgeblieben ist. Es hat nämlich die Ausgabe von Fahrscheinheften eine Einbusse von 22,7 %, die Einnahme eine solche von 21,5 % erlitten. Die Gründe, welche zu dieser Verschlechterung des bisher stets in aufsteigender Linie sich bewegenden Ergebnisses mitgewirkt haben, sind: 1. die Ausgabe von 45 tägigen Rückfahrkarten in Deutschland, 2. der Fortfall der Einnahmen aus dem Verkehre nach Paris gelegentlich der Weltausstellung im Jahre 1900 und 3. der allgemeine wirthschaftliche Niedergang, der im Berichtsjahre mit voller Kraft einsetzte.

In welchem Maasse jeder einzelne dieser drei Faktoren zur Herbeiführung des Mindererträgnisses gegen 1900 mitgewirkt hat, lässt sich mangels geeigneter Unterlagen nicht beurtheilen. Auch erscheint es misslich, Schlüsse aus den vorliegenden Ergebnissen zu ziehen, weil im Berichtsjahre die oben aufgeführten aussergewöhnlichen Einwirkungen sich geltend gemacht haben, die man bei der Anstellung von Vergleichen mit den Vorjahren nicht in Berücksichtigung zu ziehen vermag. Wir müssen uns deshalb diesmal darauf beschränken, die thatsächlichen Ergebnisse unter Anführung der Erträgnisse des Vorjahres anzuführen; sie ergeben folgendes Bild: Die Ergebnisse des Berichtsjahres erstrecken sich auf die Linien von 192 (im Vorjahre 188) Verwaltungen, welche von der Tariflänge ihrer Bahnen insgesammt 103 265 (100 953) km in den Vereinsreiseverkehr einbezogen hatten. 106 (105) Ausgabestellen in allen Theilen des Vereinsgebietes, darunter viele Reisebüros, haben die Ausgabe der Hefte an die Reisenden besorgt. Es entfielen auf die 31 deutschen Verwaltungen mit 43 787 (42 456) km Tariflänge 50 Ausgabestellen, auf die 14 österreichisch-ungarischen Verwaltungen mit 21 077 (20 862) km 31 Ausgabestellen, auf die 7 niederländischen, luxemburgischen und rumänischen Verwaltungen mit 5 395 (5 377) km deren 9, endlich auf die 137 vereinsfremden Bahnen (belgische, bosnisch-hercegovinische, schweizerische, dänische, schwedische, norwegische, finnländische, orientalische und serbische Bahnen) mit 33 006 (32 258) km 16 Ausgabestellen.

Die geringste Entfernung, für welche Hefte zusammengestellt wurden, betrug im Vereinsverkehr 600 km, während im inneren Verkehr einzelner Ländergebiete auch Hefte für Reisen von 250, 350 und 400 km ausgefertigt wurden.

Die Gesammtzahl der für alle drei Wagenklassen ausgegebenen Fahrscheinhefte ist gegen das Vorjahr bedeutend gefallen, nämlich auf 777 206 Stück, d. s. 228 422 Hefte oder 22,7 % weniger als im Jahre 1900, in welchem die Gesammtzahl von 1 005 628 gegen 1899 um 100 012 Stück gestiegen war.

Im einzelnen zerfällt die Anzahl der Hefte nach den verschiedenen Entfernungen wie folgt:

Jahr	bis 600 km	601 bis 700 km	701 bis 1 000 km	1 001 bis 1 500 km	1 501 bis 2 000 km	über 2 000 km
1901 .	10 373	114 499	208 724	225 597	114 517	103 496
1900 .	12 855	155 682	285 509	288 683	136 494	126 405
1899 .	12 583	147 439	259 562	261 011	120 412	104 609
1898 .	18 263	137 512	246 749	240 938	105 295	91 621
Unterschied 1901 gegen 1900 .	— 2 482	— 41 183	— 76 785	— 63 068	— 21 977	— 22 909
in Prozenten	— 19,3	— 26,4	— 26,8	— 21,8	— 16,1	— 18,1

Den Hauptwerthmesser im Vereinsreiseverkehr haben bisher stets die Hefte auf Entfernungen von 601—700 km und von 701—1 000 km abgegeben, sie haben deshalb auch bei dem allgemeinen Rückgang die grösste Einbusse (26,4 bezw. 26,8 %) erlitten.

In welcher Weise mit der Anzahl der Hefte auch die Anzahl der ausgegebenen Fahrscheine und die dafür erlösten Geldbeträge gefallen sind, zeigen nachstehende beide Zusammenstellungen.

An Fahrscheinen wurden in den einzelnen Wagenklassen verbraucht:

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	zusammen
1901	603 897	4 391 543	4 819 128	9 814 568
1900	699 788	5 773 929	6 141 191	12 614 908
1899	637 883	5 322 002	5 604 257	11 564 142
1898	597 449	5 107 424	5 287 475	10 992 348
Unterschied 1901 gegen 1900 . . .	— 95 891	— 1 382 386	— 1 322 063	— 2 800 340

und es belief sich der Erlös dafür in Mark auf:

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	zusammen
1901	4 573 358	22 133 258	13 672 534	40 379 150
1900	5 138 728	28 656 877	17 696 790	51 492 395
1899	4 686 837	25 115 898	15 244 735	45 047 470
1898	4 011 120	23 478 257	14 219 002	41 708 379
Unterschied 1901 gegen 1900 . . .	— 565 370	— 6 523 619	— 4 024 256	— 11 113 245

Hieraus ist im Zusammenhalt mit der Anzahl der ausgefertigten Hefte zu entnehmen, dass durchschnittlich jedes Heft

1901	1900	1899	1898
12,62	12,54	12,76	13,08

Fahrscheine enthielt und an Erlös in Mark brachte:

51,95	51,20	49,74	49,63

Von der Gesamteinnahme von 40 379 150 *M.* entfällt auf die deutschen Bahnen ein Betrag von 28 922 310 (— 9 757 121) *M.*, auf die österreichisch-ungarischen 5 026 665 (— 464 939) *M.*, auf die übrigen Vereinsbahnen 723 733 (— 75 732) *M.* und auf die vereinsfremden Bahnen 5 706 442 (— 815 453) *M.* Die höchste Einnahme bei den deutschen Bahnen erzielte die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen mit 5 638 247 (6 518 212) *M.*, die geringste die westfälische Landeseisenbahn mit 390 (229) *M.* Im Durchschnitt entfällt auf jedes Kilometer der in den Verkehr einbezogenen deutschen Bahnen eine Einnahme von 660,52 (911,04) *M.* Von den österreichisch-ungarischen Bahnen hatten die österreichischen Staatsbahnen die höchste Einnahme mit 1 879 451 (2 247 770) *M.* zu verzeichnen, die geringste die böhmischen Kommerzialbahnen mit 170 (142) *M.* Auf 1 km der in den Verkehr einbezogenen österreichisch-ungarischen Bahnen entfielen 238,49 (263,23) *M.* an Einnahmen. Von den übrigen Vereinsbahnen wies die niederländische Staatsbahn die höchste Einnahme mit 433 189 (474 716) *M.*, die Mindesteinnahme die Chimaybahn mit 127 (176) *M.* auf, während die kilometrische Einnahme aller Strecken durchschnittlich 134,14 (148,80) *M.* betrug. Für die Strecken sämmtlicher Vereinsbahnen ergibt sich im Durchschnitt eine kilometrische Einnahme von 493,51 (658,10) *M.*, wogegen die vereinsfremden Bahnen 172,86 (202,10) *M.* für 1 km erzielten. —ch.

Nachrichten.

Deutschland.

Dienstanweisungen für Lokomotivführer und Heizer und für Zugführer. Nach einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist in diese Dienstanweisungen nachstehende Bestimmung aufzunehmen: „Kein Zug darf auf freier Strecke aus anderen als zwingenden Gründen, namentlich solchen der Sicherheit, zum Stillstand gebracht werden, es sei denn, dass hierzu besonderer Auftrag durch die Eisenbahndirektion oder die Betriebsinspektion ertheilt ist.“ Die Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer ist ausserdem im § 27 (2) wie folgt zu ergänzen: „Bei der Durchfahrt durch bewohnte Ortschaften und durch Stationen ist besonders in der Nähe der Güteranlagen zur Verhütung von Zündungen besondere Vorsicht bei der Behandlung des Feuers und Aschkastens zu beobachten.“ Mit dieser letzteren Ergänzung soll auf möglichste Verhütung von Zündungen durch Lokomotiven, wie sie bei der Durchfahrt durch Stationen wiederholt vorgekommen sind, hingewirkt werden. Auch sollen die Lokomotivbeamten gegebenenfalls auf das Vorhandensein feuergefährlicher Ladungen in der Nähe der Betriebsgleise nach Möglichkeit noch besonders aufmerksam gemacht werden.

— **Verträge über die Einführung von Privateisenbahnen in Staatsbahnhöfe.** Von einer königlich preussischen Eisenbahndirektion ist in einen Vertrag über die Einführung einer Privateisenbahn in einen Staatsbahnhof ausser der Bestimmung, dass Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung und Anwendung der Vertragsbestimmungen der endgültigen Entscheidung eines Schiedsgerichts unterliegen, noch eine Bestimmung dahin aufgenommen, dass, wenn über die

Entschädigungspflicht der Staatseisenbahnverwaltung anlässlich von Unfällen, die von ihr bezw. ihren Bediensteten verschuldet sein sollen, Meinungsverschiedenheiten zwischen ihr und der Privatbahngesellschaft bestehen, solche durch den Minister der öffentlichen Arbeiten endgültig entschieden werden. Die Direktion ist hierbei von der als begründet zu erachtenden Ansicht ausgegangen, dass es im Interesse der Staatseisenbahnverwaltung erwünscht sei, die endgültige Beurtheilung jener Frage, welche eine besonders genaue Kenntniss und sachgemässe Auslegung der für die Staatseisenbahnverwaltung bestehenden Betriebsvorschriften und Dienstanweisungen erfordert, der ministeriellen Entscheidung vorzubehalten. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst, künftig in ähnlichen Fällen allgemein hiernach zu verfahren.

— **Ausgabe von Eisenbahnfahrkarten gegen Gutscheine öffentlicher Arbeitsnachweisestellen.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist von der den öffentlichen Arbeitsnachweisestellen versuchsweise eingeräumten Vergünstigung der Fahrgeldstundung für Arbeitnehmer, die nach auswärts mit der Eisenbahn befördert werden, nach den eingegangenen Berichten der königlichen Eisenbahndirektionen bisher an einzelnen Plätzen ein nicht unerheblicher Gebrauch gemacht. Unzuträglichkeiten sind nicht hervorgetreten, vielmehr hat sich die Maassnahme allgemein bewährt. Der Herr Minister hat sich daher widerruflich damit einverstanden erklärt, dass den Arbeitsnachweisestellen diese Erleichterung beim Bezuge von Eisenbahnfahrkarten unter den Voraussetzungen des früheren Erlasses vom 25. April 1901 auch weiterhin gewährt wird.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg.** Die nächste Sitzung des Bezirkseisenbahnraths findet am 25. d. Mts. in Danzig statt. Aus der Tagesordnung sind folgende Berathungsgegenstände hervorzuheben: 1. Aufhebung der Bestimmung, wonach bei nachträglicher Lösung von Fahrkarten ein Zuschlag von 1 ℳ. bezw. der doppelte Fahrpreis der erst später gelösten Fahrkarte zu entrichten ist. 2. Aufhebung der billigen Fahrpreise für Arbeitertransporte nach dem Westen. 3. Aufnahme von Seehafenplätzen als Versandstationen in die Ausnahmetarife E^1 und 9 S für Schiffsbaueisen. 4. Erweiterung des Getreideausnahmetarifs vom 13. Dezember 1897. 5. Ermässigung der Frachtsätze für Ziegelsteine. 6. Besprechung des bestehenden Fahrplans, ausserdem einige Anträge auf Fahrplanänderungen.

— **Der Bezirkseisenbahnrath für die Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Cassel und Mainz** tritt am 26. d. Mts. in Frankfurt a/M. zu seiner 52. Sitzung zusammen. Die Tagesordnung für diese Sitzung enthält neben den üblichen geschäftlichen Mittheilungen noch solche über die seit der letzten Sitzung im Personen-, Vieh- und Güterverkehr eingetretenen wichtigeren Aenderungen und herausgegebenen Tarife, über die im Winterfahrplan 1902/03 eingetretenen Aenderungen und soweit möglich auch über den Sommerfahrplan 1903. Von den ausserdem in die Tagesordnung aufgenommenen Anträgen der Bezirkseisenbahnrathsmitglieder betreffen mehrere Verbesserungen des bestehenden Fahrplans und haben nur örtliches Interesse. Von allgemeinerer Bedeutung ist der Antrag des Rechtsanwalts Dr. Haeuser-Höchst a/M. über die Einführung von Sonntagsfahrkarten auf der Kleinbahnstrecke Höchst a/M.-Königstein.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. d. Mts. sind für den Gesammtverkehr eröffnet werden:

1. von der Ruppiner Kreisbahn, Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Neu-Ruppin, die 43,37 km lange vollspurige Nebeneisenbahn von Neustadt a. D. über Neu-Ruppin nach Herzberg mit den Stationen Neustadt a. D. (Gemeinschaftsbahnhof mit der Brandenburgischen Städtebahn), Barsikow, Metzelthin, Dessow, Emilienhof, Wildberg, Gottberg, Werder, Bechlin, Neu-Ruppin K. W. E. (Gemeinschaftsbahnhof mit der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn), Neu-Ruppin-Rheinsberger Thor, Alt-Ruppin, Wulkow und Herzberg i. M. (Gemeinschaftsbahnhof mit der Löwenberg-Lindower Kleinbahn);

2. im Bezirk der Eisenbahndirektion Danzig die 18,65 km lange Reststrecke Zechlau-Neubraa der vollspurigen Nebeneisenbahn Schlochau-Reinfeld mit den Stationen Sampohl, Prechlau und Neuguth, sowie die für den Wagenladungsgüterverkehr schon im Betriebe befindlichen Theilstrecken Schlochau-Zechlau und Neubraa-Reinfeld.

— **Im Fahrplan der Strecke Hirschberg-Grünthal** treten nach einer Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Breslau vom 10. d. Mts. an eine Anzahl Aenderungen ein, durch die in Verbindung mit den von der österreichischen Nachbarbahn theils verlegten, theils neueingelegten Zügen in Grünthal in der Richtung Tannwald zwei neue Anschlüsse hergestellt werden und in der Richtung Hirschberg der Anschluss an den Abendzug erheblich verbessert wird.

— **Altdamm-Kolberger Eisenbahn.** Der Aufsichtsrath dieser Gesellschaft hielt am 30. Oktober eine Sitzung, in welcher nach der „N. St. Ztg." beschlossen wurde, der Generalversammlung das Verstaatlichungsanerbieten unter der Voraussetzung zu empfehlen, dass die Verhandlungen der eingesetzten Kommission mit dem Staate einen befriedigenden Abschluss finden.

— **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.** In der am 1. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsraths der Gesellschaft wurde ein Beschluss über die Stellungnahme zu dem staatlichen Angebot noch nicht gefasst. Der Vorstand berichtete über die dem Unternehmen aus dem bevorstehenden Bau neuer Staatsbahnlinien und anderen zu erwartenden Maassnahmen voraussichtlich erwachsenden Nachtheile und über den beim weiteren Aufschluss der angeschlossenen Steinkohlengruben in Aussicht stehenden Verkehrszuwachs. Er hielt es für erforderlich, dass von dem Vorstande eine den Aktionären zur Kenntniss zu bringende Denkschrift über die Lage und voraussichtliche Entwickelung des Unternehmens ausgearbeitet werde. Nach Fertigstellung der Denkschrift soll eine neue Aufsichtsrathsitzung einberufen werden.

— **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.** Der Aufsichtsrath beschloss in seiner Sitzung am 1. d. Mts. einstimmig, der einzuberufenden Generalversammlung die Annahme des Verstaatlichungsangebots zu empfehlen.

— **Aus dem Jahresbericht der oldenburgischen Eisenbahnen für 1901** veröffentlichen wir heute folgende Zahlen: Die Gesammteinnahmen betrugen 9 684 278,26 (9 901 994) ℳ., die Ausgaben 7 470 408 (7 472 952) ℳ., so dass ein Ueberschuss von 2 213 869,90 (2 429 042) ℳ. blieb. Aus ihm wurden 3 497,88 ℳ preussische Eisenbahnsteuer bezahlt, 1 713 835 ℳ. an die Landeskasse zur Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals abgeliefert und 496 537,02 ℳ. dem Baufonds zugeführt. Der Ueberschuss beträgt 3,73 (4,15) % des 59 399 992 ℳ. starken Anlagekapitals, die Betriebskosten 77,14 (75,47) % der Einnahme. Wir werden auf den Bericht später noch eingehender zurückkommen.

— **Beschaffung von Stahlschienen und eisernen Schwellen für die bayerischen Staatseisenbahnen.** Die Generaldirektion genannter Staatseisenbahnen hat mit Genehmigung des zuständigen Ministeriums kürzlich an die Eisenwerkgesellschaft Maximilianshütte, die Eisenwerk-Aktiengesellschaft Krämer in St. Ingbert, die Aktiengesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, dann an die sächsische Gussstahlfabrik in Döhlen, ferner an Krupp in Essen und an den Bochumer Verein für Gussstahlfabrikation ihren Bedarf an Stahlschienen und eisernen Schwellen für die Jahre 1903 und 1904 in nachstehenden Mengen in Lieferung vergeben: a) 86 000 t Stahlschienen der Profile I—VI und VIII—X sowie flusseiserne Bahn- und Weichenschwellen der Profile II a, IV, V und VIII—X; b) 4 000 t Martinstahlschienen des Profils X und c) 6 000 t Bessemer Stahlschienen des gleichen Profils. Die Ablieferung des sämmtlichen Materials hat in annähernd gleichen Monatsraten innerhalb der Zeit vom kürzlich erfolgten Vertragsabschlusse ab bis 30. September 1904 zu erfolgen. Der Kostenaufwand dafür beläuft sich für beide Jahre auf etwas über 11 000 000 ℳ.

Oesterreich.

— **Arbeitsordnung für die Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen.** Nach dem Gesetz vom 28. Juli d. J. sind für sämmtliche Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen dem Gesetze entsprechende Arbeitsordnungen zu erstellen und der Aufsichtsbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Das Eisenbahnministerium hat hinsichtlich der Durchführung dieser gesetzlichen Anordnung nähere Bestimmungen an die Bahnverwaltungen hinausgegeben. Danach fallen die den Heizhäusern eingegliederten Hilfswerkstätten, welche lediglich der Vornahme kleinerer Ausbesserungen an den Fahrzeugen dienen, nicht unter den Begriff „Hilfsanstalt", wohl aber Fettgasanstalten nach System Hanst. Beleuchtungsanstalten der elektrisch betriebenen Eisenbahnen, welche mit den die Zugkraft liefernden Anlagen vereinigt sind, gelten nicht als Hilfsanstalten. Zur Durchführung der Vorschrift des Gesetzes, dass vor der Vorlage der Arbeitsordnung an die Aufsichtsbehörde den in jeder Hilfsanstalt beschäftigten grossjährigen Arbeitern Gelegenheit zu geben ist, sich über deren Inhalt zu äussern, sind die grossjährigen Arbeiter der einzelnen Betriebe zur Wahl einer angemessenen Zahl von Vertrauensmännern zu veranlassen. Deren Aeusserung ist zu Protokoll zu nehmen, und

sind diese von dem Anstaltsleiter und den Vertrauensmännern gefertigten Protokolle gleichzeitig mit dem Entwurf der Arbeitsordnung der Aufsichtsbehörde zu unterbreiten. Was die zu erstellenden Arbeitsordnungen anbelangt, erachtet das Ministerium, dass diese, insofern sie für Regiebauten Gültigkeit haben sollen, mit Ausnahme der durch das Gesetz selbst vorgeschriebenen Bestimmungen derart durch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bauten beeinflusst seien, dass eine einheitliche Regelung wenn nicht unmöglich, so doch zum mindesten unzweckmässig erscheine. Dagegen soll gleichermaassen für die bei den Hilfsanstalten der einzelnen Bahnverwaltungen einzuführenden Arbeitsordnungen eine einheitliche Grundlage geschaffen werden. Das Ministerium hat sich daher veranlasst gefunden, einen Entwurf einer Normal-Arbeitsordnung ausarbeiten zu lassen, in welchem sowohl die für alle Hilfsanstalten anwendbaren, als auch die den einzelnen Arten ihrer Besonderheit nach angepassten, in eine Arbeitsordnung gehörigen Bestimmungen zum Ausdruck gelangen. Diesen Entwurf hat das Ministerium den Bahnverwaltungen mit dem Ersuchen übermittelt, bei Ausarbeitung der vorzulegenden Arbeitsordnung die schematische Anordnung desselben vollständig, die sachlichen Bestimmungen, insofern diese nicht schon vermöge des Gesetzes vom 28. Juli d. J. als verbindlich erscheinen, möglichst unverändert zu Grunde zu legen, falls aber Abänderungen dem Entwurfe gegenüber vorgenommen werden sollten, diese bei der Vorlage an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ersichtlich zu machen.

— **Verstaatlichung der Kremsthalbahn.** Die ausserordentliche Generalversammlung dieser Bahn hat dem mit der Staatseisenbahnverwaltung vereinbarten Betriebsvertrage, der auch Bestimmungen in Betreff der Ausgestaltung der Kremsthalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges enthält, sowie den vereinbarten Bedingungen für die allfällige Einlösung der Kremsthalbahn zugestimmt. Der Betriebsvertrag tritt nun rückwirkend vom 1. Januar d. J. in Kraft; die Staatseisenbahnverwaltung übernimmt die Führung und Besorgung des Betriebes der Kremsthalbahn für die Dauer der Konzession, d. i. bis 30. Juni 1970, oder bis zur früheren Einlösung dieser Bahn im Sinne der Konzessionsbedingnisse, übernimmt gleichzeitig das gesammte Personal, welches den Aufnahmebedingungen für den Staatsbahndienst entspricht, spätestens mit dem Tage der Betriebseröffnung der Pyhrnbahn in den Staatseisenbahndienst. Der Betrieb geht schon vom 1. Januar d. J. an für Rechnung der Staatseisenbahnverwaltung. Diese übernimmt von dem genannten Zeitpunkte an alle Aktiven und Passiven der Gesellschaft auf eigene Rechnung und bezahlt ihr überdies während der Dauer des Pachtvertrages bis zur Einlösung der Bahn einen Beitrag von 12 000 Kr. zu den Kosten ihrer Verwaltung. Der zu zahlende Pachtzins wird für die Zeit vom 1. Januar d. J. bis zu dem der Betriebseröffnung der Pyhrnbahn nächstfolgenden Kupontermine, spätestens aber bis 31. Dezember 1905, mit jenem Betrage festgesetzt, welcher für die dreiprozentige Verzinsung aller gesellschaftlichen Aktien und die vorzunehmende Tilgung erforderlich ist. Von dem der Betriebseröffnung der Pyhrnbahn nachfolgenden Kupontermine, spätestens aber vom 1. Januar 1906 angefangen, erhöht sich die Pachtrente auf den zur vierprozentigen Verzinsung der Aktien und deren Tilgung erforderlichen Betrag. Die Einlösungsbedingungen entsprechen jenen, welche für den Pachtbetrieb vereinbart sind. Der Staatsverwaltung steht das Recht zu, die Bahn jederzeit, jedoch nur mit dem Beginne eines Kalenderjahres einzulösen; sie muss aber diese Absicht der Gesellschaft bis zum 15. Dezember des vorangehenden Jahres in Form einer Erklärung mittheilen. Die Staatsverwaltung behält sich weiter das Recht vor, an Stelle der vierprozentigen Verzinsung der zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelten Aktien vierprozentige Renten auszufolgen. Die Ausgestaltung der Kremsthalbahn zu einer Hauptbahn zweiten Ranges erfolgt entweder unmittelbar auf Kosten des Staates oder auf Rechnung eines von der Kremsthalbahn aufzunehmenden und auf deren Linien sicherzustellenden Prioritäts- oder Hypothekardarlehens. Die Verwendung des Fahrparkes und die Tariferstellung bleibt unbeschränkt der Staatseisenbahnverwaltung anheimgestellt, welche hierbei auf die der Stadtgemeinde Linz hinsichtlich des Personenverkehres ertheilten Zusicherungen Bedacht nehmen wird. Die Uebernahme der Kremsthalbahn in den Staatsbetrieb erfolgte am 1. d. Mts.

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen.** Auf der Südseite des Wocheiner Tunnels ist die ansehnliche Bohrleistung von 1 000 m zu verzeichnen. Da auf der Nordseite bis jetzt 1 460 m gebohrt wurden, so sind bisher 2 460 m, also rund 40 % der gesammten Bohrungsarbeiten, vollendet. Dabei schreitet auch die Ausmauerung rüstig vorwärts. Auf der Nordseite sind bereits 500 m vollständig ausgemauert. Die Ausschreibung der Bauarbeiten auf der Linie Schwarzach-Gastein steht unmittelbar bevor. Die Vollendungstermine sind derartig festgesetzt, dass die Linie Schwarzach-Gastein am 1. Juli 1905 dem Verkehr übergeben werden kann. Die Strecke Assling-Feistritz ist am 5. d. Mts. der politischen Begehung unterzogen worden. Die politische Begehung der südlichen Strecke der Wocheiner Bahn bis Görz wird bald nachfolgen.

— **Die Lokomotiv- und Wagenbestellungen der Privatbahnen.** Der Eisenbahnminister hat am 24. Oktober d. J. an die ihm unterstehenden Privatbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, in dessen Eingang der Minister an die im Vorjahre vom Ministerium den Privatbahnen zugegangene Einladung erinnert, behufs Linderung der Nothlage der heimischen Maschinenindustrie mit möglichst raschen und umfangreichen Bestellungen vorzugehen. Wenn nun auch infolge dessen mehrfach die anerkennenswerthe Bereitwilligkeit bethätigt worden sei, dieser Anforderung nachzukommen, desgleichen auch die Staatseisenbahnverwaltung angelegentlich bemüht sei, die nach Maassgabe der Kredite zulässigen Anschaffungen den Werken baldmöglichst zukommen zu lassen, so konnte hierdurch doch der schwer bedrängten Industrie nur eine kaum die allernächste Zukunft sichernde Hilfe gewährt werden. Die Maschinenfabriken sehen daher infolge mangelnder Aufträge der traurigen Zwangslage entgegen, ihre bereits wesentlich eingeschränkten Betriebe noch weiter einschränken, wenn nicht ganz einstellen zu müssen. Insbesondere seien es die bei den ungünstigen Ausfuhrverhältnissen auf die Bestellungen der Bahnverwaltungen allein angewiesenen Lokomotiv- und Wagenfabriken, welche nur für kurze Zeit und bei sehr bescheidenem Betriebe mit Arbeit versehen sind, und in einzelnen Abtheilungen den Betrieb gänzlich einstellen müssten, wenn ihnen nicht bald weitere Aufträge zukommen sollten. Der Minister sieht sich sohin neuerdings veranlasst, an die Privatbahnverwaltungen mit der dringenden Einladung heranzutreten, durch möglichst rasche Ertheilung der Aufträge für die in den Jahren 1903 und 1904 in Aussicht genommenen Lokomotiv- und Wagenlieferungen den betreffenden Fabriken eine ungestörte Aufrechterhaltung ihres Betriebes zu ermöglichen. Wenn auch die Verkehrsverhältnisse vielleicht eine wesentliche Vermehrung des Fahrparkes augenblicklich nicht als unbedingt nothwendig erscheinen lassen sollten, so müsse doch berücksichtigt werden, dass der im allgemeinen erwünschte raschere Vorgang hinsichtlich der Auswechselung älterer, nicht mehr voll leistungsfähiger Fahrbetriebsmittel sowie der beschleunigte Ersatz durch neue Bauarten sich auch aus betriebsökonomischen Rücksichten dringend empfehle, und dass gerade der jetzige Zeitpunkt geeignet erscheine, um einen etwaigen früheren Aufschub in dieser Hinsicht nachzuholen.

Einige Privatbahnen haben bereits den obigen Erlass beantwortet. Unter anderem hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Regierung berichtet, dass sie schon im Vorjahre mit Rücksicht auf die damalige ungünstige Lage der Industrie grössere Bestellungen gemacht habe und belangreiche Neuaufträge für das Jahr 1903 nicht in Aussicht nehmen könne. Auch die böhmischen Bahnen dürften keine grösseren Bestellungen machen, da ihre Verkehrsverhältnisse seit Jahr und Tag eine unbefriedigende Gestaltung zeigen, weshalb die vorhandenen Fahrbetriebsmittel sich als ausreichend erweisen. Die Kohlenbahnen insbesondere haben in den letzten Jahren ihren Fahrpark vermehrt und finden damit ihr Auslangen, da der Kohlenverkehr seit Jahresfrist eine Abschwächung aufzuweisen hat. Die Aussig-Teplitzer Bahn verfügt über 6 500, die Buschtêhrader Bahn über 5 622 und die böhmische Nordbahn über 1 105 Kohlenwagen. An sonstigen Güterwagen weist die Buschtêhrader Bahn 1 824, die Aussig-Teplitzer Bahn 1 009 und die böhmische Nordbahn 939 Wagen aus. Der Stand der Lokomotiven beträgt bei der Buschtêhrader Bahn 209, bei der Aussig-Teplitzer Bahn 121 und bei der böhmischen Nordbahn 91 Stück. An Personenwagen sind vorhanden bei der Buschtêhrader Bahn 308, bei der Aussig-Teplitzer Bahn 194 und bei der böhmischen Nordbahn 208. Das letztgenannte Unternehmen wird zur Bestellung von Fahrbetriebsmitteln erst dann schreiten, wenn der Bau der nordböhmischen Lokalbahnen in Angriff genommen sein wird.

Ungarn.

— **Belobung der Direktion der Staatsbahnen.** Anlässlich der Rückbeförderung der Truppen nach den Herbstmanövern in Westungarn wurde durch Allerhöchste Entschliessung vom 30. September der Direktion der ungarischen Staatsbahnen „für die sehr gute Vorbereitung der Truppentransporte und für die in dieser schweren Jahreszeit besonders geschickte Instradirung“, der linksuferigen Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen aber „für die umsichtige Vorbereitung sowie für die tadellose Abwickelung der Truppentransporte“ die Allerhöchst belobende Anerkennung ausgedrückt. Zugleich wurde der rechtsuferigen

Budapester sowie der Miskolczer Betriebsleitung der Staatsbahnen für die Beistellung der Verkehrsmittel und für die anstandslose Weiterbeförderung der Transporte der Dank des gemeinsamen Kriegsministeriums bekannt gegeben.

— **Die Gerüchte über eine Erhöhung der Gütertarife der Staatsbahnen** veranlassten den Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Budapest, sich hierüber mit dem Handelsminister ins Einvernehmen zu setzen. Dieser ertheilte die beruhigende Aufklärung, dass er derzeit eine Erhöhung der Tarife nicht plane; wenn eine solche jedoch zu einem späteren Zeitpunkte zur Erörterung gestellt werden müsste, werde er jedenfalls vorher den zunächst betheiligten Kreisen die Möglichkeit bieten, ihre Anschauungen und Wünsche der Regierung mitzutheilen.

— **Beschwerde gegen die österreichische Malzrefaktie.** Eine Abordnung des Vereins ungarischer Malzfabrikanten sprach dieser Tage beim ungarischen Ministerpräsidenten vor, um ihn zu ersuchen, er möge dahin wirken, dass der Erlass der österreichischen Staatsbahnen zurückgezogen werde, durch welchen es unmöglich gemacht werde, für die auf österreichischen Bahnen zur Ausfuhr gelangenden ungarischen Malzsendungen die bisher gewährten Frachtnachlässe in Anspruch zu nehmen. Der Ministerpräsident erklärte, er werde die Angelegenheit genau prüfen und im Einvernehmen mit dem Handelsminister bestrebt sein, das Uebel zu beheben. Die Abordnung begab sich sodann zum Handelsminister. Dieser erkannte an, dass die Klagen der ungarischen Malzfabrikanten berechtigt seien. Er werde alles aufbieten, damit ihr billiges Verlangen erfüllt werden könne. Auch der Präsident der Handels- und Gewerbekammer von Budapest erschien in dieser Angelegenheit vor einigen Tagen beim Handelsminister, welcher erklärte, dass ihm die Kundmachung der österreichischen Staatsbahnen nicht entgangen und er mit der österreichischen Regierung bereits in Fühlung getreten sei und die Hoffnung hege, dass die ungarischen Interessen auch in diesem Falle gewahrt werden würden.

— **Ungarische Staatsbahnen.** Ein Budapester Blatt meldete, dass bei den ungarischen Staatsbahnen schon demnächst Pensionirungen in grösserem Umfange, insbesondere in den höheren Beamtenklassen, vorgenommen werden sollen. Wie der „Pester Lloyd" von zuständiger Seite erfährt, ist diese Nachricht durchaus unzutreffend.

Rumänien.

— **Ruhegehälter der Eisenbahnbediensteten.** Infolge der einschneidenden Aenderungen des allgemeinen Ruhegehaltsgesetzes wurde der Pensionsfonds der rumänischen Eisenbahnen dem allgemeinen Pensionsfonds des Staates einverleibt und gleichzeitig bestimmt, dass auch auf die Eisenbahnbediensteten die für die Staatsbeamten im allgemeinen maassgebenden Vorschriften zur Anwendung kommen sollen. Die wichtigsten Bestimmungen sind folgende: Die Berechtigung zum Bezug des Ruhegehaltes tritt nach zurückgelegter 20jähriger Dienstzeit ein, und zwar beträgt dieses nach 20 Dienstjahren 50 %, nach 25: 65 % und nach 35: 100 % des Durchschnittsgehalts der letzten fünf Dienstjahre. Für jedes nach zurückgelegtem 25. Dienstjahre folgende Jahr tritt eine Erhöhung des Ruhegehaltbezuges von 3,5 % ein. Kein Ruhegehalt darf mehr als 9 000 Fr. für das Jahr betragen und, Krankheit oder Invalidität ausgenommen, vor dem 60. Lebensjahre bezogen werden.

Die Wittwe bezieht 50 % des dem Beamten gebührenden Ruhegehalts als Wittwengeld. Sind Kinder vorhanden, so erhält die Wittwe ausserdem Erziehungsgelder, die bei drei und mehr Kindern gleichfalls 50 % des Ruhegehalts des Verstorbenen betragen, so dass in diesem Falle die Wittwe 100 % des Ruhegehalts des Beamten bezieht. Die Kinder erhalten Erziehungsgelder bis zum vollendeten 21. Lebensjahre oder bis zu ihrer Verehelichung, wenn diese früher stattfindet. Eheliche Waisen verstorbener, ruhegehaltsberechtigter oder pensionirter Beamten haben auf folgende Erziehungsbeiträge Anspruch: für ein Kind 50 %, für zwei Kinder 65 % und für drei und mehr Kinder 75 % des Ruhegehalts des Vaters.

Bei Dienstuntauglichkeit infolge von Unfällen tritt eine entsprechende Erhöhung des Ruhegehalts ein, welche ohne Rücksicht auf das Alter flüssig gemacht wird. Die im äusseren ausübenden Dienste zurückgelegten Dienstjahre werden mit einem gewissen Zuschlage in Rechnung gestellt.

Der Ruhegehaltsgenuss wird infolge Verlustes der Staatsbürgerschaft und infolge gerichtlicher Verurtheilung wegen eines Verbrechens verwirkt. — Die auf Grund früherer Satzungen zuerkannten Ruhegehälter bleiben unverändert.

— **Werkstätten- und Zugförderungsdienst im Betriebsjahre 1900/1901.** Der äussere Dienst ist in sechs Inspektionen eingetheilt, welche ihren Sitz in Craiova, Pitesci, Bukarest, Buzeu, Galatz und Jassy haben. Stand der Lokomotiven 464 gegen 316 im Jahre 1891; hiervon sind 116 für Petroleumheizung eingerichtet. An Heizstoffen wurden verbraucht: Holz 223 847 cbm, Cardiffkohle 26 559 t, westfälische Kohle 10 222 t, schlesische Kohle 8028 t, Braunkohle 87 515 t, Petroleumrückstände 20 869 t. Geldaufwand 3 952 353 Fr. für das Heizmaterial, 129 365 Fr. für das Schmieröl, 41 310 Fr. für die Beleuchtung der Lokomotiven.

Für den Werkstättendienst wurden 5 661 118 Fr. und für den Wagenrevisionsdienst einschliesslich Schmieren, die Reinigung und Heizung 624 687 Fr. verausgabt.

— **Bremsvorrichtungen.** Bis zum Jahre 1884 standen nur Handbremsen in Verwendung. Zu dieser Zeit wurden Versuche mit den Luftdruckbremsen Smith Hardy und Westinghouse angestellt. Man entschloss sich zunächst für die erstere, gab sie jedoch im Jahre 1893 zu Gunsten der zweiten auf. Zu Ende des vorigen Betriebsjahres waren 132 Lokomotiven, 263 Personen- und 126 Güterwagen mit ihr versehen.

— **Heizung und Beleuchtung der Wagen.** Bis zum Jahre 1883 waren die Wagen theils mit Heizvorrichtungen System May-Pappe, theils mit Rothmüller'schen Oefen und theils mit gewöhnlichen Wärmeflaschen versehen. Gegenwärtig sind fast sämmtliche Wagen mit einer verbesserten May-Pappe'schen Vorrichtung oder mit Oefen, welchen Dampf von der Lokomotive zugeführt wird, ausgerüstet.

Bis zum Jahre 1889 kam ausschliesslich die Rübölbeleuchtung mit gewöhnlicher Lampe zur Anwendung. Hierauf wurden Versuche mit den Systemen Shalis Thomas und Lafaurie Potel angestellt. Letzteres wurde schliesslich fast allgemein durchgeführt. In den letzten Jahren sind mehrere Personenzüge mit elektrischem Lichte versehen worden und ist mit Rücksicht auf die erzielten guten Erfolge beschlossen, bei Neuanschaffungen von Personenwagen II. und III. Klasse ausschliesslich die elektrische Beleuchtung anbringen zu lassen.

— **Hafenbau in Constanza.** Seit mehr als Jahresfrist werden die Hafenbauten in Constanza in Staatsregie ausgeführt. Dem Bauprogramm entsprechend wird der Hafen eine Uferlänge von nahezu 6,5 km aufweisen, von welchen 1,7 km für das Anlegen von Getreideschiffen, je 800 m für den Holz- und Kohlenhafen und 1 km für Stückgüter bestimmt sind.

— **Sulinakanal.** Am 19. Oktober hat die feierliche Eröffnung des neuen Kanals stattgefunden, welcher den 65 km langen Weg der Donau um 6 km abkürzt.

— **Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen.** Die Septembereinnahmen stellen sich wie folgt: Personenverkehr 1 856 515 Fr., Gepäckverkehr 71 430 Fr., Eilgutverkehr 170 429 Fr., Frachtgutverkehr 3 987 223 Fr., Gesammteinnahme 6 085 607 Fr. gegen 5 287 189 Fr. im gleichen Monate des Vorjahres. Die Gesammteinnahmen vom Beginn des Betriebsjahres (1. April) bis Ende September belaufen sich auf 29 345 211 Fr. gegen 25 744 666 Fr. im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— **Unfälle.** Im Laufe des Betriebsjahres 1901/1902 haben auf den rumänischen Eisenbahnen 84 Entgleisungen bei einer Leistung von 11 664 743 Lokomotivkilometern stattgefunden.

Uebrige europäische Länder.

— **Eine Reorganisation des belgischen Eisenbahndepartements** vollzieht sich laut Brüsseler Blättern. Eine vollständige Umwandlung der Centralverwaltung sei in der Ausarbeitung begriffen. Man bemühe sich, das Rechnungswesen, das bei der parlamentarischen Erörterung des Eisenbahnbudgets immer soviel Anlass zu Ausstellungen gibt, zu vereinfachen. Eine Rechnungsstelle ist bereits aufgehoben, andere werden dem Generalsekretariat angefügt. Schliesslich sollen auch verschiedene Dienstzweige des Betriebes mit einander vereinigt werden, und zum Jahresschluss bereite sich im Rahmen der Beamten der Generaldirektion eine bedeutende Bewegung vor.

— **Die unterirdischen Durchgänge auf den belgischen Bahnhöfen**, die bisher nur auf einer mässigen Anzahl Bahnhöfe zur Verbindung der verschiedenen Bahnsteige erstellt waren, haben sich, wie die „Indép. belge" schreibt, so ausgezeichnet bewährt, dass die Eisenbahnverwaltung deren allgemeine Einführung beschlossen hat. Auch sollen zur weiteren Sicherung gegen Ueberschreiten der Gleise Gitter angebracht werden.

— **Winterfahrplan in Frankreich.** Eine Abordnung von Vertretern der durch das Bahnnetz Paris-Lyon bedienten Landes-

theile ist dieser Tage vom Ministerpräsidenten Combes empfangen worden. Sie bestand aus einigen 40 Mitgliedern; fast alle an diesem Netz betheiligten Departements, 32 an der Zahl, waren vertreten. Der Abgeordnete Sarrien setzte dem Ministerpräsidenten auseinander, dass nach dem geplanten Winterfahrplan, der am 3. d. Mts. in Kraft treten sollte, 8000 Zugkm täglich weniger befördert werden sollen und dieser daher in ernstlicher Weise die Interessen von mehr als einem Drittel Frankreichs gefährde. Wegen der Krankheit des Ministers der öffentlichen Arbeiten bat die Abordnung den Ministerpräsidenten, den Beginn des Winterfahrplans hinauszuschieben, bis eine Verständigung erfolgt sein könne. Der Ministerpräsident antwortete, dass er die Bedeutung des jetzt bei ihm gethanen Schritts würdige und alles Mögliche thun werde, um die verschiedenen Interessen auszugleichen. Uebrigens waren wegen der ernstlichen Erkrankung des Verkehrsministers Maruéjouls schon unbegründete Gerüchte von dessen Rücktritt verbreitet; der Minister ist auf dem Wege der Herstellung.

— **Anbringung von Adressen an Gepäckstücken und Eilgütern in Frankreich.** Von den sieben grossen Eisenbahnverwaltungen und der Pariser Gürtelbahn wird die Einführung tarifarischer Bestimmungen angestrebt, welche bei Gepäckstücken den Reisenden und bei Eilgütern den Versendern die Anbringung einer Adresse auf dem Versandstück zur Pflicht machen. Bei Eilgütern soll die Bahn berechtigt sein, diejenigen Stücke einfach zurückzuweisen, die nicht den Namen und Wohnort des Empfängers und den Bestimmungsbahnhof in deutlich lesbarer Schrift zeigen. Bei Reisegepäck darf zwar eine Zurückweisung nicht adressirter Stücke nicht erfolgen, jedoch soll die Verwaltung berechtigt sein, auf den betreffenden Gepäckscheinen die Bemerkung „ohne Adresse" zuzufügen, um auf diese Weise ihre Haftbarkeit für etwaige Verzögerungen einzuschränken. Diese Vorschläge sind im „Journal officiel" zur allgemeinen Kenntniss gebracht, und der berathende Ausschuss der „Mutuelle-Transports" hat sich, wie wir aus deren Bulletin entnehmen, in seiner Sitzung vom 11. Oktober d. J. mit diesem Gegenstand eingehend beschäftigt. Zur Begründung jener Maassnahme führt das „Journ. off." an, dass bei der Schnelligkeit, mit welcher die Annahme, die Verladung, die Umladung und die Ausladung von Reisegepäck erfolgen müsse, die vorgeschlagene Bestimmung zweifellos geeignet sei, die Zahl der Verlust- und Verzögerungsfälle im Gepäckverkehr erheblich zu verringern. Im Eilgutverkehr aber werde durch eine solche Maassregel die rechtzeitige Lieferung der Sendung oft auch in denjenigen Fällen ermöglicht werden, wo der zugehörige Frachtbrief sich verirrt habe, und die neue Bestimmung sei nicht etwa eine Belästigung des Handel und Verkehr treibenden Publikums, sondern liege vielmehr in dessen wohlverstandenem Interesse. In diesem Sinne ist die Angelegenheit auch von dem berathenden Ausschusse der „Mutuelle-Transports" aufgefasst, und der letztere hat den Verwaltungsrath ersucht, seine bezügliche Beschlussfassung dem Minister der öffentlichen Arbeiten im Namen des Vereins zu übermitteln.

— **Die französischen Zufahrtlinien zum Simplon.** Obwohl die Hauptbetheiligte, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft, ebenso wie der schweizerische Bundesrath sich für den Ausbau der Strecke Frasne-Vallorbe mit Tunnel durch den Mont d'Or entschieden haben, wird, wie von Genf aus, so auch von französischer Seite noch immer eifrig für den Faucilleplan Stimmung gemacht; letzterer würde allerdings eine viel grössere Abkürzung bringen, aber wegen ausserordentlicher Bodenschwierigkeiten mit zahlreichen Tunnelbauten auch vier bis fünfmal so viel kosten (Voranschlag 120 000 000 Fr.). Die Pariser Blätter verbreiten jetzt folgende Note: „Die bevorstehende Vollendung des Simplontunnels hat die (französische) Regierung veranlasst, die Verbesserungen zu untersuchen, welche am französischen Eisenbahnnetz durchzuführen wären, einerseits um unserem Handel zu gestatten, von dieser neuen Verkehrslinie Nutzen zu ziehen in der Verbindung mit dem Ausland, namentlich mit Mailand und Oberitalien, andererseits um auf die französischen Eisenbahnen einen Theil des Durchgangsverkehrs zu lenken, der gegenwärtig über die Gotthardbahn geht. Drei Pläne wurden zur Verkürzung der Verbindung zwischen Frankreich und dem Simplon ins Auge gefasst: 1. Berichtigung der Linie von Pontarlier durch die Ausführung einer Linie, welche direkt Frasne mit Vallorbe verbindet, indem sie Pontarlier vermeidet; die Abkürzung würde 17 km auf die gegenwärtige Entfernung Paris-Lausanne betragen; 2. Ausführung einer direkten Linie von Saint-Amour nach Bellegarde, welche die gegenwärtige Fahrt Paris-Genf über Saint-Amour-Ambérieu-Culoz um 68 km verkürzen würde, und Berichtigung der gegenwärtigen Linie Bellegarde-Saint-Gingolph (am Südufer des Genfer Sees durch Französisch-Savoyen), um sie für den Grossverkehr zugänglich zu machen; 3. Ausführung einer direkten Linie von Lons-le-Saulnier nach Genf, genannt Faucillelinie, welche die bestehende Linie Paris-Genf um 114 km abkürzen würde. Die Generalräthe und Handelskammern sind über diese drei Pläne befragt worden. Die grosse Mehrheit dieser Körperschaften, 36 Generalräthe und 63 Handelskammern, hat sich zu Gunsten des dritten Plans (Faucilleprojekt) ausgesprochen."

— **Bahnbauten im Berner Oberland.** Der grösste schweizerische Kanton, Bern, ist seit einigen Jahren mit vermehrtem Eifer an den Ausbau seines Bahnnetzes geschritten und hat erst vor kurzem ein neues Gesetz ausgebracht, welches für eine grosse Reihe neu geplanter Linien staatliche (kantonale) Unterstützung bewilligt. Im Hintergrunde, noch wie Zukunftsmusik, steht die Lötschbergbahn mit dem grossen Tunnel durch den Lötschberg, die Bern in direkte Verbindung mit dem Simplon und mit Italien bringen soll. Am 1. d. Mts. nun fanden zwei Bahneröffnungen statt, welche mit weiteren Zukunftsaussichten zusammenhängen. Erstens wurde die Gürbethalbahn (Bern-Thun) vollendet und deren Reststrecke Burgistein-Thun eingeweiht. Bei der Eröffnungsfahrt war auf allen Bahnhöfen, Wabern, Belp, Thurnen, Seftigen, Uetendorf usw., festlicher Empfang und freudige Betheiligung der Bevölkerung mit Musik, Bekränzung, Böllerschüssen usw. Verheissungsvoll besagte u. a. eine Inschrift: „Hie führt der Weg zum Lötschbergloch, Ischs no nit g'macht, so wird es doch Ueber's Jahr im andere Summer." Beim Bankett in Thun begrüsste Bankier Marquardt aus Bern als Vorsitzender des Verwaltungsraths die Gäste, indem er die Entstehungs- und Leidensgeschichte der neuen Bahn streifte und den Dank für die wirksame Hilfe von Staat und Gemeinde aussprach. Von Thun aus ist bekanntlich schon vor 12 Jahren am südlichen Ufer des Sees entlang die Thunerseebahn nach Interlaken und dem Brienzer See gebaut. Von dieser zweigen bei Spiez zwei Bahnen ab, die, bisher nur auf kürzere Strecken fertig, grosse Zukunftsaussichten bieten sollen: nach Süden die Strecke Spiez-Frutigen, ein kleines Rumpfstück der dereinstigen Lötschbergbahn, die von Frutigen über Kandersteg durch den Lötschberg mit einem Tunnel von $13^1/_2$ km Länge, zwischen Blümlisalp und Balmhorn östlich von der Gemmi nach der Rhonethalbahn zwischen Leuk und Visp geführt werden soll. Für diesen grossen Plan hat der Kanton Bern schon eingehende Pläne ausarbeiten lassen und eine starke Geldunterstützung genehmigt. Er wird aber erst durchgeführt werden, wenn die Eidgenossenschaft bezw. die neue schweizerische Bundesbahnverwaltung, die sich vorerst auf so weitgehende und kostspielige Unternehmungen nicht einlassen will, sich seiner annimmt. Nach Westen geht von Spiez das vor fünf Jahren gebaute Kleinbahnstück nach Erlenbach ab. Soeben ist die Fortsetzung bis zu dem fünf Stunden entfernten Zweisimmen eröffnet worden. Weiter soll es dann über Saanen, Chateau d'Oex und Montbovon durch den Jaman nach Montreux gehen und so eine direkte Verbindung zwischen diesem grossen Verkehrsmittelpunkt am Genfer See und dem Berner Oberland hergestellt werden. Auch vom Genfer See aus ist der Bau begonnen und der Jaman-Tunnel bereits durchbohrt. In diesen Tagen ist nach schweizerischen Blättern die finanzielle Seite und die Linienführung der ganzen Bahn vollständig festgestellt worden. Mit dem Bau des letzten Mittelstückes Montbovon-Zweisimmen soll alsbald begonnen und die ganze Linie am 1. Juli 1904 dem Betrieb übergeben werden. Die Fertigstellung der soeben eröffneten Strecke Erlenbach-Zweisimmen hat sich übrigens 5 Monate über die angesetzte Frist verzögert.

— **Simplonbahn.** Die italienische Regierung hat sich nunmehr gegenüber dem schweizerischen Bundesrathe mit der bedingungslosen Uebertragung der Konzession für die Strecke von der schweizerischen Grenze (Simplontunnel) bis Iselle an den Bund einverstanden erklärt.

Die finanzielle Lage des Simplontunnelbaues beschäftigt, wie der „Voss. Ztg." aus Bern geschrieben wird, den schweizerischen Bundesrath in hohem Maasse. Die Bauunternehmung sieht sich nämlich gezwungen, eine Abänderung der Baubedingungen zu verlangen, weil die Unterbrechungen infolge Wassereinbruchs im südlichen Stollen des Tunnels und die ausserordentlich hohe Temperatur im nördlichen Stollen die Baukosten überaus gesteigert haben. In einer vertraulichen Eingabe an die Jura-Simplonbahndirektion hat die Unternehmung ihre finanzielle Lage vollständig klar dargelegt und erklärt, dass sie den Bau aufgeben müsste, falls ihren Forderungen nicht Gehör geschenkt würde. Da grundsätzlicher Widerstand nicht besteht, so hofft man, dass über die der Bauunternehmung zu gewährende Unterstützung ein Einvernehmen erzielt werden wird. Auch nach den Berichten der Aufsichtsorgane kommt die Bauunternehmung ihren Pflichten in vollster Ordnung nach, und so glaubt man, dass auch der Bundesrath geneigt sein werde, ihre Thätigkeit zu fördern, zumal eine Unterbrechung des Baues ernste Folgen nach sich ziehen könne.

— **Elektrischer Betrieb der Mersey-Tunnelbahn Liverpool-Birkenhead (England).** Binnen kurzem wird auf dieser 7,24 km langen, seit 1886 bestehenden Bahn der elektrische

Betrieb eröffnet werden. Die dazu erforderlichen elektrischen Maschinen werden bemerkenswertherweise in Amerika gebaut. Die Generatoren liefern je 1 200 KW. Sie sind unmittelbar verbunden mit 1 500 PS starken, senkrechten Westinghouse-Corliss-Verbundmaschinen. Vier solcher Einheiten werden den Strom für die Züge hergeben, während zwei fernere 200 KW-Einheiten der elektrischen Beleuchtung des Tunnels und der Stationen dienen werden. Die Zufahrtrampen haben Gefälle von etwa $1:33^1/_3$. Die Züge werden aus je 5 Wagen von 18,29 m Länge bestehen, von denen immer der erste und letzte mit je vier 100 pferdigen Westinghousemotoren ausgerüstet sind.

Die Stromzuführung erfolgt durch eine dritte, T-förmige, 49,6 kg/m wiegende Schiene. Aber auch zur Rückleitung verwendet man eine eben solche vierte Schiene. Beide Leitungsschienen ruhen auf Steingutisolatoren. Man hofft hierdurch jede Gefahr vagabundirender Rückströme, welche Elektrolysis verursachen, auszuschliessen.

— **Direkte Linie Bologna-Florenz.** Für die Erbauung einer ganz direkten (direttissima) Verbindung dieser beiden Städte, die jetzt durch eine den Apennin mit vielen langen eingleisigen Tunneln überschreitende kurvenreiche Bahn verbunden sind, welche den erheblichen Umweg über Pistoja macht, ist soeben in Florenz ein Ausschuss niedergesetzt. Es liegt bereits ein Projekt des Ingeniörs Zannoni vor, das vom Ingeniör Sugliano verbessert ist und in dieser Form den Berathungen zu Grunde gelegt werden soll.

Fremde Welttheile.

— **Die Einrichtung direkter Schnellzugverbindungen aus Mittel- und Westeuropa über die sibirische Eisenbahn nach China und Japan** bildete den Gegenstand eines Rundschreibens, das der geschäftsführende Direktor des Vereins russischer Eisenbahnen für den internationalen Verkehr unterm 21. August/3. September d. J. an die bedeutendsten Eisenbahnverwaltungen in Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien, Holland, Schweden, Dänemark und in der Türkei richtete und das die Berner „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" jetzt im Wortlaut mittheilt. Es heisst dort:

„Mit Beginn des nächsten Jahres wird die chinesische Ostbahn in ihrem ganzen Umfang in Betrieb gesetzt werden. Durch die Eröffnung dieser Bahn, welche eine Verlängerung der sibirischen Ueberlandbahn bildet, wird eine Bahnlinie erstellt sein, die Westeuropa mit dem fernen Osten verbindet. Diese neue Linie erscheint von ganz besonderer Bedeutung, wenn man in Betracht zieht, dass die fortschreitende Entwickelung der volkswirthschaftlichen Interessen die Industrie und den Handel Europas mit Industrie und Handel in China und Japan in immer engere Beziehungen bringt und eine direkte Verbindung mit dem fernen Osten einen sehr fühlbaren Einfluss auf den Personenverkehr ausüben wird. Der neue Bahnweg wird dem Seeweg sowohl in Hinsicht auf die Annehmlichkeit des Reisens, als auf die Schnelligkeit der Beförderung und in Ansehung der Transportpreise überlegen sein.

Was die Schnelligkeit betrifft, so wird die Fahrt von den bedeutendsten Städten Westeuropas nach den russischen Grenzstationen Alexandrowo und Wirballen 2—3 Tage, von da bis nach Port Arthur (Dalni) $15\frac{1}{2}$ Tage und über Inkow, mit Benutzung der nordchinesischen Eisenbahn, nach Peking 16 Tage erfordern. Von Port Arthur (Dalni) nach Schanghai oder Nagasaki verlangt der anschliessende Seeweg 2—3 Tage.

Der Seeweg von den englischen Häfen sowie von Hamburg dagegen beansprucht:

über Brindisi oder Neapel und den Kanal von Suez Tage	über Canada-Quebek-Vancouver Tage	nach den Häfen von
31—32	31—33	Schanghai.
32—34	29—30	Nagasaki.
29—30	33—35	Hongkong.
35—36	26—27	Yokohama.

Die Dauer der Reise über Sibirien wird also in jeder Richtung um 13—15 Tage, für Hin- und Rückfahrt zusammen um etwa einen Monat kürzer sein als die Fahrt auf dem Seeweg.

Abgesehen von der Ersparniss an Zeit wird der neue Weg noch weitere Vortheile bieten. Im Jahre 1906 werden die Arbeiten beendigt sein, welche zwecks Ermöglichung einer grösseren Zuggeschwindigkeit auf der sibirischen Ueberlandbahn nothwendig sind, und wird die gegenwärtig im Bau begriffene Linie Petersburg-Wiatka eröffnet werden, wodurch die Dauer der Reise über Sibirien um noch 3 Tage abgekürzt werden wird.

Die gegenwärtig zur Erhebung gelangenden Fahrpreise, Verpflegung inbegriffen, für Reisen ab London und Hamburg über Amerika oder über Suez betragen:

über Suez I. Klasse	über Suez II. Klasse	nach den Häfen
740—780 R. = 1 974—2 081 Fr.	410—445 R. = 1 094—1 187 Fr.	Schanghai, Nagasaki und Yokohama.

Nach den jetzt bestehenden Tarifen werden die Kosten der Reise über Sibirien einschliesslich der Verpflegung mit 5 R. = 14 Fr. für den Reisenden und Tag sowie der Zuschlagstaxe für die Benutzung der Schnellzüge, in I. Klasse ungefähr auf 400 R. = 1 067 Fr. und in II. Klasse auf 330 R. = 881 Fr. zu stehen kommen. Der Unterschied zu Gunsten des Ueberlandweges wird daher in I. Klasse durchschnittlich 260 R. = 694 Fr. und in II. Klasse 100 R. = 267 Fr. und das Doppelte auf der Hin- und Rückreise betragen. Auch die Reisenden III. Klasse werden auf dem Ueberlandweg ihren Vortheil finden, da die Fahrt von Hamburg nach Schanghai auf dem Seeweg 225 R. = 621 Fr., über Sibirien aber nur 100 R = 267 Fr. kosten wird.

Bei der Frage, ob in Ansehung der Annehmlichkeit die Reise über Sibirien derjenigen zur See vorzuziehen sei, darf nicht übersehen werden, dass ungeachtet der Verbesserungen, welche fortwährend von den Schifffahrtsgesellschaften an den Schiffen und in den Einrichtungen für die Unterbringung der Reisenden durchgeführt werden, die lange Seefahrt nach Asien mit Durchquerung des Aequators für viele Personen doch immer beschwerlich bleiben wird. Ueberdies entbehren die Reisenden, welche die Fahrt nach dem fernen Orient zur See machen, fast vollständig der Verbindungen mit dem Kontinent. Rei der Eisenbahnfahrt steht ihnen auf jeder Station der Telegraph zur Verfügung, was vor allem von Geschäftsleuten geschätzt werden wird.

Um den Bedürfnissen der Personen, welche eine so lange Reise unternehmen, Rechnung zu tragen, wird es nothwendig werden, Expresszüge mit Schlaf- und Speisewagen einzurichten. Diese Züge müssen zwischen den Häfen und den bedeutendsten Städten Westeuropas und den russischen Grenzstationen Alexandrowo und Wirballen direkt und schnell verkehren.

Die obengenannten Grenzstationen werden zunächst dreimal wöchentlich Schnellzüge mit Schlaf- und Speisewagen nach der chinesischen Grenze und darüber hinaus bis Port Arthur (Dalni) und Peking (über Moskau-Irkutsk) abfertigen. Diese Schnellzüge werden an die von den ausländischen Verwaltungen eingerichteten Expresszüge anschliessen. Sie werden andererseits in direkter Verbindung stehen mit den Dampfschiffen der chinesischen Ostbahn, welche mindestens einmal wöchentlich Schanghai und Nagasaki bedienen sollen. Die Schiffe neuester Bauart werden durch ihre Einrichtung allen Ansprüchen genügen. Die Reisenden, welche von den Mühen einer so langen Reise ausruhen wollen, werden in Inkow und Dalni bequem eingerichtete Hotels der chinesischen Ostbahn finden.

Alle diese Umstände machen die Vereinbarung eines direkten Personenverkehrs über die sibirische Eisenbahn zwischen den bedeutendsten Städten und grossen Häfen Europas einerseits und einzelnen sibirischen Stationen sowie den hauptsächlichsten Städten Chinas und Japans andererseits erforderlich."

Zum Zwecke einer solchen Vereinbarung hatte der geschäftsführende Direktor der internationalen Verkehre der russischen Eisenbahnen (Herr L. v. Perl, wirkl. Staatsrath in St. Petersburg) die eingangs erwähnten Bahnverwaltungen zu einer Konferenz auf den 8. Oktober d. J. nach Paris eingeladen.

Ueber den Verlauf dieser Konferenz verlautet, wie die „Voss. Ztg." auf Grund der Berichte russischer Blätter meldet, folgendes: Der Vertreter der Internationalen Schlafwagengesellschaft erklärte, seinen Berechnungen nach lasse sich schon jetzt ein Verkehr von jährlich 28 000 Reisenden I. Klasse voraussehen, und zwar würde diese Zahl allein von den Offizieren der im Osten unterhaltenen ständigen Garnisonen, von Diplomaten, Konsuln und Handelsagenten gestellt werden. Es könne keinem Zweifel unterliegen, dass alle diese Reisenden die neue Bahnlinie benutzen werden, da sie einer Seereise gegenüber einen Zeitgewinn von 15 Tagen für jede Fahrt bedeute. Deshalb werden mit Beginn des kommenden Jahres dreimal wöchentlich besondere Luxuszüge mit Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und einem Speisewagen zwischen Berlin und Port Dalni in Verkehr gestellt werden. In Dalni habe die Internationale Schlafwagengesellschaft grosse, gut eingerichtete Hotels erbaut, in denen sich die Reisenden erholen können, bevor sie die Reise mit dem Dampfer fortsetzen. Die auf der Konferenz anwesenden Vertreter der belgischen, französischen und englischen Bahnen erklärten sich mit der Einführung

direkter Fahrkarten von folgenden Städten einverstanden: London, Budapest, Wien, Amsterdam, Brüssel, Ostende, Lüttich, Rotterdam, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes sowie von denjenigen Stationen deutscher Eisenbahnen, die sich später dazu bereit erklären werden. Die Fahrscheinhefte werden für die Hinfahrt eine Gültigkeitsdauer von zwei Monaten und für Hin- und Rückfahrt von neun Monaten haben. Jeder Reisende wird 50 kg Gepäck kostenfrei mitnehmen können. In dem Preise der Fahrscheinhefte wird die volle Verpflegung im Speisewagen (einschl. Wein) einbegriffen sein. Der den Fahrscheinheften zu Grunde gelegte Tarif ist der gewöhnliche, in jedem einzelnen Staat geltende. Ende dieses Monats tritt in Petersburg eine ergänzende Konferenz zusammen, an der sich auch die Vertreter deutscher Bahnen betheiligen werden.

Man kann wohl annehmen, dass die Reise des russischen Finanzministers v. Witte, die er vor kurzem über die sibirische und chinesisch-mandschurische Bahn nach dem fernen Osten ausgeführt hat, und von der er inzwischen nach Petersburg zurückgekehrt sein wird, dem oben entwickelten grossartigen Plan nur förderlich gewesen sein wird.

— **Ueber die Bedeutung der Eisenbahnen zur Bekämpfung der Hungersnoth in Indien** enthält der Bericht der Indian Famine Commission, 1901 (englisches Blaubuch, 1901, Cd. 876) einige Erörterungen von allgemeinem Interesse, aus dem das Oktoberheft des Archivs für Eisenbahnwesen nachstehendes mittheilt:

Das Urtheil der Bevölkerung hat sich allmählich gewendet: früher wurden die Eisenbahnen für die Ausdehnung der Hungersnoth mitverantwortlich gemacht, weil sie die uralte Gewohnheit, Getreide in Ueberflussjahren an Ort und Stelle aufzustapeln und dadurch einen Ausgleich mit Hungerjahren herbeizuführen, so gut wie völlig beseitigt haben; während der letzten Hungersnoth, der des Jahres 1900/1901, hat man einsehen gelernt, dass ein solcher Vorrath doch nur in ganz engem Kreise und sehr unzuverlässig zu wirken vermag, dass die Eisenbahnen dagegen den Fehlbetrag von aussen heranzuschaffen geeignet sind.

Der Bericht führt es denn auch ganz wesentlich mit auf die Ausdehnung des indischen Eisenbahnnetzes zurück, wenn diese letzte Hungersnoth bei weitem nicht den Umfang früherer Nöthe erreicht habe; den Bahnen sei es zu verdanken, dass in den Jahren 1897 und 1900, ganz anders als 1837, 1866 und 1877, selbst in den Hungerbezirken keine Theuerung eingetreten sei. Wenn allerdings — so wird weiter ausgeführt — in gewissem Umfange Landwirthe, die früher ihr Getreide als unverkäuflich und unbeweglich aufgestapelt haben, es jetzt dank der besseren Beförderungsmittel zu verkaufen pflegen und das Geld sich dann durch die Finger gleiten lassen, so muss dies als unvermeidliche Uebergangserscheinung in den Kauf genommen, ihm aber durch Belehrung und eine geeignete Kreditorganisation entgegen getreten werden; im ganzen lässt sich kein Anhalt für die Richtigkeit der Behauptung finden, „dass die Armuth der Landbevölkerung dauernd wächst infolge der Gelegenheit, einen hohen Preis für ihre Erzeugnisse zu erzielen“.

Sind so nach dem Bericht die Wirkungen der indischen Eisenbahnen im allgemeinen der Bekämpfung der Hungersnoth günstig gewesen, so hat sich doch auch im Jahre 1900, wie schon 1880, ein bedenklicher Mangel an Betriebsmitteln, insbesondere an Güterwagen, herausgestellt; in den Nordwestprovinzen sollen die Güterschuppen und Lagerplätze wochenlang mit Getreide angefüllt gewesen sein, das für die Hungerbezirke bestimmt war und nur auf die nothwendigen Wagen wartete — dieselbe Erscheinung also, die sich auch in Russland in den Jahren des Misswachses stets zeigt. Die Vermehrung der Eisenbahnbetriebsmittel erklärt deshalb der Ausschuss für eines der wichtigsten Mittel zur Bekämpfung der Hungersnöthe; er empfiehlt, noch einmal die vom Ausschuss des Jahres 1880 verneinte Frage gründlich zu untersuchen, ob es sich nicht empfehle, von Staatswegen eine Betriebsmittelreserve in Indien zu halten.

— **Transvaalbahn.** Beim Gericht in Amsterdam wurde einer Meldung der „Frankf. Ztg.“ aus dem Haag zufolge endgültig eine Stundung für die Transvaalbahn beantragt. Der beigefügte Bericht nimmt 111 000 000 ℳ Aktiva an, darunter 104 000 000 ℳ für bewegliche und unbewegliche Güter einschliesslich Schadenforderungen. Ausserdem sind bei den Aktiven 7 500 000 ℳ Reserven einbegriffen, die für aussergewöhnliche Schäden laut Konzessionsvertrag verwandt werden müssen. Während der Werth der Bahnlinien nur schätzungsweise angegeben wird, sind das rollende Material, das Inventar usw. vorbehaltlich des Rekurses an England oder Transvaal zum vollen Werth gerechnet. Günstig für die letztere Annahme sei die Thatsache, dass die englische Militärverwaltung bei der Besetzung Pretorias Bons für beschlagnahmte Magazingüter ausgab. Hieraus rührt ein Posten von 2 500 000 ℳ als Forderung an die Imperial Military Railway her. Auf Grund der Berechnungen glaubt man, dass der Kriegsschaden an Material weit unter der Höhe des oben erwähnten, aus Gewinn erzielten Reservefonds bleibt, und dass bei Rückgabe der Bahn an die Gesellschaft der Betrieb schnell wieder zu früherer Blüthe gelangt. Der Bericht führt aus, dass England ohne Verletzung des Völkerrechtes die Bahn nur zurückgeben oder enteignen könne; er verweist auf die Versicherung, die Lord Roberts einem der Direktoren gegeben hat, dass die Bahn als privates Eigenthum angesehen und für ihre Benutzung bezahlt werden soll, und kommt zu dem Schluss, dass die Stundung demnach als erwünschte Maassregel für die Gläubiger zu betrachten sei.

— **Dahomeybahn.** Die französische Eisenbahngesellschaft von Dahomey ist nach einem im „Journal officiel“ von Dahomey veröffentlichten Beschlusse ermächtigt worden, die Bahnstrecke zwischen Kotonou und Attogon in einer Länge von 65 km dem Betriebe zu übergeben. Obwohl die Arbeiten an dieser Strecke ebensowenig wie die Bahnhofsbauten beendigt sind, obwohl das Bettungsmaterial zwischen Allada und Attogon aus Sand besteht, obwohl die für den Betrieb vorgeschriebenen Personenwagen noch nicht alle angekommen sind, hält man doch die Betriebseröffnung für zulässig. Es sollen täglich zwei dem Personen- und Güterverkehr dienende Züge abgelassen werden.

— **Ueber den Stand der Bauausführung der drei neuen East River-Brücken** (Newyork-Brooklyn) hat die Brückenverwaltung kürzlich einen von ihrem Kommissar Gustav Lindenthal erstatteten Bericht herausgegeben, welcher mit dem 30. Juni d. J. abschliesst. Wir entnehmen über ihn den „Eng. News“ vom 21. August d. J. folgende Angaben:

Vorab merken wir uns die Namen, welche für die vier East Riverbrücken durch eine Verordnung des Magistrats (Board of Aldermen) festgesetzt sind. Die alte Brücke heisst Brooklynbrücke und die drei neuen, im Bau begriffenen der Reihe nach von Süden nach Norden Manhattanbrücke, Williamsburgbrücke und Blackwell's-Inselbrücke. Hiernach gehen wir auf die einzelnen neuen Brücken ein.

1. Manhattanbrücke. Sie wird wegen ihrer günstigen Lage wahrscheinlich die wichtigste Verkehrsader zwischen den Stadttheilen Manhattan und Brooklyn werden. Die Brücke sollte vier Stahldrahtkabel erhalten. Da aber diese Bauart bei der Williamsburgbrücke zu bedeutenden Verzögerungen geführt hat, ist man hier zu Ketten aus geschmiedeten Augenstäben übergegangen. Die Brücke wird acht Gleise in zwei Stockwerken tragen, oben vier Hochbahngleise, unten vier Gleise für Flachbahnwagen (trolley-cars) oder Stufenbahnen (moving platforms), je nachdem sich das Bedürfniss herausstellen wird. Ausserdem werden eine breite Fahrstrasse und zwei Fusswege vorhanden sein. Alles feuersicher. Die Fahrbahnen Asphalt auf Buckelplatten.

Bis jetzt ist erst ein Bauloos für die Manhattanbrücke im Betrage von 1 981 380 ℳ vergeben. Es betrifft die Gründung des östlichen Brückenthurms am unteren Ende der Washingtonstrasse in Brooklyn. Es wird ein Caisson mit Druckluft gesenkt, welcher jetzt eine Tiefe von 25,9 m erreicht hat (2,7 m über dem gewachsenen Felsen).

2. Williamsburgbrücke. Hier sind die Arbeiten am weitesten vorgeschritten. Am 30. Juni d. J. waren alle Kabeldrähte gespannt und in die richtige Lage gebracht. Sie werden jetzt in dichter, cylindrischer Form zusammengebunden. Das Mauerwerk der Zufahrtrampen ist im wesentlichen fertig, das Eisenwerk in der Aufstellung begriffen. Alles noch Fehlende ist vertraglich verdungen. Man kann hiernach der Vollendung der Brücke zum 1. Oktober 1903 entgegensehen, wenn nicht unerwartete Hindernisse dazwischentreten.

Zu wünschen wäre, dass es noch gelingen möchte, an Stelle der entworfenen Holzfahrbahn der eigentlichen Brücke eine feuersichere Bauweise, z. B. Buckelplatten, zur Ausführung zu bringen.

3. Blackwell's-Inselbrücke. Der ursprüngliche Entwurf, welcher eine Brückenbreite von 36,6 m vorsah, ist umgearbeitet. Der neue Entwurf hat nur 24,4 m Breite, er schränkt aber die Leistungsfähigkeit der Brücke nicht ein; denn sie wird Platz bieten für vier Strassenbahngleise, zwei Hochbahngleise, eine breite Fahrbahn und zwei Fusswege. Beim Brückenbau sollen brennbare Stoffe vermieden werden. Ferner sieht der neue Entwurf in Vervollständigung des alten eine Verbindung zwischen der Brücke und der Blackwell's-Insel durch Treppen und Aufzüge vor, endlich Räume für die Zolleinnehmer und für Materialien auf den beiden Ankerpfeilern. Die neuen Pläne bedürfen noch der behördlichen Genehmigung.

Ein Bauloos, umfassend das Mauerwerk der sechs Pfeiler der Brücke, wurde am 27. Juni 1901 zum Betrage von 3 131 297 ℳ vergeben. Der Bau begann Ende September 1901. Er ist aber am 23. Juni d. J. an einigen Pfeilern unterbrochen, weil die Genehmigung der Architektur durch die städtische Kunstkommission noch aussteht. An anderen Stellen fehlt es am Grunderwerb.

Allgemeines.

— **Beschaffung von Wohnhäusern für Postunterbeamte an Landorten und allein gelegenen Bahnhöfen im Deutschen Reich.** Das Oktoberheft des Archivs für Post und Telegraphie enthält Mittheilungen über das auf diesem Gebiete im Bereich der deutschen Reichspostverwaltung bisher Geleistete und die dabei beobachteten Grundsätze; da die Wohnungsverhältnisse der Eisenbahnunterbeamten überall unter ganz ähnlichen Bedingungen stehen, wie die der Postunterbeamten, so bietet die Abhandlung des Archivs auch für die Eisenbahnverwaltung manches Interessante. Wir theilen daraus auszugsweise folgendes mit:

Von jeher hat ein Theil der an Landorten und allein gelegenen Bahnhöfen beschäftigten Postunterbeamten unter ungünstigen Wohnungsverhältnissen zu leiden gehabt. Mit der Steigerung des Postverkehres traten diese Missstände immer empfindlicher in die Erscheinung. Der Zustand der Wohnungen war öfter überaus mangelhaft. Es sind Fälle bekannt geworden, in denen Familien von 6 und 7 Personen auf einen einzigen kleinen Raum angewiesen waren. Die dienstliche Leistungsfähigkeit der Unterbeamten muss beeinträchtigt werden, wenn diese vor Beginn und nach Beendigung des Dienstes weite Wege zurücklegen und in ungesunden Wohnungen leben müssen. Zur Beseitigung der Wohnungsnoth blieb nur übrig, die Wohnungen unter Aufwendung von Reichsmitteln unmittelbar durch die Verwaltung zu beschaffen. In den Etatsentwurf der Reichspost- und Telegraphenverwaltung wurden für 1897/98 erstmalig 230 000 ℳ. zum Ankauf und 6 000 ℳ. zur A n m i e t h u n g von Dienstwohngebäuden an Landorten und allein gelegenen Bahnhöfen eingestellt. Nach Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages wurde Anfang des Rechnungsjahres 1897/98 mit der Errichtung der ersten Unterbeamtenwohnhäuser begonnen. Seitdem sind regelmässig nicht unerhebliche Mittel zu dem gleichen Zweck in den Etat aufgenommen, im ganzen in der Zeit von 1897 bis 1901: 1 655 000 ℳ. zum Ankauf und 145 000 ℳ. zur Anmiethung von Wohnhäusern. Für das laufende Rechnungsjahr stehen zum Ankauf von Unterbeamtenwohnhäusern auf dem platten Lande 800 000 ℳ. und zur Anmiethung solcher Häuser 1 500 ℳ. an Halbjahrsmiethe zur Verfügung.

Bei der Beschaffung von Unterbeamtenwohnungen durch die Verwaltung wird in erster Linie darauf Bedacht genommen, die Wohnungen im Wege der A n m i e t h u n g zu beschaffen, auch wenn die Miethen sich etwas höher stellen sollten, als die Kosten, die beim Ankaufe von Häusern für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sowie für die Unterhaltung der Gebäude aufzusetzen sind; denn einerseits wird bei der Anmiethung der Etat nicht so erheblich belastet, andererseits ist auch die Unterhaltung der Häuser weniger umständlich. „Leider stösst die Erlangung geeigneter Unternehmer, die bereit sind, Unterbeamtenwohnhäuser zu errichten und der Verwaltung gegen eine angemessene Miethe zu überlassen, immer mehr auf Schwierigkeiten, da die Unternehmer ihre Kapitalien nicht gern festlegen und ausserdem befürchten, dass die Häuser an den kleinen Landorten und einsamen Bahnhöfen unverkäuflich oder unvermiethbar bleiben, wenn der Miethvertrag nach Ablauf der Miethzeit von der Postverwaltung nicht erneuert wird. Vielfach scheitert die Erlangung der Wohnungen im Wege der Anmiethung auch daran, dass die Grundbesitzer sich weigern, einem Privatunternehmer einen Bauplatz zu verkaufen, während sie zur Ueberlassung von Grund und Boden an die Postverwaltung eher geneigt sind. Der Ankauf von Häusern bleibt daher oft das einzige Mittel, die erforderlichen Wohnungen zu erlangen.

Da die Wohnungsnoth auf dem platten Lande vorzugsweise darin besteht, dass geeignete Wohnungen überhaupt nicht vorhanden sind, so lässt sich in der Regel nur durch Neubau von Häusern Abhilfe schaffen. Der Ankauf oder die Anmiethung bereits vorhandener Gebäude ist nur selten möglich gewesen."

Hinsichtlich der Ausführung der Häuser wird daran festgehalten, dass sie ganz einfach hergestellt werden, und dass in Bezug auf ihre Einrichtung über das Maass des auf dem platten Lande für gesunde Arbeiterwohnungen Nothwendigen nicht hinausgegangen wird. Als Regel gilt die Errichtung von Doppelhäusern, da bei diesen billiger gebaut werden kann. An Wohnräumen werden im allgemeinen für jede Familie 1 Stube, 1 Kammer und 1 Küche von zusammen 40—45 qm Grundfläche vorgesehen. Die Wohngebäude werden fast durchweg massiv aufgeführt, die ordnungsmässige Ausführung der Bauten wird durch den Vorsteher der Ortspostanstalt überwacht.

„Die Familienwohnungen werden den etatsmässig angestellten Unterbeamten, die verheirathet sind oder mit Angehörigen einen Hausstand bilden, als Dienstwohnungen gegen Einbehaltung des Wohnungsgeldzuschusses überlassen. Die gegen Tagegeld beschäftigten Postboten haben für die Familienwohnungen eine dem Miethwerthe der Wohnung entsprechende ortsübliche Miethe zu entrichten, die von der Oberpostdirektion festgesetzt wird. Zimmer für Unverheirathete werden den Unterbeamten, gleichviel ob sie etatsmässig angestellt sind oder nicht, vermiethet. Die Miethen für solche Zimmer betragen etwa 12—24 ℳ. jährlich."

Bisher sind aus den durch den Reichshaushaltsetat zur Verfügung gestellten Mitteln beschafft worden in der Zeit von 1897/98 bis Ende März d. J. 374 Häuser mit 900 Familienwohnungen und 67 Zimmer für Unverheirathete. Die Kosten für die reichseigenen Häuser betragen 1 631 551 ℳ. und die Jahresmiethen für die angemietheten Häuser 64 365 ℳ. Für das laufende Rechnungsjahr ist der Ankauf und die Anmiethung von 84 Unterbeamtenwohnhäusern mit 240 Familienwohnungen und von 8 Zimmern für Unverheirathete in Aussicht genommen. Von den bis Mitte Juli in Benutzung genommenen Häusern waren 12 Einfamilienhäuser, 288 Zweifamilienhäuser, 42 Dreifamilienhäuser, 47 Vierfamilienhäuser, 2 Fünffamilienhäuser, 2 Sechsfamilienhäuser und 1 Achtfamilienhaus. Die Beschaffung der Wohnungen hat sich als eine segensreiche Maassnahme erwiesen, und die günstigen Erfahrungen haben nicht nur dazu geführt, die bisherige Thätigkeit fortzusetzen, sondern die Beschaffung von Wohnungen in dringenden Fällen auch auf die Unterbeamten an s t ä d t i s c h e n O r t e n auszudehnen. Durch den Reichshaushaltsetat für 1902 sind zum ersten Mal Mittel für diesen Zweck zur Verfügung gestellt worden.

— **Telegraphie ohne Draht zwischen Italien und Argentinien.** Der Handelsattaché bei der italienischen Gesandtschaft in Buenos Aires, Graf Guicciardini, hat nach Mittheilung des „Handelsmuseums" in Buenos Aires die Bildung einer Kapitalistenvereinigung angeregt, die Vorbereitungen für die Einrichtung eines telegraphischen Nachrichtendienstes ohne Draht zwischen den Häfen Genua und Buenos Aires treffen soll.

— **Schluss der Düsseldorfer Ausstellung.** Im Anschluss an unsere Mittheilungen über den Besuch der Ausstellung in den Nrn. 72 und 79 d. Ztg. bringen wir aus den Düsseldorfer Zeitungen noch die Nachricht, dass die Ausstellung, wie von Anfang an in Aussicht genommen, am 20. Oktober geschlossen wurde und dass Geheimrath Lueg bei der Schlussfeier anführte, vom 1. Mai bis zum 15. Oktober hätten 4 882 459 Personen die Ausstellung besucht und 3 184 355 ℳ. Eintrittsgeld bezahlt.

In den letzten drei Wochen bezifferte sich nach den Veröffentlichungen im „Ausstellungs-Tageblatt" an 13 Tagen der gesammte Besuch auf 387 206 Personen mit 196 511 ℳ. Einnahmen, d. s. durchschnittlich 29 785 Personen und 15 116 ℳ. Einnahmen für den Tag. An denselben 13 Tagen kamen auf dem Ausstellungsbahnhof an 49 578 Personen und es fuhren ab 55 824 Personen, d. s. für den Tag 3 814 bezw. 4 294 Reisende. Der beste von diesen 13 Tagen war der durch prächtiges Wetter ausgezeichnete 12. Oktober, ein Sonntag, der 75 098 Besucher mit 46 363 ℳ. Einnahmen brachte. Der geringste Besuch — 16 976 Personen mit 6 044 ℳ. Einnahmen — fand am 2. Oktober statt, an dem allerdings fast Winterwetter herrschte. Am Freitag, den 17. Oktober Vormittags hatte die Ausstellungsleitung sämmtlichen Schülern der Düsseldorfer Volksschulen mit ihren Lehrern freien Eintritt bewilligt.

Aus obigen, von Herrn Lueg gemachten Angaben kann man schliessen, dass bis zum 20. Oktober rund 5 000 000 Menschen die Ausstellung besuchten und rund 3 250 000 ℳ. Eintrittsgeld bezahlten. Trotz des nicht gerade günstigen Sommers erfreute sich somit die Ausstellung eines äusserst regen Besuchs, der beste Gradmesser für die Gediegenheit der Leistungen. Demnach schliesst auch die dritte in Düsseldorf veranstaltete Ausstellung mit einem Ueberschuss ab.

Interessant ist es, die Entwickelung der Namen dieser drei Ausstellungen zu verfolgen. Die erste fand 1852 statt, sie nannte sich: „Rheinisch-westfälische Gewerbeausstellung" und schloss mit einem Ueberschuss von 21 877 ℳ. ab; die zweite hiess: „Gewerbe- und Kunstausstellung 1880" und brachte 244 000 ℳ. Ueberschuss, während die dritte den etwas langen Namen: „Industrie- und Gewerbeausstellung für Rheinland-Westfalen und benachbarte Bezirke, verbunden mit einer deutsch-nationalen Kunstausstellung" führte. Man ersieht hieraus, dass die Industrie, die bei den beiden ersten Ausstellungen überhaupt nicht genannt wurde, bei der eben geschlossenen nicht nur im Namen, sondern auch in Wirklichkeit die Führung beanspruchte. Mit welchem Recht, das beweist der unbestrittene, allseitig anerkannte Erfolg!

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. November 1902 wird die an den Strecken Posen-Thorn und Posen-Stralkowo gelegene Station Posen-Gerberdamm, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken und Leichen eröffnet werden.

Der Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleiben auch für die Folge ausgeschlossen.

Posen, den 29. Oktober 1902. (2856)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Wüstenfelde für den Wagenladungs-Güterverkehr.

Am 1. November d. J. wird die zwischen den Stationen Miltzow und Stralsund an der Bahnstrecke Pasewalk-Stralsund gelegene Haltestelle Wüstenfelde, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Wüstenfelde in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn, in den hanseatisch-ostdeutschen, Berlin-Stettin-sächsischen und den ostdeutschen Privatbahnverkehr aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen die Entfernungen von Miltzow mit einem Zuschlage von 6 km und von Stralsund mit einem Zuschlage von 10 km zu Grunde zu legen. Die Leitung des Verkehrs erfolgt wie von und nach Miltzow. Die Tarife, Stationsverzeichnisse etc. sind entsprechend zu ergänzen.

Stettin, am 30. Oktober 1902. (2857)

---

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Bahnstrecke Paderborn-Brackwede liegende Haltepunkt Ostenland erhält vom 1. Dezember d. J. an die Bezeichnung Klausheide.

Münster, den 30. Oktober 1902. (2858)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Die am 19. Oktober l. J. wegen Dammrutschung in der Theilstrecke Torskie-Worwolince der Lokalbahn Biala czortkowska-Zaleszczyki eingetretene Verkehrsstörung wurde am 31. d. Mts. behoben.

Wien, am 31. Oktober 1902. (2859)

4. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 5. November d. J. treten für Sendungen nach Station Elstra der sächsischen Staatseisenbahnen an Stelle der bisherigen Sätze ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 31. Oktober 1902. (2860)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichich-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil IV, Heft 3 vom 1. August 1900. (Böhmisch-bayerischer Holzverkehr).

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1902 gelangt der Nachtrag I zur Einführung.

München, den 1. Nov. 1902. (2861)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

In den im norddeutsch-sächsischen Verkehre (Tarifheft Nr. 1) bestehenden Ausnahmetarif 9 für Blei in Blöcken usw. werden mit Gültigkeit vom 10. November d. J. die Stationen der Georgsmarienhütten-Eisenbahn als Empfangsstationen und die Station Georgsmarienhütte derselben Eisenbahn als Versandstation im Verkehre mit den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen.

Dresden, den 1. November 1902. (2862)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Nyirábrány und Vámospércs der königlich ungarischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif C (a und b) für Rinde mit den für Station Debreczen der königlich ungarischen Staatsbahnen im gleichen Ausnahmetarife bestehenden Frachtsätzen unter Anstoss von 7 ₰ für 100 kg bei Nyirábrány und von 5 ₰ für 100 kg bei Vámospércs einbezogen.

Breslau, den 30. Oktober 1902. (2863)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirke Frankfurt a/M.

Insoweit die Gütertarifhefte A 2 und A 5 des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandes sowie der Gruppenwechseltarif VI/VIII (hessisch-linksrheinischer Güterverkehr) vom 1. September d. J. niedrigere Entfernungen enthalten, als der Saarkohlentarif No. 18, kommen diese niedrigeren Entfernungen auch für den Kohlenverkehr zur Anwendung.

St. Johann-Saarbrücken, den 30. Okt. 1902.

Königliche Eisenbahndirektion, (2864) namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 1. November d. J. treten infolge Berechnung über die Neubaustrecke Schlochau-Reinfeld zwischen den Stationen Baldenburg, Kaffzig, Pritzig, Reinfeld, Rummelsburg i. Pm., Techlipp einerseits und mehreren Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits abgekürzte Entfernungen und ermässigte Frachtsätze in Kraft, die bei den genannten Stationen zu erfahren sind. Ferner wird vom 1. November ab für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 in Danzig und Neufahrwasser eingehen, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr im Ausnahmetarif Q vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den vorgenannten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Danzig, den 30. Oktober 1902. (2865)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Ausnahmetarif für Steinkohlen und Koks vom 1. April 1897.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. November d. J. der Nachtrag XI in Kraft, enthaltend ausser Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs Frachtsätze der Ausnahmetarife A, B und C von Station Rellinghausen Nord des Direktionsbezirks Essen. Abdrücke des Nachtrags zum Preise von 0,10 ℳ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich.

Essen, den 29. Oktober 1902. (2866)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 10. November 1902 werden im süd-ostpreussischen Gütertarif die direkten Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Broddydamm, Radosk, Strasburg i/Westpr. einerseits und Königsberg i/Pr. Südbahnhof, linkes Pregelufer und Pillau andererseits, sowie zwischen Druschin, Galsburg, Hermannsruhe, Malken, Tokaren, Wrotzk einerseits und Pillau andererseits ermässigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (2867)

Königsberg i/Pr., den 27. Oktober 1902.

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. werden einbezogen:

a) die Station Falkenberg bei Torgau des Direktionsbezirks Halle in den allgemeinen Klassentarif und in die Ausnahmetarife Nr. 1 (Güter aller Art), Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren), Nr. 4 (Maschinen), Nr. 6 A und C/D (Getreide etc. und Kleie etc.), Nr. 12 (Schafwolle) und Nr. 63 (Sämereien);

b) die Station Königshuld des Direktionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren);

c) die Station Dortmund — sämmtliche Bahnhöfe — des Direktionsbezirks Essen in den Ausnahmetarif Nr. 10 II (Eier);

d) die Stationen Mogosoaia und Moinesti der rumänischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 36 (Schwefelsäure).

Ferner gelangen von dem genannten Zeitpunkt ab direkte Eil- und Frachtstückgutsätze für die Station Pommerensdorf des Direktionsbezirks Stettin, ausserdem für die Stationen Breslau Stadthafen des Direktionsbezirks Breslau, Essen Segeroth des Direktionsbezirks Essen und Posen-Gerberdamm des Direktionsbezirks Posen direkte Frachtsätze in dem Umfange zur Einführung, in dem solche bereits für Breslau Oderhafen, Essen und Posen bestehen.

Schliesslich tritt mit dem 10. November 1902 ein Ausnahmetarif Nr. 70 für eingedickte Abfalllauge der Sulfitcellulose-Fabrikation in 10 t-Ladungen von den Stationen Emanuelsegen Güterbahnhof und Tichau des Direktionsbezirks Kattowitz nach Bucarest Filaret und Bukarest Nordbahnhof in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, die Verkehrsbüreaus der königlichen Eisenbahndirektionen und die Auskunftsstellen.

Breslau, den 28. Oktober 1902. (2868)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Geltung vom 10. November 1902 treten für Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphta, rohe Petroleumnaphta) in Ladungen von 10 000 kg im Verkehre mit Eislingen (württemb. Staatsb.) folgende Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

von und nach
Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam (D. P., Fy., Hdt., a. d. M.), Middelburg und Vlissingen transit . . . . 2,88 ℳ.
Hoek van Holland transit . 2,98 „

Cöln, den 25. Oktober 1902. (2869)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Neckarbischofsheim (Hauptbahn) der badischen Staatsbahnen in die Tarifhefte A 3 und B 3 des oben bezeichneten Verbandes aufgenommen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind durch Anstoss von 3 km an diejenigen für Helmstadt oder von 1 km an diejenigen für Waibstadt zu bilden, je nachdem sich die kürzesten Gesammtentfernungen ergeben.

Die Frachtsätze für Neckarbischofsheim (Hauptbahn) haben nur Geltung für den Uebergangsverkehr nach und von den Stationen der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt.

Frankfurt a/M., 24. Okt. 1902. (2870)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Vom 1. November d. J. ab werden Thiere in Wagenladungen im Verkehre zwischen den Stationen Eich, Gimbsheim und Rheindürkheim des Direktionsbezirks Mainz und badischen und württembergischen Stationen und ferner im Verkehre zwischen Stationen der pfälzischen Eisenbahnen und solchen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn direkt abgefertigt.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., 29. Okt. 1902. (2871)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Theil IV des Gütertarifs.

Mit Gültigkeit vom 13./26. November 1902 alten/neuen Stils wird die Station Welikije-Luki der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn in den Ausnahmetarif 29 für Holz- und Holzbaumaterial mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Von Welikije-Luki über Rjeshiza-Wirballen nach	Werst	Frachtsätze für 100 kg (6,1 Pud) in Mark für Holz usw. der I. u. II. Kategorie
Königsberg i/Pr. Ost- und Kaibhf. . . .	777	1,11
Pillau	821	1,19
Memel	803	1,16
Danzig lege Thor .	959	1,46
„ Olivaer Thor	962	1,47
„ Weichselbahnhof	966	1,47
Neufahrwasser (Freibezirk und Zollinland)	967	1,48

Bromberg, den 30. Oktober 1902. (2872)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Die im ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif (Gruppe I, II/V) Seite 255, 258, 262 enthaltenen Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) für die Stationen Grube Vaterland, Lebur und Podelzig werden vom 16. Dezember 1902 ab aufgehoben.

Magdeburg, 31. Oktober 1902. (2873)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarif Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897.)

Ab 3. November 1902 wird die Station Reutlingen der k. württembergischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 5 für Wein, Weinmaische etc. aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfragen.

München, den 30. Oktober 1902. (2874)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif.

Am 1. November 1902 wird die an der Lokalbahn Roth-Greding gelegene Haltestelle Alfershausen für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Nähere Auskunft geben die Güterabfertigungsstellen.

München, den 30. Oktober 1902. (2875)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Tarif für die Beförderung von Eisenbahnpacketen für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz.

Ab 1. Januar n. J. wird im Verkehr mit Rüdesheim die Zustellgebühr für Eisenbahnpackete von 5 auf 10 ₰ erhöht.

Frankfurt a/M., 29. Oktober 1902. (2876)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

In den Heften B 5 und C des Verbandstarifs werden mit Gültigkeit vom 1. November d. J. folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II eingeführt:

Von	nach Basel und Basel-St. Johann		Alt-Münsterol Station und Grenze	
	Abtheilung			
	I	II	I	II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Mainz Hauptbhf.	1,46	1,13	1,50	1,15
Waldhof . .	1,20	0,93	1,29	1,00

Frankfurt a/M., 30. Oktober 1902. (2877)
Königliche Eisenbahndirektion.

Uebergangstarif mit der Kleinbahn Jauer-Maltsch.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden für Holz des Spezialtarifs II und des Rohstofftarifs, für Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitze, Düngemittel, Wegebaustoffe, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts in Ladungen von 10 t die Frachtsätze der Stationen Jauer und Maltsch im Uebergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Jauer-Maltsch um 2 ₰ für 100 kg ermässigt. Diese Frachterleichterung kommt im Gruppentarif II und in den Wechseltarifen der Gruppe II mit den Gruppen I, III, IV und V zur Einführung.

Breslau, den 30. Oktober 1902. (2878)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 B/b (für Thon).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für die Beförderung von Thon, roh, in Säcken, bezw. gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken, bei Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 6 B/b des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifheftes folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach Donrath (K. E.-D. Elberfeld)
von
Altkladno . . . . 1,70 ℳ.
Buschtêhrad . . . . 1,70 „
Duby . . . . 1,70 „
Kladno . . . . 1,67 „
Rakonitz B. E. B. und K. K. St. B. 1,57 „
Smecna-Sternberg . . . . . . 1,66 „
Strebichowitz-Winaritz . . . . 1,75 „
pro 100 kg.

Wien, am 28. Oktober 1902. (2879)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Kleinmünchen in den Tarif-Theil III, Heft 1 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 wird die Station

Kleinmünchen der k. k. österr. Staatsbahnen in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 2 Cts. für 100 kg an die Frachtsätze für Linz.

Die Station Kleinmünchen rangirt in die Reexpeditionsgruppe B.

Wien, am 28. Oktober 1902. (2880)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im Anhange zum Lokaltarif der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und im Nachtrage IV zum Tarife der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll enthaltenen Bestimmnngen über den Wechselverkehr zwischen Stationen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn einerseits und Stationen der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll andererseits werden am 15. Dezember d. J. aufgehoben.

Braunschweig, 27. Oktober 1902. (2881)
Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Ausser den im Nebengebührentarif des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, Abschnitt C vorgesehenen Desinfektionsgebühren für die zur Beförderung von Thieren benutzten Wagen wird für die Beförderung der Wagen von und nach der Desinfektionsanstalt eine Gebühr von 1 ℳ pro Wagen erhoben. Diese Bestimmung tritt mit dem 15. Dezember d. J. in Kraft.

Stralsund, den 1. Nov. 1902. (2882RM)
Der Vorstand
der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Ausser den im Nebengebührentarif des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, Abschnitt C vorgesehenen Desinfektionsgebühren für die zur Beförderung von Thieren benutzten Wagen wird für die Beförderung der Wagen von und nach der Desinfektionsanstalt eine Gebühr von 1 ℳ pro Wagen erhoben. Diese Bestimmung tritt mit dem 15. Dezember d. J. in Kraft.

Grimmen, den 1. Nov. 1902. (2883RM)
Die Direktion
der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge Einführung einer Fahrkartensteuer für das Gebiet der österreichischen Bahnen erhöhen sich die Fahrpreise im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Prag, sowie Wien Westbahnhof andererseits vom 1. Januar 1903 ab um den Betrag von 0,60 ℳ bis 2,90 ℳ.

Von dem gleichen Tage ab werden die Fahrkarten I. Kl. einfache Fahrt zwischen D.-Avricourt und Strassburg C. B. einerseits und Wien Westbhf. andererseits, die Karten I. und II. Kl. einfache Fahrt zwischen Mülhausen i/E. einerseits und Prag (K. F. J. B. oder Smichow) andererseits wegen ungenügender Nachfrage vom Verkauf zurückgezogen.

Ferner wird vom 1. Januar 1903 ab die Abfertigung zwischen Strassburg C. B. einerseits und Karlsbad (B. E. B.) andererseits (Ausgabe von Fahrkarten und Abfertigung von Gepäck) infolge Kündigung des Verkehrs durch die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn eingestellt.

Strassburg, den 10. Oktober 1902. (2884)
Namens der betheiligten deutschen Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

6. Verdingungen.

K. württemberg. Staatseisenbahnen.
Lieferung von Eichenschwellen.

Der Bedarf von 4 400 Stück eichenen Weichenschwellen verschiedener Sorten ist zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und Sortenverzeichnisse sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Donnerstag, den 13. November 1902, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Eichenschwellenlieferung" versehen hierher einzureichen. (2885RM)

Heilbronn, den 28. Oktober 1902.
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Zur Verdingung
der Lieferung von
65 000 kg Holzkohlen,
2 000 cbm Scheitholz und
200 000 Bündel Reisigholz
für das Etatsjahr 1903 ist Termin am 25. November 1902, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 20 ₰ für Holzkohlen und 30 ₰ für Scheitholz und Reisigholz in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1902 einschliesslich.

Erfurt, den 29. Oktober 1902. (2886)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 6 800 Stück kiefernen Telegraphenstangen in Längen von 7, 7,5, 8, 8,5, 9 und 10 m.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. November 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 2. Dezember 1902.

Berlin, den 30. Oktober 1902. (2887)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 217 Achswellen, 460 Radgerippen, 2 918 Radreifen aus Tiegelflussstahl und 112 Rädern zu Bahnmeisterwagen für die Eisenbahndirektionen Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Achswellen usw." versehen bis zum 20. November 1902, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 4. Dezember 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 21. Oktober 1902. (2888)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion zu einer Fusswegüberführung auf Bahnhof Kohlfurt soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung umfasst 29 400 kg basisches Flusseisen und 2 360 kg Flussstahlguss.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 15. November, Vorm. 10 Uhr, an unser Centralbüreau, Claassenstrasse Nr. 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen in dem genannten Büreau während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ in baar von dort bezogen werden.

Breslau, den 1. November 1902. (2889)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichentheilen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, sowie mehreren eisernen Ueberbauten sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 20. November d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 6 Tage.

Erfurt, den 29. Oktober 1902. (2890)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Bei der diesseitigen Verwaltung steht eine überzählige Fahrkarten-Druckmaschine, eingerichtet für Stahltypen und Buchdrucklettern, zum Verkauf. Sie ist von der Firma Goebel in Darmstadt geliefert und bei der vormaligen deutsch-nordischen Lloydbahn von Mitte 1886 bis gegen Mitte 1894 in Betrieb gewesen. Die Maschine ist dann ausser Betrieb gesetzt, weil sie mit dem hierseitigen, nur für Buchdrucklettern eingerichteten System nicht in Einklang steht. Sie ist seitdem nur vereinzelt zu kleinen Arbeiten benutzt worden und vollständig betriebsfähig. Angebote werden an das unterzeichnete Büreau erbeten.

Schwerin, den 27. Oktober 1902. (2891)
Das Verkehrsbüreau
der grossh. mecklbg. Friedrich Franz-Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. November Vorm. gemeldet.

Nr. 31. Berlin, am 5. November 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Sack	Kartoffeln	70	1	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
2	A B	618827	1	Kübel	Margarine	18	2	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
3	A D & Co.	2784	1	Kiste	Gussräder	7	3	Trier	St. Johann=Saarbr.	
4	A F	—	1	Fass	ansch. Soda oder Borax	127	4	Luckenau	K. E.-D. Erfurt	
5	A G H	5512	1	Pack	schwarze, pulverisirte Farbe (ansch. Ofenfarbe)	11	5	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
6	A H	411	1	Fass	Wein	68	6	Dahlheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
7	A H	58	1	Kiste	Bild	13	7	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
8	A H G	—	1	Sack	leere Säcke	30	8	Storzingen	Württemberg. Stsb.	
9	A K F	14199	1	Kiste	?	32	9	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
10	A M	2605	1	„	Marktwaaren	105	10	Messkirch	Badische Stsb.	
11	A M	263	1	Fass	leer	18	11	Eller a/M.	St. Johann=Saarbr.	
12	A P	2754	1	„	Oel	260	12	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
13	A P J S R U H F	—	1	—	Streitbaum	2	13	Simbach	Bayerische Stsb.	
14	A S	1305	1	Kiste	Wäsche	10	14	Baden	Badische Stsb.	
15	A S	814	1	Fass	Petroleum	173	15	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
16	A S	I	1	Kiste	Wein in Flaschen	75	16	Mainz	Direktion Mainz	
17	A P C G N	—	1	Fass	ansch. Petroleum	168	17	Diedenhofen	Reichsbahn	
18	A W	1	1	Sack	Betten	84	18	Wilmersdorf=Fr.	K. E.-D. Berlin	
19	B	5/7	3	Bund	Tempergusstheile	12	19	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
20	B	7	1	eis. Fass	leer	50	20	Leipzig Th. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
21	B	560	1	Bund	Fussleisten	18	21	Cleve	K. E.-D. Cöln	
22	B	—	1	Kiste	Zollgut	50	22	Bocholt	K. E.-D. Essen	
23	B	—	1	grauer Handkoffer	Strümpfe, Wolle, Frauenhandarb. etc.	19	23	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
24	B	I	1	Sack	alte Wäsche, 2 Damenhüte	14	24	Elbing	K. E.-D. Danzig	
25	B	1201	1	Ballen	Holzwolle	16	25	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
26	B roth	2	2	Stück	eis. Ofenrosten	9	26	Gunsleben	K. E.-D. Magdeburg	
27	B B	—	1	Kiste	Kurzwaaren	31	27	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
28	B C	78582	1	Korb	Birnen	—	28	Düren	„	
29	B C	406	1	—	Wagenplan	98	29	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	4,60 m breit, 8,0 m lang. Dienstgut.
30	B D	1605	1	Kiste	Cementplatten	36	30	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
31	B H	5	1	Fass	gefüllt	105	31	Colmar	Reichsbahn	
32	B H C	1/3	3	Korbfl.	leer	17	32	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
33	B H & Co.	46382 56258 55510	3	Kisten	leer	37	33	„	„	
34	B M	26	1	Sack	Seemuscheln	83	34	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
35	B P	—	1	Bund	2 Stg. Flacheisen	3	35	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
36	B R	I	1	Korb	l. Flaschen	38	36	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
37	B S	1828	1	Kiste	Suppenmehl	14,5	37	Gehofen	K. E.-D. Erfurt	
38	B Sp	1	1	Sack	Tabak	14	38	Bielefeld	K. E-D. Hannover	
39	B & W	2512	1	Kiste	Lampenth. u. Glasw.	28	39	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
40	C A F	1530	1	„	Tafelwaagen	37	40	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
41	C B	244	1	„	Eisenwaaren (?)	28	41	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
42	C B	578	1	„	leer	6	42	Ulm	Württemberg. Stsb.	
43	C B	2964	1	„	leer	10	43	„	„	
44	C B C	2229	1	„	?	30	44	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
45	C H	18958	1	Korb	Aepfel	22	45	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
46	C H N	211	1	—	Blechkanne, leer	8	46	Cassel	K. E.-D. Cassel	
47	C H N	1676	1	Fass	gefüllt	500	47	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
48	C K	1811	1	Korb	Eisenwaaren —	15	48	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
49	C K	3362	1	Kiste	Blechw. —	104	49	Aachen	K. E.-D. Cöln	
50	D	—	1	—	Karbol- u. 1 Tintenfass, leer	83	50	Mg.-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
51	D B	—	1	Stange	Stahl —	16	51	Schlitz	K. E-D. Frankf. a/M.	
52	D H C S	58796	1	Kiste	gemahl. Kaneel —	2,5	52	Herford	K. E.-D. Hannover	
53	D K J H	33	1	„	Kaffee in Packeten —	25	53	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	D K	6695	1	„	Messingwaaren —	127	54	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
55	E	—	2	—	Gemüsekörbe, leer —	5	55	Jagstfeld	Badische Stsb.	
56	E A	7661/2	2	Kisten	Blechlöffel —	194	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
57	E E	762	1	Korb	Obst —	35	57	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
58	E H	4098	6	Stäbe	Flacheisen —	156	58	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
59	E H K	—	1	Stück	Winkeleisen —	1	59	Linde	K. E.-D. Danzig	
60	E J	—	1	Korb	Kleider —	27	60	Pleschen	K. E.-D. Posen	
61	E L D	2732	1	Kiste	gefüllt —	63	61	Bretten	Badische Stsb.	
62	E M	45—49	5	Kisten	Harzkäse —	25	62	Nienburg	K. E.-D. Hannover	
63	E O P	2	1	Kiste	Steuergut —	211	63	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
64	F	79371/72	2	in Papier	Reisebettstellen —	22	64	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
65	F	9999	1	Korb	Kleider —	10	65	Hanau Ost	K. E.-D Frankf. a/M.	
66	F	-	1	Stück	T-Eisen —	12	66	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	5,20 m lg.
67	F	II	200	Pack	Rohleisten —	4 000	67	Mainz	Direktion Mainz	
68	F B	642	1	Kiste	leer —	21	68	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
69	F B L	411	1	Korb	? —	?	69	Hollenbeck	„	
70	F H	1971	1	Kiste	leer —	34	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	F H	5118	1	„	leer —	27	71	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
72	F K	50	1	Sack	Kartoffeln —	74	72	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
73	F L	I	1	Korb	Kleider —	20	73	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
74	F M E	437	1	Kiste	Rosinen —	10	74	Hagen	„	
75	F S	—	1	Pack	gebr. Säcke —	20	75	Magdeburg-N.	K. E.-D. Magdeburg	
76	F S	1	1	—	alter Holzuntersatz —	4	76	Halberstadt	„	gelb gestr.
77	F St & Co.	28283	1	Kiste	kleine Lampencylinder	18	77	Zwönitz	Sächsische Stsb.	
78	F W	272	1	„	Ledertaschen u. Photograph.-Rahmen	44	78	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
79	G	65/6	2	Kisten	gedörrte Südfrüchte —	26	79	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
80	G	4919	1	Kiste	leer —	9	80	Ulm	Württemberg. Stsb.	
81	G	—	1	Pack	Blechdosen, leer —	12	81	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
82	G B	9461	1	Kiste	Porzellan —	116	82	Hannover Nord	„	
83	G B	7703	1	Bund	6 Stg. Rundstahl —	50	83	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
84	G B C	—	1	—	Sauerkrautfass, leer —	18	84	Mainz	Direktion Mainz	
85	G C	2469	1	Kiste	Metall-Zierkugel u. 1 eis. Pumpentheil	17	85	Emden	K. E.-D. Münster	
86	G D	1—2	2	Bund	10 Stg. Eisen —	88	86	Heiligenhafen	K. E.-D. Altona	
87	Gebr. Rr.	7223	1	Kiste	Seife —	72	87	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
88	G F G	503	1	Sack	Korinthen —	25	88	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
89	G G	—	2	—	Ofentheile —	5	89	Würzburg	Bayerische Stsb.	
90	G H	3743	1	Kiste	Feilen, Haspeln, Bohrer (Eisenw.)	26	90	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
91	G H	3958	1	„	? —	?	91	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
92	G M	163	1	„	Glas —	144	92	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
93	G M	20	1	Fass	leer —	73	93	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
94	G M	6	1	Ballen	Lumpen —	63	94	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
95	G M	4	1	Kiste	Waage —	14	95	Kückelhausen	„	
96	G P	4	1	Sack	Mehl —	100	96	Lüttringhausen	„	
97	G Q	7018	1	Stück	eis. Gewicht —	5	97	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	
98	G S	6606	1	Ballen	Linoleum —	87	98	Kolberg	K. E.-D. Stettin	
99	G S	1	1	Sack	Altpapier —	26	99	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
100	G S	1202	1	Kiste	Zollgut —	42	100	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
101	G S	1418	1	Fass	leer —	38	101	Karlsruhe W.	Badische Stsb.	
102	G S ╳ B E	—	1	Stange	Stahl —	54	102	Mgd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	4,69 m lg.
103	G V	10064	1	Kiste	leer —	16	103	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
104	G W	733	1	„	Kleider, Wäsche —	35	104	Friedland i/Opr.	K. E.-D. Königsberg	
105	H	—	1	Block	Roheisen —	97	105	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	3,30 m lg.
106	H	4	1	Bund	hölz. Stiele —	20,5	106	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
107	H	35	1	emaill. Eimer	Aepfelgelee —	15	107	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
108	H	2	1	Sack	Kartoffeln —	55	108	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
109	H B	280/81	2	—	Korbkannen, gefüllt —	21	109	Styrum	K. E.-D. Essen	
110	H B	306	1	Fass	gefüllt —	?	110	Meiderich	„	
111	H B	10	1	Tafel	Eisenblech —	44	111	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
112	H B	4586	1	Kiste	gefüllt —	5	112	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
113	H B	3389	1	„	Bilder —	32	113	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
114	H C	82	1	Bund	Holzleisten —	5	114	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
115	H C F	—	1	Kiste	Fruchtkonserven —	32,5	115	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
116	H D	363	1	Pack	Papier —	140	116	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
117	H E	4352	1	Bund	Piassavabesen —	8	117	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
118	H F	17627	1	Fass	gefüllt —	260	118	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
119	H G	397	7	Bund	Bolzen —	92	119	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
120	H G	4191	1	Kiste	Papierw. —	15	120	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
121	H H	—	20	Fässchen	ansch. Sardellen —	39	121	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
122	H H	100	1	Verschl.	Holz-Rollläden —	25	122	Gotha	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
123	H H	196	1	Ballen in 2 Brettern	Papier —	56	123	Waldenburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
124	H K	4082	1	Kiste	Tintenfässer —	31	124	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
125	H K od. H R	15	1	Ballen	vermuthlich Baumwollwaaren	21	125	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
126	H L	524	1	Pack	fertige Lederschäfte für Schnürstiefel (in Kartons)	18	126	Mannheim	Badische Stsb.	
127	H O	1905	1	Kiste	3 Stück Stahl —	18	127	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
128	H P	1	1	Block	Zinn —	6	128	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
129	H R	4888	2	Pack	Packpapier —	90	129	Borken i/W.	„	
130	H S	—	1	Fass	leer —	40	130	Triburg	Badische Stsb.	
131	H S	443	1	Ballot	Stoffe —	30,5	131	Würzburg	Bayerische Stsb.	
132	H S	508	1	Ballen	Leder —	68	132	Moers	K. E.-D. Cöln	
133	H W	21/23	3	—	Sophagestelle —	64	133	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
134	H W	10	1	Kiste	Hausstandgeräthe —	11	134	Dömitz	K. E.-D. Altona	
135	H Z	20	1	Kofferkorb	gefüllt —	41	135	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
136	J	2318	1	Pack	Stühle —	9,5	136	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
137	J B	105	1	Rolle	Käse —	29	137	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
138	J B	10	1	Kiste	Aepfel —	62,5	138	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
139	J B	1419	1	Pack*)	Papier —	34	139	Strassburg	Reichsbahn	*) in Lattenverschlag.
140	J C	855	1	Kiste	leer —	58	140	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
141	J F	—	1	—	Milchkübel, leer —	5	141	Haar	Bayerische Stsb.	
142	J F S	9918	1	Kiste	Nudeln —	34	142	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
143	J H B	—	1	Korb	Aepfel —	66	143	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
144	J K	—	1	Bund	Röhren —	22	144	Strassberg	Württemberg. Stsb.	
145	J K	981/2	2	Fässer	gefüllt —	?	145	Philippsburg	Badische Stsb.	
146	J M	106	1	—	Holzstamm, in 5 Bohlen geschnitten	91	146	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
147	J P	14/15	2	—	Privatketten —	—	147	Bingerbrück	Direktion Mainz	Dienstgut.
148	J S	8032	1	Kiste	Käse —	43	148	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
149	J S	1277	1	Korb	leer —	4	149	Grossalmerode	K. E.-D. Cassel	
150	J W	141	1	Kiste	Käse —	7	150	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
151	K	—	1	—	Rost —	30	151	Seubersdorf	Bayerische Stsb.	
152	K	39/41	1	Steige	6 Gänse —	40	152	Moosach b. Münch.	„	
153	K	4724	1	Stück	Gallerie —	50	153	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
154	K	1633	1	Sack	Zucker —	100	154	Arnstadt	„	
155	K	—	1	„	Kartoffeln —	50	155	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
156	K B	1510	1	Kiste	leer —	60	156	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
157	K D	4	1	Korb	Zwetschgen —	26	157	Münchberg	Bayerische Stsb.	
158	K F	3919	1	Ballen	fertige Obstsäcke —	45,5	158	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
159	K F P	20095	1	Kiste	Maschinentheil —	77	159	R.-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
160	K u. J J W	1 u. 119	1	Fass	leer —	18	160	Porz-Urbach	K. E.-D. Cöln	
161	K O H	109	1	Kiste	? —	88	161	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
162	K S	20	1	„	10 leb. Gänse —	—	162	Borken	K. E.-D. Cassel	
163	K W	1820	1	Lattenkiste	leer —	39	163	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
164	K W W	6156	1	Fass	leer —	32	164	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
165	L B	1	1	Stück	Flaschenzug —	140	165	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	m. Kette.
166	L B	1582	1	Ballen	rothes Saffianleder —	98	166	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
167	L G	3	1	Fass	Aepfel —	84	167	Mainz	Direktion Mainz	
168	L H C	8173	1	„	ansch. Spirituosen —	73	168	Heidekrug	K. E.-D. Königsberg	
169	L S	950	7	Stück	Ofenröhren —	16	169	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
170	L T	3587	1	Kiste	Baumwollwaaren —	50	170	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
171	L V	903	1	Pack	Bäume —	8	171	Regensburg	Bayerische Stsb.	
172	M	I	1	Korb	leer —	5,5	172	Albungen	K. E.-D. Cassel	
173	M	7	1	Bund	Holzlatten —	7	173	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	2,7 m lang.
174	M	50	1	Ballen	Kleiderstoffe —	50	174	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
175	M	1/2	2	Säcke	Kartoffeln —	175	175	Mainz	Direktion Mainz	
176	M B	6524	1	Kiste	Gummiwaare —	70	176	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
177	M B	4362	1	„	gefüllt —	23	177	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
178	M B V	3899	1	Fass	ansch. Farbe —	182	178	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
179	M D	1521	1	Kiste	leer —	28	179	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
180	M E	111	1	in Latten	Bettstellkopftheil —	33	180	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
181	M K	3570	1	Ballen	Baumwollwaaren —	10	181	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
182	M M (eingestickt)	91	1	—	Frauenhemd —	0,5	182	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
183	M N	19899/917	10	Kisten	Streichhölzer —	—	183	Strassburg i/Els.	Reichsbahn	
184	M N	2	1	Korb	leb. Hühner —	11	184	Essen W.	K. E.-D. Essen	
185	M N	—	1	—	Kette —	—	185	Borken i/W.	„	Dienstgut.
186	M R	381	1	Ballen	alte Portieren —	21	186	Hamm i/W.	„	
187	M S	4970	1	Fass	leer —	95	187	Berlin Gbf.	K. E.-D. Berlin	
188	M S	15	1	Kiste	Werkzeugkasten —	12	188	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
189	N C	531/33	3	Kisten	leer —	39	189	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
190	N K	38	1	Bund	Holzstäbe —	23	190	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
191	O B	7449	1	Verschlag	2 leere Kisten —	47	191	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
192	O K (mit Kreide geschr.)	992	2	Stück	Bretter —	35	192	Berlin Pog.	„	roth gestr.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
193	O L	—	1	Stück	Eisen —	9	193	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
194	O R	1019	1	Fass	gefüllt —	203	194	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
195	O W	13	1	Sack	alte Sachen (Taillen, Schürzen etc.)	11	195	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
196	P	31	1	Korb	Aepfel —	38	196	Altona	K. E.-D. Altona	
197	P	—	1	Sack	Puderzucker —	50	197	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
198	P A	49	1	Kiste	ansch. leere Flaschen	—	198	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
199	P B	8325	1	„	leere Weinflaschen —	13	199	„	„	
200	P H	176	1	Block	Zinn —	10	200	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
201	P H & Sp	5704	1	Trommel	Carbid —	96	201	Wolfshain	K. E.-D. Halle a/S.	
202	P L	1295	1	Kiste	leer —	—	202	Benneckenstein	Nordh.-Wernigerod.	
203	P P	4052	1	„	leer —	37	203	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
204	P S	17	1	—	Weinfass, leer —	10	204	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
205	P T	12	1	Stück	gusseis. runder Rost	0,5	205	Radolfzell	Badische Stsb.	
206	Q	20	1	—	Petroleumfass, leer —	39	206	Maltsch	K. E.-D. Breslau	[1]
207	R	110	1	Pack	12 Rübenhackmesser	10	207	Kostschin	K. E.-D. Posen	in Papier.
208	R	1/2	2	Säcke	alte Kartoffelsäcke —	36	208	Dörverden	K. E.-D. Hannover	
209	R B	1654	1	Kiste	altes Heu —	60	209	Berlin Pg.	K. E.-D. Berlin	
210	R B	—	1	„	Eisenwaaren —	73	210	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
211	R G S	607	1	Korbfl.	gefüllt —	15	211	Pakosch	K. E.-D. Bromberg	
212	R H C	995	1	Kiste	Bücher u. Schreibhefte*)	37	212	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	*) gebraucht.
213	R Z	—	1	Fass	gefüllt —	35	213	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
214	P P	898	1	Spahnkorb	Blumenkörbchen —	18	214	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
		1, 3, 4, 5, 7, 8	6	Pack	Handkörbe —	28				
215	S	III	1	Schliesskorb	leer —	6	215	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
			2	Weidenkörbe		5				
216	S	691	1	Kiste	Glaswaare —	35	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
217	S	765	1	„	Seife —	21	217	Ilberstedt	K. E.-D. Magdeburg	
218	S	10426	1	„	Sturmlaternen —	100	218	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
219	S	35198	1	„	Lampen, Glocken —	25	219	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	aus Eisenblech.
220	S	16	1	Stück	Apparat —	16	220	Berlin H. u. L.	„	
221	S	11231	1	Fass	Petroleum —	175	221	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
222	S	III	1	Sack	Steine —	85	222	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
223	S B	34	1	Karton	4 Paar Filzschuhe —	7,5	223	Hamm i/W.	„	
224	S B	—	1	Ballen	Gazestoffe —	15,5	224	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
225	S B C	45810	1	Kiste	leer —	17	225	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
226	S B D V	925	1	—	Wagendecke —	—	226	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
227	S C	2294, 2055	2	Spiegelglaskisten	leer —	163	227	Aachen	K. E.-D. Cöln	
228	S C R	1340	1	Stück	eis. Achse	93	228	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	5,6 m lang.
229	S C W	8940	1	Kiste	Cakes —	10	229	Freiburg i/Br.	Badische Stsb.	
230	S K	25	1	„	leer —	17	230	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
231	S K T	62	1	„	Frauenunterröcke —	156	231	Spandau	K. E.-D. Berlin	
232	S L	8089	1	„	Zollgut —	13	232	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
233	S L	575	1	Gestell	2 Zimmersäulen —	18	233	Flatow	K. E.-D. Danzig	
234	S L	6590	1	Kiste	gef. —	55	234	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
235	S L	9920	1	„	Margarine —	30	235	Oberröblingen a/H.	K. E.-D. Erfurt	
236	S L	883/84	2	Korbfl.	gefüllt —	80	236	Balingen	Württemberg. Stsb.	
237	S N F	3938	1	Kiste	Faden —	23	237	München Centr.	Bayerische Stsb.	
238	S S	8795	1	„	hölz. Bierhähne —	7	238	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
239	S S	189	1	—	hölz. Latirbaum —	—	239	Offenburg	Badische Stsb.	Dienstgut.
240	S S	246	1	Kiste	Pomeranzensch. —	—	240	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
241	S S	1	1	„	gef.	22	241	Neumünster	K. E.-D. Altona	
242	St & V	—	1	—	eis. Rad mit halber Achse	10	242	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	Rad roth. Achse grün gestr.
243	T	3	1	Bund	11 Stb. Quadrateisen	55	243	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
244	T H	—	1	Stück	gusseis. Ofentheil —	3	244	Heidelberg	Badische Stsb.	F. Mk. M. E. R. K. 1.
245	T K	23	1	Korb	Kleider —	19,5	245	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	
246	U	41664	1	Kiste	Aepfel —	40	246	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
246	V S	6747	1	„	Kernseife —	26	246	Hatzenport	St. Johann-Saarbr.	
247	V Y	1/35	25	Stück	Modelle —	15	247	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
248	W	400	1	Kiste	gef. —	14	248	Limbach Rhp.	St. Johann-Saarbr.	
249	W	8536	1	„	Tafelwaage —	22	249	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	
250	W	5	1	Stück	gusseis. Rahmen —	2	250	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
251	W weiss	62	1	Bund	2 Stahlstangen —	67	251	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
252	W	80	1	Fass	leer —	14	252	Mainz	Direktion Mainz	
253	W B	7800	1	Kiste	gef. —	9	253	Stockum	K. E.-D. Essen	
254	W C	—	1	Fass	leer —	33	254	Zeuthen	K. E.-D. Berlin	
255	W & C	837	1	Ballen	vermuthlich Baumwollw.	12	255	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
256	W C B	22119	1	Kiste	leer —	26	256	Döbeln	Sächsische Stsb.	
257	W G	91	1	„	gef. —	267	257	Aachen Tr.	K. E.-D. Cöln	

[1] Auf der Strecke Maltsch-Neumarkt gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
258	W H	6334	1	Sack	Nudeln —	26,5	258	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
259	W H L	103	1	Fass	ansch. Wein —	77	259	Patschkau	K. E.-D. Breslau	
260	W K	?	1	Büchse	Beize —	18	260	Bingerbrück	Direktion Mainz	
261	W M	19	1	Sack	Kartoffeln —	74	261	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
262	W N	—	1	„	Aepfel —	43	262	Ulm	Württemberg. Stsb.	
263	W P	8	4	—	neue Bettstellen —	65	263	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
264	W R	2465	1	Kiste	leer —	50	264	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
265	W S	100	1	„	Kleider, Bücher etc.	15	265	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
266	W S	1 25	2	Fässer	ansch. Wein —	357 482	266	Backnang	Württemberg. Stsb.	
267	W S	50	1	Sack	Kartoffeln —	66	267	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
268	Y	455	35	Bunde	Waschständer —	129	268	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
269	Z F	5310	1	Sack	Holzwaaren —	40	269	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
270	Z G	1000	1	Blechflasche	Oel —	6	270	Rottweil	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
271	H R Otto Abramowsky	20	1	Holzkoffer	Kleidung, Wäsche, Stiefeln, Pfeife	21	271	Preetz	K. E.-D. Altona	Gepäck.
272	Ahremberger Brauerei	—	1	Bierfass	leer —	36	272	Neumünster	„	
273	Allenstein	265	1	Bund	40 Deckel zu Kochplatten, 10 kleine, 10 grosse Schieber	12	273	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
274	Anker	3015	1	Fass	Wein —	46	274	Rheine	K. E.-D. Münster	
275	Berlin	—	1	Kübel	Butter —	44	275	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
276	Berlin	22864	1	Wagen	Stabeisen —	—	276	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
277	F. Bettzuge	—	1	Sack	Obst —	25	277	Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
278	Herm. Bertram	40569 59607	1	Korb	Teigtheilmaschine —	93	278	Mainz	Direktion Mainz	
279	M. Blankenburg	—	1	Reisekorb	Blousen, Wäsche etc.	8/10	279	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
280	Blitzoel	—	1	Kanne	Fussbodenglanzöl —	35	280	Stendal	K. E.-D. Hannover	
281	Cöln	34050	1	Wagen	Roheisen —	—	281	Kohlscheid	K. E.-D. Cöln	
282	Cycleworks	3049	1	—	Fahrrad —	—	282	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
283	Filipo Demnitz	—	1	Fass	gefüllt —	87	283	Porz-Urbach	K. E.-D. Cöln	
284	M. H. Eisenbahndirektion	—	2	—	Vorlegebäume —	—	284	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
285	M. Elberfeld	5	1	Block	Bankazinn —	35	285	Berlin Ahg.	„	
286	Erfurt	166	6	—	Bergstöcke —	5	286	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
287	Ermslebener Kalkwerke	—	2	Pack	leere Cementsäcke —	21 14	287	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
288	C H Friedenau bei Berlin	—	1	Sack	Kartoffeln —	27	288	Wilmersdorf-Fr.	„	
289	Fritz Giegow, Johannes Eger, Kaufmann in Limbach	—	1	„	Kartoffeln —	56	289	Limbach	Sächsische Stsb.	
290	Erich Greitz	—	1	Kiste	leer —	8	290	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
291	J. Gutskumt	—	1	Sack	Kartoffeln —	85	291	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
292	Hannover	411	1	—	Klappstuhl —	—	292	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
293	Friseur A. Heinrich	—	1	Korb	Kleidung, Wäsche, Friseurgeräthe	20	293	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
294	Hellwig	46382	1	Fass	leer —	8	294	Berlin Schg.	„	
295	Inowrazlaw	188	1	br. Koffer	Hose, Weste, Wäsche, Bürste	3	295	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
296	Kapler	6	1	—	Plan —	—	296	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
297	Gebr. Kappel & C. Alfeld	—	1	Stück	Schutzblech —	3	297	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
298	Kaulhausen	—	1	—	Weinfass, leer —	17	298	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
299	Kleu od. Klein	—	1	Kiepe	leer, neu —	3	299	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
300	Kniese	—	1	Korb	Kleider —	21	300	Weida	K. E.-D. Erfurt	
301	Koblens.-Ind.-Akt.-Gesellsch. (Berlin)	36381	1	Cylinder	leer —	1	301	Berlin Pbf.	K. E.-D. Berlin	
302	Kramer Dykhoff	845 848	2	Beutel	alte Lumpen —	5	302	Elze	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
303	Erste Kulmbacher Act.-Exp.-Br. (Kulmbach)	84827 174550	1	Bierfass	leer —	26	303	Berlin Pbf.	K. E.-D. Berlin	
304	Act.-Ges.-Lehnigk Vetschau	—	1	Stück	Riemscheibendeckel	2	304	Posen	K. E.-D. Posen	halbrund.
305	Anna Liebert b. Hammann	—	1	Reisekorb	1 gr. Kleid, Wäsche, Kleidung, Bilder etc.	21	305	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
306	J. M. & Co. (Jacob Michel & Co. Mainz)	6415	1	Fass	ansch. Wein —	57	306	Willenberg Opr.	K. E.-D. Königsberg	
307	Magdeburg	31488	1	Wagen	Steinkohlen —	10000	307	Duisburg Hafen	K. E.-D. Essen	
308	Oberkirch	—	1	Stück	Eisenschnecke —	38	308	Oberkirch	Badische Stsb.	
309	Pfalz	4535	1	Wagen	? —	—	309	Dresden-Neust.	Sächsische Stsb.	
310	Portland-Cementfabrik Misburg	—	1	Sack	14 l. Säcke —	11,5	310	Herford	K. E.-D. Hannover	
311	Reis	—	2	Kisten	Tabak —	110	311	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
312	Thiel, Rostock	—	2	Pack	Wagendecken —	50	312	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	Dienstgut.
313	Saline Salzderhalden	—	1	Sack	Kartoffeln —	59	313	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
314	Schloss-Brauerei (Kiel)	—	1	Bierfass	leer —	26	314	Neumünster	K. E.-D. Altona	
315	Seperior (Emden)	—	1	Fass	Heringe —	154	315	Misburg	K. E.-D. Hannover	
316	Siemens & Halske	21253	1	Kiste	elektr. Apparate —	124	316	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
317	Sing	—	60	Stück	Fassdauben —	—	317	Worms	Direktion Mainz	Auf der Strecke Maltsch-Neumarkt gefunden.
318	C Sorau	18 366	1	—	Petroleumfass, leer —	39	318	Maltsch	K. E.-D. Breslau	
319	P. Stöckert	—	1	Korb	Eisentheile —	15	319	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
320	Vers. Stöver & Prötze Empf. Timmann	—	1	Milchkanne	leer —	ca. 5	320	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
321	Teutonia Misburger Cementwerk	—	1	Pack	leere Cementsäcke —	16	321	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
322	W. Dehler	—	1 1	Sack Kiste	Mandeln — Konserven —	13 13	322	Trier r/M.	St. Johann Saarbr.	
323	Vitello	63491 63479	2	Kübel	Margarine —	59	323	Neu-Ruppin	Paulinenaue-Neur. E.	
324	Warkhaus	377	52	Stück	eis. Rohre —	650	324	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	3 m lang.
325	Wiesbaden	55	1	runde Hutschachtel	Herrenhemden HP, Strümpfe, Wäsche	10	325	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
326	Wollner	—	1	Korb	gefüllt —	14,5	326	Seitenberg Biele	K. E.-D. Breslau	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
327	—	1/2	2	—	eis. Hebel —	35	327	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
328	—	1 roth	1	Bund	12 Ofenkniee —	11	328	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
329	—	I roth	1	Stange	Winkeleisen —	9	329	Osterwald	K. E.-D. Hannover	
330	—	2	1	—	Wagendecke —	—	330	Altona	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
331	—	5	1	—	Getreide-Reinigungsmaschine	91	331	Norden	K. E.-D. Münster	1)
332	—	5	1	Sack	Kleider —	22	332	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
333	—	17	1	Stück	Ofenplatte —	1	333	Kl. Umstedt	Direktion Mainz	
334	—	50 kg	1	—	Gewichtsstück —	50	334	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
335	—	No. 184	1	Bund	6 eis. Kessel —	12	335	Zülpich	K. E.-D. Cöln	
336	—	264	1	Kiste	Aufsatz f. Feldgeschütz	15	336	Metz	Reichsbahn	
337	—	408	1	Bund	Latten u. Eisenstg. —	17	337	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
338	N. 6. I	610 196	1	Kiste in Leinen	? —	120	338	Worms	Direktion Mainz	
339	—	723	1	—	Achse —	16	339	Stadt-Brückenau	Bayerische Stsb.	
340	—	1222	1	Fass	leer —	21	340	Rothweil	Kaiserstuhl E.	
341	—	2585	1	Ballen	Wagendecke aus grünem Leinen	10	341	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
342	—	6794	2	Stück	gusseis. Theile —	4	342	„	„	
343	—	8406	1	—	eis. Zahnrad —	20	343	Posen	K. E.-D. Posen	
344	—	12709	2	—	Schaukelpferde —	22	344	Saarlouis	St. Johann Saarbr.	
345	—	29992	1	Stück	eis. Göpelstange —	25	345	Schleswig A.	K. E.-D. Altona	
346	—	52929	1	—	schwarzes Herrenrad	—	346	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Gepäck.

1) Fabrikzeichen: C. Beermann, Berlin.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					D. Güter m. Zeichen vers.					
347	— gelb	—	1	Stück	Radvorleger —	—	347	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
348	— roth	—	2	„	gusseis. Scheiben —	5	348	Marggrabowo	K. E.-D. Bromberg	
349	— weiss	—	2	Stäbe	Rundeisen —	29	349	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	5 m lang.
350	— weiss	242	4	Stück	eis. Platten (Risselblech)	400	350	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	3 m lang.
351	weiss × roth + 0 ‡	—	1	„	gusseis. Maschinenth.	202	351	Linde	K. E.-D. Danzig	durchlöchert.
352	△	20730	1	Ballen	Federn —	18	352	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
353	M	2	1	—	Decke —	40	353	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
354	S 19	—	1	Fass	gefüllt —	158	354	Wesel	K. E.-D. Elberfeld	
355	326	6525	1	Kiste	Gummiwaaren —	80	355	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
356	OR	39055	1	„	leer —	5	356	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
357	Krone	68	1	—	eis. Schraubenschlüssel	—	357	Magdeburg-N.	K. E.-D. Magdeburg	90 cm lang, 4 cm breit. Dienstgut.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
358	—	—	1	Korb	Aepfel —	57	358	Bamberg	Bayerische Stsb.	
359	—	—	1	„	Aepfel —	70,5	359	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
360	—	—	1	Sack	Aepfel —	13	360	Bonn	K. E.-D. Cöln	
361	—	—	1	Korb	Aepfel —	52	361	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
362	—	—	1	„	Aepfel —	50	362	Ulm	Württemberg. Stsb.	
363	—	—	1	„	Aepfel —	25,5	363	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
364	—	—	1	„	Aepfel —	28	364	Düsseldorf	„	
365	—	—	1	„	Aepfel —	24	365	Düsseldorf H.	„	
366	—	—	1	„	Aepfel —	50	366	Kalk Süd	K. E.-D. Cöln	
367	—	—	1	„	Aepfel —	82	367	Duisburg	K. E.-D. Essen	
368	—	—	1	„	Aepfel —	26	368	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
369	—	—	1	Schliesskorb	Badewäsche —	19	369	Kösslin	K. E.-D. Danzig	
370	—	—	1	Bund	Bandeisen —	34	370	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	3,25—4 m lg.
371	—	—	1	in Stroh	eis. Bettstelle —	36	371	Stralsund	K. E.-D. Stettin	weiss gestr.
372	—	—	1	—	gebr. eis. Bettstelle mit Seegraspolsterung	35	372	Meissen	Sächsische Stsb.	bez.: Berlin Ahg. 17./10.
373	—	—	2	—	Blechbüchsen, leer —	3, 4	373	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
374	—	—	1	Kiste	Blechbüchsen mit Konserven	104	374	Konojad	K. E.-D. Danzig	
375	—	—	1	Verschlag	Blecheimer Honig —	6	375	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
376	—	—	1	Blechgefäss	ansch. Farbe —	60	376	Altona	K. E.-D. Altona	
377	—	—	1	—	Blechkanne, gefüllt	18,5	377	Cassel	K. E.-D. Cassel	
378	—	—	1	Packet	Blechwaaren —	28,5	378	Haltern	K. E.-D. Münster	
379	—	—	1	Stück	Blechschüssel —	2	379	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
380	—	—	1	Pack	Bleihülsen —	22	380	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
381	—	—	1	Ring	Bleikugeln —	8	381	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
382	—	—	3	Stück	eis. Bolzen —	6	382	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	m. Muttern.
383	—	—	1	Sack	Borten, Reisepeitsche, Blechbüchse etc.	16	383	Trakischken	K. E.-D. Königsberg	
384	—	—	6	Dosen	Bratheringe —	50	384	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
385	—	—	10	„	Rollmops —	40	385	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
386	—	—	1	Stück	Brechstange —	4	386	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
387	—	—	24	—	Bremsknüppel —	8	387	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	Dienstgut.
388	—	—	1	—	Brett, 3,2 m lang —	—	388	Werder	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
389	—	—	6	Stück	gespundete Bretter	—	389	Hangelsberg	„	2 m lg.; Streckenf.
390	—	—	5	—	Bretter —	40	390	Ulm	Württemberg. Stsb.	
391	—	—	5	Stück	eis. Brunnenrohre, 6,32 m lg.	275	391	Osterode i/Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
392	—	—	1	Pack	Bügelsägen —	18	392	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Vers.: Joh. Krumm, Remscheid.
393	—	—	1	Schliesskorb	Damenkleider —	16	393	Dillingen Saar	St. Johann-Saarbr.	
394	—	—	1	Stück	Drahtgeflecht —	15	394	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
395	—	—	1	Bund	3 Drahtgewebe —	16	395	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	1,50 m lg.
396	—	—	1	—	Decke —	24	396	Worms	Direktion Mainz	Dienstgut.
397	—	—	1	Korb	wollene Decken und Aepfel	11	397	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
398	—	—	1	Bund	12 Dreschflegelruten	4	398	Eilgut Strassburg i/E.	Reichsbahn	von Buchenholz.
399	—	—	1	„	▢-Eisen —	60	399	Saargemünd	„	5,50 m lg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
400	—	—	1	Bund	13 Stb. □Eisen, 1½ m lang	19	400	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
401	—	—	2	—	Laderinnen U-Eisen —	75	401	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	1)
402	—	—	2	—	alte hölzerne Eisenbahnschwellen	165	402	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	1 = 2,16 m, 1 = 2,70 m lang; Dienstgut.
403	—	—	1	Stück	verz. Eisenrohr —	14	403	Halle a. S.	K. E.-D. Halle	
404	—	—	1	Stange	Eisenrohr —	11	404	Hall Eilg.	Württemberg. Stsb.	
405	—	—	2	Stück	verz. Eisenrohre —	10	405	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
406	—	—	1	„	Eisenschiene —	5	406	Meissen	Sächsische Stsb.	m. 2 aufgenieteten Köpfen.
407	—	—	1	„	Eisenschiene —		407			
408	—	—	1	„	genuth. Eisenstab —	26	408	Ahlen	K. E.-D. Hannover	1,50 m lang.
409	—	—	1	Bund	halbrunde Eisenstäbe	14	409	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	1,85 m lang.
410	—	—	1	„	4 Eisenstangen —	49	410	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle	Eilgut.
411	—	—	2	„	Eisenstangen —	10	411	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankfurt	m. Ketten.
412	—	—	1	—	Eisentheil —	3,5	412	Plauen i/V. Ob.	Sächsische Stsb.	
413	—	—	1	Bund	4 Stck. Eisenw. —	5	413	Rottweil	Württembg. Stsb.	
414	—	—	1	Korb	Eisenwaare —	100	414	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
415	—	—	1	„	Essigessenz —	98,5	415	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
416	—	—	1	Gestell	Fahrrad —	27	416	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
417	—	—	1	Fass	leer —	8	417	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	ansch. Sauerkrautfass.
418	—	—	5	Fässer	leer —	263	418	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
419	—	—	1	Pack	Federbett —	14	419	Cöln Eilg.-Abf.	K. E.-D. Cöln	
420	—	—	1	Ballen	gerissene Federn —	34	420	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
421	—	—	1	Pack	Fensterstangen —	5	421	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
422	—	—	1	Eimer	Fett u. Talg —	27	422	Brilon-Wald	K. E.-D. Cassel	
423	—	—	1	Stück	Feuertopf —	5	423	Kazmierz	K. E.-D. Posen	
424	—	—	1	Ballen	Filzschuhe —	25	424	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
425	—	—	1	Gestell	5 Büchs. mar. Fische	41	425	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
426	—	—	1	Sack	Flachs —	8	426	Hof	Sächsische Stsb.	
427	—	—	1	Stange	Flachstahl —	9	427	Esch	Wilhelm-Luxemb.	
428	—	—	1	Sack	Frauen- und Männerkleidung, alt	10	428	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
429	—	—	1	Reisekorb	Frauenkleider —	31	429	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
430	—	—	1	Pack	Fussdecken (Abtreter)	26	430	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
431	—	—	1	—	Futterbarren —	17	431	Nürnberg-Ostbhf.	Bayer. Stsb.	
432	—	—	1	Käfig	10 leb. Gänse —	39	432	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	
433	—	—	1	„	9 leb. Gänse —	—	433	Lippehne	Stargard-Cüstrin. E.	
434	—	—	1	Bund	eis. Gardinenstg. —	5	434	DuisburgHochf. S.	K. E.-D. Essen	
435	—	—	2	Stück	gusseis. Gasrohre —	33	435	Oldenburg	Oldenburg. Stsb.	3,20 u. 2,70 m lg.
436	—	—	1	Bund	4 Gasrohre —	33	436	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
437	—	—	2	Stück	eis. Gasrohre —	35	437	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
438	—	—	1	Pack	4 Gazefenster —	10	438	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
439	—	—	1	Korb	Gemüse (Kohl, Gurken)	47,5	439	Hagenow L.	K. E.-D. Altona	
440	—	—	1	Sack	Gemüse —	5	440	Kiel	K. E.-D. Altona	
441	—	—	1	„	Gemüse —	48	441	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankfurt	
442	—	—	1	„	gebr. Gerste —	12	442	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
443	—	—	1	„	Hafer —	76	443	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
444	—	—	24	Stück	eis. Haken —	12	444	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
445	—	—	1	—	Hase —	3	445	München Centrbh.	Bayer. Stsb.	
446	—	—	1	Korb	18 Hasen —	60	446	Strassburg	Reichsbahn	
447	—	—	2	Stück	mess. Herdgallerien	0,5	447	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
448	—	—	1	Ballen	Hemden, Wäsche, wollene Decken	19	448	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
449	—	—	2	Herings- od. Krautfässer	gebr. Holzdeckel -	116	449	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
450	—	—	2	—	Holzböcke —	20	450	Altona	K. E.-D. Altona	mit je 4 Beinen.
451	—	—	1	brauner Holzkoffer	ansch. leer —	38	451	Schweinsberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
452	—	—	1	„	? —	40	452	Gr.-Sachsenheim	Württemberg. Stsb.	m. gesticktem Wollstoff überzogen.
453	—	—	1	Pack	3 Holzlatten —	4	453	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
454	—	—	1	—	Holzschuh —	1	454	Fürth	Bayer. Stsb.	
455	—	—	1	Bund	Holzstiele —	10	455	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
456	—	III	2	„	7 Holzstücke (Unterlagen)	17	456	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez. Thorn 17./9.
457	—	—	1	Packet i. L.	muthmaasslich Holzwaaren	8	457	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
458	—	—	10	Stück	runde Käse —	56	458	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
459	—	—	1	Sack	Kaffee —	19	459	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
460	—	—	1	„	Kaffee —	30	460	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
461	—	—	1	Packet	Kaffee —	1,5	461	Kelheim	Bayer. Stsb.	
462	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	26	462	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	
463	—	—	1	„	Kartoffeln —	82	463	Donaueschingen	Badische Stsb.	
464	—	—	1	„	Kartoffeln	56	464	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
465	—	—	1	„	Kartoffeln	57	465	Hattersheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
466	—	—	1	„	Kartoffeln	71	466	Essen West	K. E.-D. Essen	
467	—	—	1	„	Kartoffeln —	64	467	Linden K.	K. E.-D. Hannover	

1) 1 = 1,63 m lang, 0,20 m breit, 1 = 1,52 m lang, 0,20 m breit; Dienstgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
468	—	—	1	Sack	Kartoffeln, blassrothe	79	468	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
469	—	—	1	„	Kartoffeln —	24	469	Luxemburg	Reichsbahn	
470	—	—	1	„	Kartoffeln —	83	470	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
471	—	—	1	„	Kartoffeln —	79	471	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
472	—	—	1	„	Kartoffeln —	24	472	Röthenbach bei Lindau	Bayerische Stsb.	
473	—	—	1	„	Kartoffeln —	58	473	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
474	—	—	1	„	Kartoffeln —	25	474	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
475	—	—	1	„	Kartoffeln —	55	475	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
476	—	—	1	„	Kartoffeln —	57	476	Algringen	Reichsbahn	
477	—	—	1	Pack	33 l. Kartoffelsäcke —	17	477	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
478	—	—	1	Bund	10 eis. Kartoffelwäscher	9	478	Saarlouis	St. Johann=Saarbr.	
479	—	—	1	—	Kette, 4,91 m lang —	13	479	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
480	—	—	1	—	eis. Kette —	325	480	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
481	—	—	1	Stück	Kettenrolle —	30	481	Dortmund	K. E.-D. Essen	v. Hebekrahn.
482	—	—	1	Packpapier	Kindergewehr (neu) —	1	482	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
483	—	—	1	—	Kindersportwagen —	54	483	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	mit 4 Rädern.
484	—	—	1	—	alter Kinderstuhl —	—	484	Altena	K. E.-D. Elberfeld	braun gestr.
485	—	—	1	Korb	Kleider —	40	485	Düsseldorf=Der.		
486	—	—	1	Handkoffer	Kleider —	14	486	Cöln (Eilgut)	K. E.-D. Cöln	in grau Leinen.
487	—	—	1	brauner Lederkoffer	ansch. Kleider —	9	487	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
488	—	—	1	Sack	Kleider —	14	488	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
489	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Bücher —	55	489	Marburg	K. E.-D. Cassel	
490	—	—	1	„	Kleider, Wäsche —	19	490	Lippstadt	„	
491	—	—	1		Kleiderständer —	7	491	Glogau	K. E.-D. Posen	
492	—	—	1	Stück	eis. Knierohr —	1,75	492	Coburg	K. E.-D. Erfurt	36 cm lg.
493	—	—	6	Körbe	leer —	19,5	493	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
494	—	—	1	Bund	5 l. Körbe —	20	494	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
495	—	—	1	„	5 l. Körbe —	20,5	495	Hall	Württemberg. Stsb.	
496	—	—	7	Körbe	leer —	20	496	Geismar	K. E.-D. Cassel	
497	—	—	2	„	leer —	5	497	Obercassel b/Bonn	K. E.-D. Cöln	
498	—	—	1	Sack	Kohl —	31	498	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
499			2	--	Kramphauen —		499	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
500	—	—	1	Sack	11 Kübel u. Kartoffeln	25	500	Rheine	K. E.-D. Münster	
501	—	—	1	—	Küchenstuhl —	6	501	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	gelb gestr.
502	—	—	1	Stück	Kurbel (Maschinenth.)	258	502	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	Zollgut.
503	—	—	1	Block	Kupfer —	5	503	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
504	—	—	1	—	eis. Ladebühne —	58	504	Eltville	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
505	—	—	1	Kiste	alte Lampen und Lampentheile	30	505	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
506	—	—	1	Packet	12 Lampendochte —	0,75	506	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
507	—	—	4	—	2 m hohe Lattenkreuze	14	507	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
508	—	—	1	Ballen	Leder —	84	508	Lübeck	Lübeck-Büchener	
509	—	—	1	„	anscheinend Leinen —	24	509	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
510	—	—	1	—	Luftleitungsrohr für Luftbremse	—	510	Bochum N.	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
511	—	—	1	Sack	Maronen —	55	511	Cöln Eil-A.	K. E.-D. Cöln	
512	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	49	512	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
513	—	—	1	—	Maschinentheil —	46	513	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
514	—	—	1	Sack	40 Mehlsäcke —	29	514	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
515	—	—	1	Pack	Messgeräthe —	5	515	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
516	—	—	1	Pappumhüllung	eisernes Messer zu einer Mähmaschine (sägenartig)	3	516	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
517	—	—	1	Tafel	Messingblech —	15	517	Dresden=Altst.	Sächsische Stsb.	
518	—	—	1	Verschlag	Messingstangen —	60	518	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
519	—	—	1	—	neue Milchkanne, leer	12	519	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
520	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	6	520	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
521	—	—	1	Kiste	hölz. Modelle —	63	521	Obercassel	K. E.-D. Cöln	
522	—	—	1	Säckchen	Mühlenfabrikate, ansch. Grütze	13	522	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
523	—	—	1	Korb	Obst —	30	523	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
524	—	—	1	„	Obst —	33,5	524	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
525	—	—	1	„	Obst —	48	525	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
526	—	—	1	Pack	Obstkörbe —	18	526	Wallhausen a/Helme	K. E.-D. Cassel	
527	—	—	1	Blechbüchse	Oel —	13	527	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
528	—	—	1	Verschlag	Ofen —	135	528	Dillingen	St. Johann=Saarbr.	
529	—	—	1	Stück	gusseis. Ofenfuss —	0,75	529	Ferdinandshof	K. E.-D. Stettin	
530	—	—	1	Bund	5 eis. Ofenringe —	6	530	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
531	—	—	4	Stück	eis. Ofenrohre —	11	531	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
532	—	—	1	—	gusseis. Ofensockel —	50	532	Usingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
533	—	—	1	Oelfass	leer —	35	533	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
534	—	—	1	Pack	Papierabfälle —	47	534	Heilbronn H.	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
535	—	—	1	Ballen	Pferdehaare	144	535	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
536	—	—	1	„	leb. Pflanzen	68	536	Artern	K. E.-D. Erfurt	
537	—	—	1	„	leb. Pflanzen	37	537	Plochingen	Württemberg. Stsb.	
538	—	—	3	Pack	leb. Pflanzen	—	538	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
539	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen	20	539	Wurzen	Sächsische Stsb.	
540	—	—	1	„	leb. Pflanzen	40	540	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
541	—	—	2	Stück	Pflugschaare	6	541	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	aus Stahl.
542	—	—	1	—	Plättbrett	10	542	Braunschweig Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	mit Leinen bezogen.
543	—	—	1	Stück	viereck. eis. Platte	153	543	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
544	—	—	1	Rolle*)	Plüschteppich	4,5	544	Lyck	K. E.-D. Königsberg	*) i. gr. Packl.
545	—	—	1	Eimer	Preisselbeeren	15,5	545	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	
546	—	—	1	Gestell	3 Büchs. Preisselbeeren	21	546	Meiderich	K. E.-D. Essen	
547	—	—	1	—	Privatdecke	35	547	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
548	—	—	1	—	Privatplan	46	548	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
549	—	—	1	Ballen	Putzwolle	50	549	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
550	—	—	3	Stück	hölz. Radnaben	11	550	Eilgutabf. Hannover	K. E.-D. Hannover	mit Eisenbeschlag.
551	—	—	5	Bund	50 Reiserbesen	70	551	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	ohne Stiele.
552	—	—	1	„	11 Piassavabesen		552			
553	—	—	1	—	Reisekorb, leer	3	553	Altenburg	Sächsische Stsb.	
554	—	—	1	—	Reisekorb, leer	7	554	Gr.-Wusterwitz	K. E.-D. Magdeburg	
555	—	—	1	—	Reisekorb, gefüllt	35	555	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
556	—	—	1	Sack	Roggen	68	556	Neckarsteinach	Badische Stsb.	
557	—	—	1	Stück	Rohr aus Eisenblech	24	557	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
558	—	—	1	Bund in Leinen	2 Rohre und 1 Stange, eiserne, vernickelt	32	558	Herne	K. E.-D. Essen	
559	—	—	1	—	Rohrkiepe, leer	6,5	559	Gr. Behnitz	K. E.-D. Hannover	
560	—	—	1	Bund	2 Rohrstühle	7	560	Osnabrück Br. Bf.	K. E.-D. Münster	
561	—	—	9	Stangen	Rundeisen	1490	561	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	4,50 u. 4,80 m lg.
562	—	—	1	Bund	26 Stb. Rundeisen	46	562	Wadern	St. Johann-Saarbr.	
563	—	—	1	„	Rundeisen	196	563	Biedenkopf	K. E.-D. Cassel	
564	—	—	3	„	Façoneisen		564			
565	—	—	1	Stange	Rundstahl	33	565	Düsseldorf Hbf.	K. E.-D. Elberfeld	Eilgut.
566	—	—	1	Spahnkorb	3 l. Säcke	4	566	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
567	—	—	1	Pack	l. Säcke	21	567	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
568	—	—	1	Weidenkorb	l. Säcke, 1 alte Hose	8,5	568	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
569	—	—	1	Sack	leere Säcke	6	569	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
570	—	—	1	Ballen	ansch. Säure	55	570	Niemberg	K. E.-D. Magdeburg	
571	—	—	2	Fässchen	Sardinen	10	571	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
572	—	—	1	Pack	Schafwolle	8	572	Cöln-Deutz	„	
573	—	—	1	Sack	Scheerspulen	8,5	573	Greussen	K. E.-D. Erfurt	
574	—	—	1	Ballen	Garnabfall	18	574			
575	—	—	1	Bund	r. gusseis. Scheiben	14	575	Cüstrin Vorst.	K. E.-D. Bromberg	m. 3 Bohrungen.
576	—	—	1	—	Schliesskorb, gefüllt	20	576	Bretten	Württemberg. Stsb.	
577	—	—	1	—	Schliesskorb, leer	10	577	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
578	—	—	1	—	kleines Schmuckkästchen	—	578	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	[1]
579	—	—	1	Blechbüchse	Schnittbohnen	2	579	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
580	—	—	1	Ballen	weisse Schnur	14,5	580	Gera (R.)	K. E.-D. Erfurt	
581	—	—	1	Korb	13 Pack Schrauben u. Muttern	49	581	R.-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
582	—	—	1	Bund	3 Schraubenschlüssel	8	582	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
583	—	—	1	Pack*)	8 Schülertornister	5	583	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	*) in Pappe.
584	—	—	1	—	eis. Schwungrad	47	584	Hermsdorf-Klosterlausnitz	K. E.-D. Erfurt	mit Holzgriff.
585	—	—	1	Ballen	kaffeebraunes Segeltuch	34	585	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
586	—	—	1	Sack	Soda	53	586	Herne	K. E.-D. Essen	
587	—	—	2	—	Spritfässer, leer	2	587	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
588	—	—	1	—	Spültisch	37	588	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Berlin beschr.
589	—	—	1	Bund	Stabeisen	33	589	Neumünster	K. E.-D. Altona	H. G. 29 Alt.
590	—	—	1	Stab	☐-Stahl	15	590	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
591	—	—	1	Bund	5 Stg. Stahl	40	591	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
592	—	—	1	„	Stahl	20	592	Bingerbrück	Direktion Mainz	
593	—	—	1	Weidenkorb	Stahlstange	18	593	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
594	—	—	1	Bund	92 Stahlstangen	37	594	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
595	—	—	1	—	eiserner Standbaum mit 2 Ketten	6	595	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
596	—	—	2	Stück	eis. Stempel	6	596	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	ohne Griff.
597	—	—	1	Sack	alte Stiefel, Hemden, Manschetten, Strümpfe	12	597	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
598	—	—	1	„	Stockfische	12	598	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	

[1]) Enthaltend: 1 Rosenkranz und mehrere ausländische Münzen usw.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
599	—	—	1	Pack	Sträucher —	32	599	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	
600	—	—	1	Sack	rothes Streusalz —	100	600	Posen	K. E.-D. Posen	
601	—	—	8	Ringe	geflocht. Strohseile —	92	601	Neubabelsberg	K. E.-D. Berlin	
602	—	—	1	Bund	2 Stühle —	8	602	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	mit Rohrsitz.
603	—	—	1	Sack	anscheinend Superphosphat	100	603	Horb	Württemberg. Stsb.	
604	—	—	1	Ballot	Talg —	10	604	Karlsruhe	Badische Stsb.	
605	—	—	1	Pack	26 Tannenbretter —	40	605	Wesel	K. E.-D. Essen	
606	—	—	1	Sack	alter Teppich —	9	606	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
607	—	—	1	Bund	3 P. eis. Thürbänder —	12,5	607	Fritzlar	K. E.-D. Cassel	
608	—	—	1	—	kleines Tischgestell —	2	608	Göttingen	„	Säule mit 3 Beinen.
609	—	—	1	Korb	Töpfe, Tassen —	14	609	Engelsdorf	Sächsische Stsb.	
610	—	—	1	Stück	emaill. Topfdeckel —	3	610	Mommenheim	Reichsbahn	
611	—	—	1	—	Treppenleiter —	—	611	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
612	—	—	1	Stück	gusseis. Ventil —	21	612	Giessen Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
613	—	—	1	Verschlag	? —	28	613	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
614	—	—	1	—	hölz. Wagenklappe —	4	614	Mühlhausen Nord	Reichsbahn	[1])
615	—	—	6	Stück	Wagenräder —	6	615	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
616	—	—	2	—	Wandbretter —	—	616	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
617	—	—	1	Stück	blech. Wasserschiff —	4,5	617	Bingen	Direktion Mainz	
618	—	—	1	Bund	geschälte Weiden —	20	618	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
619	—	—	1	Fass	Wein —	48	619	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
620	—	—	5	Stück	Weissmetall —	29	620	Rheda	K. E.-D. Hannover	
621	—	—	1	—	eis. Welle —	91	621	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	3,62 m lg
622	—	—	1	—	eis. Welle —	93	622	Paderborn	K. E.-D. Cassel	4 m lg.
623	—	—	1	Stück	eis. Welle —	12	623	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	28 cm lg.
624	—	—	1	Bund	3 Stck. Winkeleisen —	55	624	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	6 m lg.
625	—	—	1	„	Winkeleisen —	13	625	Frankf. a/M. Hgbf.	„	gleichschenkl.
626	—	—	1/2	—	Messing-Zahnrad —	8	626	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
627	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	12	627	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
628	—	—	2	—	Zahnräder —	48	628	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
629	—	—	1	Block	Zinn —	7	629	Ulm	Württemberg. Stsb.	
630	—	—	1	Ballen	Zollgut —	127	630	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
631	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	18	631	München Centr.	Bayerische Stsb.	
632	—	—	1	„	Zwetschgen —	65	632	„	„	
633	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	633	Oberkotzau	„	
634	—	—	1	„	Zwiebeln —	50	634	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
635	—	—	1	„	Zwiebeln —	30	635	Stuttgart Eilabf.	Württemberg. Stsb.	

[1]) Mit Eisen beschlagen und Oese. Dienstgut.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 88. | 8. November 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinfachung des Abrechnungswesens im Personen- und Gepäckverkehr.*)

Vom Stationseinnehmer **Wernicke**, Berlin.

I. Personenverkehr.

Die gegenwärtige Aufgabe der Fahrkartenausgabestellen bei der Feststellung des Solls besteht darin, den Erlös aus dem Fahrkartenverkauf im allgemeinen nach jedem Zuge festzustellen, die Richtigkeit der vereinnahmten Beträge nach Tagesschluss zu prüfen und am Monatsschluss durch sorgfältige Nachrechnung das Gesammtergebniss zu ermitteln. Diese mehrfache Kontrole genügt zur Feststellung des Solls indess noch nicht, es ist auch die Aufstellung umfangreicher Monatsrechnungen und deren eingehende Prüfung durch die Verkehrskontrole erforderlich, ehe ein für die Verwaltung maassgebendes Ergebniss erzielt werden kann.

Die nochmalige Nachprüfung bereits mehrfach festgestellter Werthe durch eine besondere Dienststelle ist nicht kaufmännisch, eine Erklärung hierfür findet man nur in dem Fehlen jeder kaufmännischen Buchführung in den Ausgabestellen.

Die Buchführung, die stets hätte Aufgabe der Fahrkartenausgaben sein sollen, verrichtet heute die Verkehrskontrole; den Werth dieser Buchführung kennzeichnet am besten die Thatsache, dass die Rechnungen mangels jeglichen Belages für richtige Aufstellung einer Unterlage entbehren. Dass eine solcher Art getheilte Buchführung nebenbei sehr kostspielig ist, liegt auf der Hand; der Etat der preussischen Staatsbahn erfährt beispielsweise durch die Unterhaltung der Kontrolen eine Belastung von über 2 000 000 ℳ. jährlich.

*) Die nachstehenden Ausführungen, welche unmittelbar aus den Erfahrungen eines im praktischen Eisenbahndienst stehenden Beamten hervorgegangen sind, beziehen sich zwar zunächst auf die bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Einrichtungen, werden aber dennoch allgemein verständlich sein, da die erörterten Bestandtheile der Buchführung und Abrechnung im Personen- und Gepäckverkehr bei allen Vereinsverwaltungen in mehr oder weniger ähnlicher Form vorhanden sein werden, wenngleich unter anderer Bezeichnung.
Die Schriftleitung.

Im nachstehenden soll der Vorschlag zu einer in einfachen Formen gehaltenen Buchführung gemacht werden: Die angeforderten Fahrkarten sind in den Ausgabebüchern nicht nur mit der Stückzahl, sondern auch mit dem Werthe zum Soll zu stellen, dann ist in der Gesammtsumme aller Bestände der Hauptbestandtheil des Solls ziffernmässig dargestellt. Der Erlös aus den Fahrkarten ist das Haben. Wird Soll und Haben in einem Abrechnungsbuch gegenübergestellt und am Monatsschluss nach dem Abzug des Haben vom Soll das verbleibende Soll aus den Beständen berechnet, dann können sich die Ausgabestellen selbst kontroliren. Wenn dann einer Kontrolstelle ein Auszug aus dem Abrechnungsbuch, welcher vorher an die Fahrkartenverwaltung zur Bescheinigung des Werths der überwiesenen Fahrkartenbestände und an die Stationskasse zur Bestätigung der Ablieferungen zu gelangen hat, eingereicht wird, dann ist eine vollgültige Unterlage für den Geldverkehr in den Fahrkartenausgabestellen erbracht, dann bedarf es der Hauptarbeit der heutigen Verkehrskontrole nicht mehr und ihr Personalbestand kann unbeschadet der Sicherheit um $^7/_8$ verringert werden.

Auf einer solchen Grundlage ist das unten geschilderte Buchführungs- und Abrechnungsverfahren aufgebaut. In der Theorie wird es ohne weiteres richtig erscheinen, aber auch der Beweis der praktischen Ausführbarkeit ist am Schluss erbracht; er stützt sich auf den Nachweis, dass die Ausgabestellen sehr wohl imstande sind, ihr Soll selbst zu bestimmen, und dass es auch einer Vermehrung der Kassenkontrolörstellen zur ordnungsmässigen Revision nicht bedürfen wird.

Der Geschäftsgang in den Ausgabestellen mit den hauptsächlichsten Abänderungen von dem jetzigen System sei nachstehend gedrängt wiedergegeben.

Die Anforderung der Fahrkarten erfolgt durch die Ausgabestellen, wie bisher, nach den hierfür erlassenen Bestimmungen. Hierzu ist indessen nicht das jetzige, sondern das nachstehende Muster zu verwenden, in welchem die Spalte

„Gesammtpreis“ neu aufgenommen ist. Nach Eingang bei den Ausgabestellen sind die Fahrkarten im Fahrkartenausgabebuch ausser, wie bisher, noch mit dem Betrage für jede Station in der neu aufgenommenen Spalte „Sollbetrag“ (siehe das Muster) in Zugang zu bringen. Die Summe der Spalte „Gesammtpreis“ der Bedarfsliste ist im Abrechnungsbuch zum Soll zu stellen und die Bedarfsliste selbst demnächst zur Sammlung zu bringen.

In der Anforderung der Blankett- und Monatsblankettkarten tritt eine Aenderung nicht ein.

Muster der Fahrkartenanforderung.

Nach Station	Bezeichnung der Fahrkarten: Gattung	Klasse	Nummer von	Nummer bis	Stück	Tarifsatz ℳ	Tarifsatz ₰	Gesammtpreis ℳ	Gesammtpreis ₰
Berlin Schl. B.	A. Z.	3	3 001	4 000	1 000	3	90	3 900	00
„ Stadtb.	P.	4	1	5 000	5 000	1	80	9 000	00
„ „	R.	3	5 001	7 000	2 000	5	20	10 400	00
Finsterwalde	P.	4	1 001	1 500	500	2	40	1 200	00
					8 500			24 500	00

In der Fahrkartenausgabestelle wird ein Abrechnungsbuch nach untenstehendem Muster geführt.

Die Eintragungen erfolgen nur durch den Dienststellenvorsteher; das Buch ist von diesem unter Verschluss zu halten. Das Abrechnungsbuch enthält linksseitig das Soll, rechtsseitig das Haben und ist monatlich abzuschliessen. Ausser dem den Hauptbestandtheil des Solls bildenden Werthe der Fahrkarten gehören zum Soll: der Ertrag der Blankett- und Monatsblankettkarten, der Ertrag der Rundreisehefte und schliesslich sonstige Ueberweisungen, die der Ausgabestelle von der Direktion, der Verkehrsinspektion oder anderen Fahrkartenausgabestellen zur Einziehung zugehen, z. B. Erträge für Sonderzüge, Schüler- und Beamtenzeitkarten, von anderen Ausgabestellen angeforderte Fahrkarten usw. Das Haben setzt sich zusammen aus dem Betrage der Ablieferungen an die Stationskasse, aus den gezahlten Erstattungen laut Anweisung der Direktion oder Verkehrsinspektion und aus der Gutschrift des Geldwerths der verstempelten und Kinderfahrkarten. Diese Gutschrift muss aus dem Grunde erfolgen, weil das Soll aus nur ganzen und in ununterbrochener Reihenfolge gelieferten Werthen besteht und das am Monatsschluss zu berechnende Soll sich nur aus vollen Werthen bestimmen lässt.

Auf sehr grossen Ausgabestellen, z. B. den grossen Berliner Bahnhöfen, empfiehlt es sich, für jeden Schalter ein besonderes Abrechnungsbuch anzulegen, welches von den Schalterbeamten zu führen ist; aus diesen sind die Endsummen nach eingehender Prüfung durch den Dienststellenvorsteher in das Hauptabrechnungsbuch zu übernehmen.

In den Fahrkartenausgabestellen wird, wie bisher, ein Fahrkartenausgabebuch und ein Fahrgeldeinnahmebuch geführt, der Tagesabschluss angefertigt und das vereinnahmte Geld täglich an die Stationskasse abgeführt. Das Muster des Fahr-

Abrechnungsbuch.

Soll

Datum	Bezeichnung des Betrages	Seitenzahl des Fahrkarten-Ausgabebuches	Betrag ℳ	Betrag ₰
2.	Schülerzeitkarte Nr. 84	174	6	20
12.	Bedarfsliste Nr. 16 . .	—	53 520	00
15.	Vortrag aus Februar .	—	82 716	90
20.	Sonderzug Cirkus F. .	178	1 420	70
3./IV.	Blankettrechnung . . .	—	1 414	40
3./IV.	Rundreisenachweisung	—	6 740	80
			145 819	00
	Haben . .		58 241	50
15./IV.	auf April übertragen . .		87 577	50

Haben

Datum	Bezeichnung des Betrages	Betrag ℳ	Betrag ₰	Ergebniss der Schalterprüfung
1.	Ablieferung	2 400	70	Soll 145 819,00
2.	„	2 715	65	Haben . . . 58 238,20
3.	„	2 910	00	zu ermitteln 87 580,80
4./31.	„	48 475	15	ermittelt . . 87 579,50
3./IV.	Gutschriften laut Nachweisung	1 170	80	mithin zu wenig . . 1,30
3./IV.	Erstattungen	55	50	und zu decken d. M. S. 68 des F.-A.-B.
3./IV.	nicht abgenommene Rundreisehefte . . .	480	40	
		58 238	20	
6./IV.	Schalterprüfung . . .	1	30	
14./IV.	Zusetzung der Kontrolstelle	2	00	
		58 241	50	

Fahrkarten-Ausgabebuch.

Monat	Fahrkarten für alle Züge I Nr.	I Stück	II Nr.	II Stück	III Nr.	III Stück	Rückfahrkarten I Nr.	I Stück	II Nr. Stück	III Nr. Stück	Geldbetrag ℳ	Geldbetrag ₰	Sollbetrag ℳ	Sollbetrag ₰
Bestand Ende . . .	78/100	—	213/400	—	845/1000	—	86/100	—	usw.		—	—	6 259	60
Zugang im	—	—	—	—	1001/1300	—	101/150	—	usw.		—	—	1 120	00
Tag / Zug													7 379	60
2. / 225	—	—	—	—	—	—	89	3	usw.		26	60		
8. / 3	—	—	217	3½	852	7	—	—			83	40		
11. / 1	81	3	—	—	856	4	—	—			40	00		
30. / 5	—	—	222	5	861	4½	—	—			50	00		
	—	3	—	8½	—	15½	—	3	usw.					
	—	= 12,60 ℳ	—	= 27,60 ℳ	—	= 37,20 ℳ	—	= 26,60 ℳ			200	00		
Gutschriften	—	—	—	½ = 1,60 ℳ	—	½ = 1,20 ℳ	—	—			13	60	213	60
Schalterprüfung	81/100	20 = 84 ℳ	222/400	179 = 572,80 ℳ	861/1300	440 = 1 056 ℳ	89/150	62 = 866,20 ℳ					7 166	00

kartenausgabebuchs erfährt nur insofern eine Aenderung, als zu den bisherigen Spalten die Spalte „Sollbetrag“ hinzutritt. Der Monatsabschluss der Fahrkartenausgabestellen erfolgt in der bisherigen Weise durch Aufrechnung des Fahrkartenausgabebuchs und Vergleich der zusammengestellten Endsummen mit der Gesammtablieferung an die Stationskasse. Zu viel oder zu wenig berechnete Beträge sind unter Verbuchung im Abrechnungsbuch mit der Stationskasse auszugleichen.

Behufs Rechnungslegung für die Kontrolstelle ist anzufertigen: eine Nachweisung der überwiesenen verschiedenen Einnahmen (Schüler-, Beamten-, Zeitkarten usw.), eine Nachweisung der ausgestellten Blankett- und Monatsblankettkarten, eine solche der überwiesenen Rundreisehefte, eine über gezahlte Erstattungen und endlich eine Nachweisung der Gutschriften.

Die im Verkehr mit fremden Bahnen im Laufe des Monats verausgabten Fahrkarten werden verkehrsweise für sich nachgewiesen. Hierbei tritt die Erleichterung ein, dass nur die Ordnungsnummern, die Anzahl und der Geldbetrag der verkauften Karten, nicht wie bisher auch die Bestände zu rapportiren sind.

Die Ausgabestellen haben nach Absendung der Nachweisungen eine Schalterprüfung vorzunehmen. Auf diese ist die grösste Sorgfalt zu verwenden, weil sie den Schwerpunkt der Abrechnung bildet. Das Abrechnungsbuch ist im Soll und Haben vom Dienststellenvorsteher aufzurechnen und in der Spalte „Ergebniss der Schalterprüfung“ durch Abziehen des Haben vom Soll die verbleibende Sollsumme zu ermitteln.

Von den Schalterbeamten sind alsdann bei jeder Station des Fahrkartenausgabebuchs die Schlusssummen der Geldbeträge, vermehrt um die der Gutschriften, von den Sollbeträgen am 1. jeden Monats in Abzug zu bringen und ist die Richtigkeit der verbleibenden Sollbeträge aus dem Werthe der verbliebenen Fahrkartenbestände festzustellen.

Stellen sich bei der Ermittelung der Sollbeträge Abweichungen gegen den abgelieferten Geldbetrag heraus, so hat Zusetzung im Soll oder Haben des Abrechnungsbuchs und Namhaftmachung des in Frage kommenden Beamten in Spalte „Ergebniss der Schalterprüfung“ zu erfolgen und Ausgleich mit der Stationskasse stattzufinden. Richtig befundene bezw. richtiggestellte Sollbeträge sind in das Fahrkartenausgabebuch des neuen Monats zu übertragen.

Zur Statistik und zur Feststellung der Richtigkeit der Ablieferungen ist in einem als Schalterprüfungsbuch zu bezeichnenden Fahrgeldeinnahmebuch danach aufzunehmen: klassenweise und summarisch die Anzahl der Fahrkarten; klassenweise und summarisch der Geldbetrag und der Sollbetrag. Das Uebereinstimmen der Sollbetragsumme der Schalterprüfung mit der im Abrechnungsbuch ermittelten ist die mathematisch genaue Kontrole des verkauften wie des noch vorhandenen Werths an Fahrkarten. Die Aufstellung der Schalterprüfung ist von dem Dienststellenvorsteher nachzuprüfen. Die Nachprüfung hat sich auf eine genaue Feststellung des Werths der verbliebenen Fahrkartenbestände, die richtige Aufnahme der Geld- und Sollbeträge in die Aufstellung sowie die richtige Aufrechnung der letzteren zu erstrecken.

Die von den Ausgabestellen am Monatsschluss an die Kontrolstelle eingereichten Nachweisungen werden dort nach den Belägen und Tarifsätzen auf ihre Richtigkeit geprüft. Beim Auffinden von Fehlern ist Aufklärung oder Anerkennung zu fordern. Zu- oder Absetzungen sind unter entsprechender Richtigstellung des Solls oder Habens mit der Stationskasse auszugleichen. Die Kontrolstelle behält die Nachweisungen sowie sämmtliche Beläge (Kinderabschnitte usw.) zurück, stellt über die erfolgte Prüfung ein Anerkenntniss aus, welches die Beträge der einzelnen Nachweisungen enthält, und übersendet dieses den Ausgabestellen. Das Anerkenntniss wird hier mit den Buchungen des Abrechnungsbuches verglichen, ist alsdann zur Sammlung zu bringen und dem Revisor bei der Kassenrevision mitvorzulegen. Das Abrechnungsbuch ist nunmehr im Soll und Haben abzuschliessen, das Haben vom Soll in Abzug zu bringen und der verbleibende Sollbetrag auf den nächsten Monat zu übertragen.

Der Vorsteher der Ausgabestelle hat demnächst einen Auszug aus dem Abrechnungsbuch in doppelter Ausfertigung aufzustellen, welcher die Sollbeträge in genauer Abschrift, von den Habenbeträgen die der Ablieferungen an die Stationskasse in einer Summe, die übrigen einzeln aufführt. Er übersendet beide Exemplare: a) an die Stationskasse, b) an die Fahrkartenverwaltung, c) an die Kontrolstelle. Diese Dienststellen prüfen den Auszug und bescheinigen beide Ausfertigungen nach Richtigbefund bezw. Richtigstellung und Erledigung etwaiger Erinnerungen. Die Kontrolstelle fertigt auf Grund des Auszuges für die Hauptkasse und die Stationskassen die Solllisten aus, behält eine Ausfertigung zurück und übersendet die andere an die Ausgabestelle, wo sie zur Sammlung zu bringen und bei der Kassenrevision dem Revisor als Ausweis über die Abwickelung des Solls für den betreffenden Monat vorzulegen ist.

Die Revision der Ausgabestellen hat in denselben Zeitabschnitten wie bisher zu erfolgen; sie soll das Ergebniss liefern, dass der Werth der vorhandenen Fahrkartenbestände der im Abrechnungsbuch ermittelten Sollsumme gleich ist. Der Verlauf der Revision ist ungefähr folgender: Nachdem der Revisor den vorhandenen Baarbestand aufgenommen und das Abrechnungsbuch im Soll und Haben aufgerechnet hat, sind die vorhandenen Fahrkarten nach den Liegenummern im Schalter und den Beständen in den Vorrathschränken nach dem Fahrkarten ausgabebuch zu ermitteln. Die Bestandnummern der Fahrkarten sind hierauf in eine Nachweisung aufzunehmen und der Werth der Bestände zu berechnen. Zur Entlastung der Rechnungsarbeit des Revisors haben die Schalterbeamten in den Ausgabebüchern eine Vorrechnung vorzunehmen. Die verstempelten und Kinderfahrkarten sind unter Auswerfung ihres Werthes ebenfalls in eine Nachweisung aufzunehmen. Vom Revisor ist die Bilanz aufzustellen, in welcher die Soll- und Habenbeträge zu erscheinen haben. Diese Bestände sind in eine Nachweisung aufzunehmen und ist deren Werth zu berechnen. Desgleichen ist zur Entlastung für die Nummern der Kinder- und verstempelten Karten eine ebensolche Nachweisung zu fertigen und sind die Beträge auszuwerfen.

Soll und Haben muss nach Aufrechnung übereinstimmen, und damit ist der mathematisch genaue Beweis der Richtigkeit der bisher verkauften wie der noch vorhandenen Bestände erbracht. Die Aufklärung einer etwaigen Abweichung und die Ermittelung des zum Ersatz eines Fehlbetrages verpflichteten Beamten kann nicht schwierig sein, denn eine Durchsicht der letzten Schalterprüfung muss unbedingt mit voller Sicherheit den Fehler aufdecken.

Nach Richtigbefund oder Richtigstellung der Bilanz nimmt der Revisor mit dem Kassenführer eine Revisionsverhandlung auf, welcher als Anlagen die voraufgeführten Nachweisungen sowie die Bilanzaufstellung beizufügen sind, und übersendet sie an die Stationskasse, die Fahrkartenverwaltung und die Kontrolstelle behufs Prüfung der von diesen Dienststellen noch nicht festgestellten Beträge. Die Revisionsverhandlung mit sämmtlichen Anlagen ist schliesslich dem Rechnungsbüro der Eisenbahndirektion einzureichen.

Die theoretische Richtigkeit vorstehenden Systems unterliegt wohl keinem Zweifel; ebenso darf behauptet werden, dass es einfacher und auf festerer Grundlage aufgebaut ist, wie das jetzige, weil die festzustellenden Werthe an Ort und Stelle durch sich selbst kontrolirt werden können und die vollgültigen Beläge der Stationskasse und der Fahrkartenverwaltung eine grössere Sicherheit bieten, wie die von den Ausgabestellen zur Zeit selbst aufgestellten Rechnungen. Die praktische Ausführbarkeit mag vorsichtigen und erfahrenen Fachleuten indessen ohne weiteres nicht einleuchtend sein, und zwar hauptsächlich wohl deswegen nicht, weil in den zukünftigen Aufstellungen der Ausgabestellen mit grossen Zahlen gerechnet werden

müsse und hierbei leicht Rechenfehler entstehen könnten, die die Ermittelung des richtigen Ergebnisses vereiteln. Man wird ferner ins Treffen führen, die genaue allmonatliche Nachrechnung der Schalterprüfung bedeute für den Dienststellenvorsteher eine so grosse Belastung, dass die Verwaltung mit der Zeit veranlasst werden möchte, das Geld, welches sie oben an der Verkehrskontrole erspart habe, unten bei den Ausgabestellen durch Bezahlung nöthig werdender Aushilfen wieder zuzusetzen; endlich wird man die Revisionen der Ausgabestellen für derart schwierig erachten, dass eine Vermehrung der Kassenkontrolörstellen die nothwendige Folge wäre. Diese Bedenken sind indessen bei näherer Betrachtung gegenstandslos, wie nachstehend bewiesen werden soll.

Es steht zunächst fest, dass in einer grossen Anzahl von Ausgabestellen bei fast jeder einzelnen Fahrkartensorte ein derartiger Ballast von Beständen vorhanden ist, dass er in drei, in vier, in zehn Jahren, meist sogar überhaupt nicht verkauft wird. Dieser Ballast hat sich im Laufe der Jahre angesammelt und zwar fast immer auf Veranlassung der Fahrkartenverwaltung, welche erklärte, es bedeute für sie dieselbe Arbeit, ob sie 20 oder 100 Karten derselben Sorte drucke, und daraufhin den Ausgabestellen Bestände überwies, gleichgültig ob ein Bedürfniss vorlag oder nicht. Hier muss eine gründliche Säuberung vorgenommen werden. Wenn darin eine Erleichterung eingetreten ist, dann sind ja immer noch sehr grosse Zahlen vorhanden, aber diese treten in den Aufstellungen monatlich nur zweimal auf: einmal als Endzahl der Schalterprüfung, ein zweites Mal auf der Sollseite des Abrechnungsbuchs. Diese Zahlen zerlegen sich in den Ausgabebüchern bei jeder Station in immerhin schon bedeutend kleinere, sie werden hier schliesslich am Ende des Monats in doppelter Weise ermittelt, einmal durch Subtraktion, ein zweites Mal durch Multiplikation, so dass ein Irrthum fast ausgeschlossen ist. Die Furcht vor den grossen Zahlen dürfte mithin ungerechtfertigt und übertrieben sein; im übrigen spielen die Hundert- und Zehntausender gar keine Rolle, von praktischer Bedeutung sind nur die Tausender und geringere Zahlen.

Auch der zweite Einwurf wird jedem, der auf langjährige Erfahrung in den Fahrkartenausgabestellen zurückblicken kann, als hinfällig erscheinen.

Die genaueste Schalterprüfung auf Haltestellen und kleinen Ausgabestellen mit 50 bis 100 Stationsverbindungen nimmt einen schwerfälligen und mit der Feder nicht gewandten Beamten längstens drei Tage in Anspruch, ohne dass die übrigen zu erfüllenden Pflichten auch nur zeitweilig hintangesetzt zu werden brauchen. In mittleren Ausgabestellen bis zu 1 000 Stationsverbindungen ist jetzt fast durchgängig dem Dienststellenvorsteher der Fahrkartenverkauf für einzelne Züge mit übertragen, es sind ihm aber auch mindestens drei bis vier Beamte unterstellt; es wird daher möglich sein, auf ungefähr vier Tage, die Dauer der Schalterprüfung, den Dienst so zu regeln, dass sich der Dienststellenvorsteher ihr widmen kann, ohne selbst in dieser Zeit bei der Fahrkartenausgabe thätig zu sein. Grosse Fahrkartenausgabestellen sind mit zwei Einnehmern besetzt, und hat hier der zweite Einnehmer ausgiebig Zeit, die Schalterprüfung genau nachzurechnen.

Die Revisionen der Fahrkartenausgabestellen gestalten sich nach dem vorgeschlagenen System freilich schwieriger als jetzt, weil eine grössere Rechnungsleistung zu bewältigen ist; das soll von vornherein zugegeben werden. Doch untersuchen wir die Frage einmal näher! Kleinere Ausgabestellen bis zu 100 Stationsverbindungen lassen sich nach wie vor an einem, längstens zwei Tagen revidiren, denn ungefähr 600 einfachste Multiplikationsaufgaben sind bequem in fünf Stunden auszuführen. Mittlere Fahrkartenausgabestellen befinden sich fast ausnahmslos da, wo auch mittlere Güterabfertigungen mit einem oder zwei Expedienten sind. Wenn einer der letzteren während einiger Stunden täglich zur Hilfeleistung bei der Revision mit herangezogen wird, dann braucht die jetzt vorgesehene Revisionsfrist nicht überschritten werden. Zu den Revisionen der grossen Ausgabestellen werden schon bei dem jetzigen System regelmässig eine Anzahl Einnehmer mit zugezogen, von denen je zwei eine Abtheilung der Ausgabestelle selbständig prüfen. Wenn auch in Zukunft von dieser Gepflogenheit nicht abgewichen wird, dann lässt sich ohne weiteres eine Revision nach dem vorgeschlagenen Verfahren in derselben Zeit, wie jetzt, bewerkstelligen.

(Schluss folgt.)

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der bayerischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1901.

Dem vorgenannten Bericht, welcher 86 Seiten und 51 dazu gehörige Beilagen umfasst, entnehmen wir in gedrängtem Auszuge folgendes: Als äussere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden waren der Generaldirektion am Ende des Berichtsjahres unmittelbar untergeordnet: 10 Eisenbahnbetriebsdirektionen, 10 Eisenbahnbausektionen, 4 Centralwerkstätten, 3 Centralmagazinverwaltungen, 1 Betriebsamt für die Bodensee-Dampfschifffahrt, das Kanalamt und 2 Schwellenfabriken und Schwellentränkungsanstalten. — Den Eisenbahnbetriebsdirektionen waren für die Geschäfte der Bahnunterhaltung 45 Ingeniörbezirke mit 272 Bahnmeistereien, für jene des maschinentechnischen Betriebsdienstes 28 Betriebswerkstätten und zur Ausführung des Betriebs- und Abfertigungsdienstes an selbständigen Dienststellen 33 Güterstationen, 75 Stationen erster Klasse, 210 zweiter Klasse, 198 dritter Klasse, 188 vierter Klasse, 132 fünfter Klasse nebst 298 Haltestellen und 261 Halteplätzen unterstellt; dem Bodensee-Dampfschifffahrts-Betriebsamte unterstand 1 Güterbestätterei sowie 1 Landungsstelle und dem Kanalamte 4 Einnehmereien.

Die Gesammtbetriebslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnstrecken betrug am Ende des Betriebsjahres 5 807 km (1900 = 5 785 km), wovon 4 002 oder 69 $\frac{0}{0}$ als Hauptbahnen und 1 805 km oder 31 $\frac{0}{0}$ als Nebenbahnen (darunter 35 km Schmalspurbahn) betrieben wurden; dem Personenverkehr dienten 5 715 km, dem Güterverkehr 5 787 km. — An das Netz der bayerischen Staatseisenbahnen schliessen sich von nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen 22 Montanbahnen, 551 Industriebahnen, 27 land- und forstwirthschaftliche Bahnen und 39 sonstige Bahnen, zusammen 639 Bahnen an. Die Projektirung und Bauthätigkeit im Berichtsjahre bestand in folgendem: Allgemeine Projekte wurden gefertigt und vollendet für 2 Haupt- und 10 Lokalbahnen, während sich noch 8 der letzteren in der Bearbeitung befinden; vollendet wurde die Einzelprojektirung von 9 Lokalbahnlinien und in Bearbeitung stehen noch 22 derselben.

An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Berichtsjahres vorhanden: a) 1 791 (1 705) Lokomotiven; hiervon sind mit Ausrüstung für durchgehende Bremsen nach System Westinghouse 954 Lokomotiven und 794 Tender, nach System Hardy 213 Tenderlokomotiven versehen; die Anschaffungskosten beziffern sich auf 86 722 042 (80 526 209) *M.*, d. i. für ein Stück durchschnittlich 48 421 *M.*; b) 4 601 (4 380) Personenwagen zu 45 458 956 (40 640 137) *M.* Anschaffungskosten; c) 26 838 (25 764) Pack- und Güterwagen mit 315 957 t Ladegewicht zu 92 144 653 (87 569 865) *M.* Beschaffungskosten; ausser diesen waren der Bahnverwaltung noch 919 Privatgüterwagen mit 11 175 t Ladegewicht, meistens Bier- und Kesselwagen, überwiesen, die nur für Zwecke der Eigenthümer verwendet werden; d) 355 (342) Postwagen im Kostenbetrage von 3 709 406 *M.* — Die Gesammtanschaffungssumme sämmtlicher am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Fahrbetriebsmittel bezifferte sich demnach auf 228 035 057 (212 203 549) *M.*

Das Personal der gesammten Staatsbahnverwaltung setzte sich am Ende des Berichtsjahres wie folgt zusammen: a) pragmatisch angestelltes Personal 1 822 mit einem Besoldungsaufwande von 6 891 151 *M.*; b) nicht pragmatisch, jedoch statusmässig angestelltes Personal 23 696, Kostenaufwand 34 696 180 *M.*; c) diätarisch verwendetes Personal 965, Kostenaufwand 1 121 294 *M.*; d) Taglohnpersonal

Hilfsbedienstete, ständig nothwendige Arbeiter, Dienstaushelfer) 12 153, Kostenaufwand 11 642 155 *M.*; c) Bahnunterhaltungsarbeiter 8 350, Kostenaufwand 6 070 894 *M.*; f) Werkstättenarbeiter 4 861, Kostenaufwand 5 423 506 *M.*, zusammen 51 847 (49 110) Personen mit einem Gesammtkostenaufwande von 65 845 185 (62 224 178) *M.* — Unter Hinzurechnung der sonstigen Bezüge des Personals, wie Kommissionsdiäten, Reisekosten, Umzugskosten, Fahr- und Stundengelder, Materialersparnissprämien, Remunerationen u. dergl. zu 5 815 632 *M.* und der Ausgaben für Wohlfahrtszwecke mit 1 750 207 *M.* beziffert sich die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben auf 73 411 025 (69 551 513) *M.*

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 50 192 567 (50 945 369) *M.*, sind daher gegenüber dem Vorjahre um 752 802 *M.* oder 1,48 % zurückgegangen. Befördert wurden 50 104 990 (48 843 666) Personen, somit mehr 2,58 %, und zwar 201 678 in I. Klasse, 2 417 579 in II. Klasse, 46 337 202 in III. Klasse und auf Militärfahrkarten 1 148 531. Während die beträchtlichste Vermehrung der beförderten Personen beim Militär infolge Ermässigung des Militärtarifes von 1,5 auf 1 ₰ für das Kilometer eintrat, hat in der I. Wagenklasse ein Rückgang von 15,26 %, in der II. von 6,73 % gegenüber 1900 stattgefunden. Die Gesammtzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 1 496 521 976 (1 475 603 102), sonach mehr 1,42 % und die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Anzahl der Personenkilometer 262 376 (263 301), sonach um 0,35 % weniger als im Jahre 1900.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen im Berichtsjahre 100 347 718 (105 787 885) *M.*, sind sonach gegenüber 1900 um 5 440 167 *M.* oder 5,14 % gefallen. Von diesen Einnahmen entfallen auf Eilgut 3 457 558 *M.* (gegenüber dem Vorjahre — 3,88 %), auf Frachtgut 91 112 985 *M.* (— 5,53 %), auf Militärgut 320 018 *M.* (+ 2,02 %), auf Vieh 3 020 664 *M.* (+ 4,39 %), auf Leichen 71 526 *M.* (+ 1,49 %) und auf Eisenbahnbaumaterialien 176 776 *M.* (— 10,22 %), endlich auf Nebenerträgnisse 2 188 188 Mark (— 3,59 %). Eine Steigerung ist daher nur beim Militärgut, Vieh- und Leichentransporte, bei den übrigen Transportarten sowie im Gesammtverkehr dagegen eine Minderung erfolgt. Von der Gesammteinnahme treffen auf den inneren Verkehr 33 307 528 *M.*, auf den Wechselverkehr 54 755 881 *M.* und auf den Durchgangsverkehr 12 284 309 *M.* Die Gesammtmenge der beförderten Güter beziffert sich auf 20 386 907 (21 042 608) t, und ist somit infolge der ungünstigen wirthschaftlichen Lage ein Rückgang gegenüber 1900 um 3,12 % eingetreten; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallen sonach 3 533 (3 710) t = um 4,77 % weniger als im Vorjahre.

Das gesammte finanzielle Ergebniss stellt sich nach der Generalrechnung wie folgt: Einnahmen 166 669 883 (171 400 987) *M.*, Ausgaben 130 024 805 (124 741 110) *M.*, demnach Ueberschuss 36 645 078 (46 659 877) *M.* — Für 1901 wurde zur Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld der Betrag von 37 376 252 *M.* benöthigt, weshalb daher nach Verwendung des Ueberschusses von 36 645 078 *M.* aus allgemeinen Staatsfonds noch ein Zuschuss von 731 174 *M.* zu leisten war. — Gegenüber dem Vorjahre haben sich im Betriebsjahre die Einnahmen um 4 731 104 *M.* oder 2,76 % vermindert, dagegen die Ausgaben um 5 283 694 *M.* oder 4,24 % erhöht und der Einnahmeüberschuss sich um 10 014 798 *M.* oder 21,46 % vermindert. Der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, beziffert im Jahre 1901 = 78,01 %, im Jahre 1900 = 72,78 %, sohin im Berichtsjahre mehr um 5,23 %. — Das Anlagekapital für das bayerische Staatsbahnnetz stellt sich im Berichtsjahre auf 1 351 818 191 (1 308 064 951) *M.* und seine Verzinsung berechnet sich auf 2,71 % (3,57 %).

An Betriebsstörungen kamen vor: a) Zugentgleisungen auf freier Strecke 12, in Stationen 21, wobei 132 Fahrzeuge, darunter 33 erheblich, beschädigt wurden; b) Zugzusammenstösse 5 bezw. 37, wobei 245 Fahrzeuge, darunter 78 erheblich, beschädigt wurden; c) sonstige Unfälle 99 bezw. 229, wobei lediglich 7 Fahrzeuge erhebliche Beschädigung erlitten. Die Gesammtzahl der Unfälle beträgt somit 408 (455) und treffen daher auf 100 km Betriebslänge 6,96 (8,00) Unfälle. Aus Anlass dieser Unfälle wurden 8 Reisende getödtet, 61 verletzt: vom Bahnpersonal 49 getödtet und 187 verletzt; von anderen Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn usw. 38 getödtet und 34 verletzt. Die Gesammtzahl der Verunglückten beträgt somit 377 (442), darunter 95 (111) mit tödtlichem Ausgange. An sonstigen Betriebsereignissen kamen vor 7 Erd- und Felsrutschungen und 7 grössere Schneeverwehungen, dann 15 Achs-, 29 Radreifen- und 1 354 Schienenbrüche.

In den 4 Central- und 28 Betriebswerkstätten betrug die Zahl der Handwerker 4 276, der sonstigen Arbeiter 585; die Löhne beliefen sich für erstere auf 4 907 141 *M.* für letztere auf 516 365 *M.*, zusammen auf 5 423 506 *M.* Von den 4 Kohlengasanstalten wurden im ganzen 441 240 cbm Gas zur Stationsbeleuchtung, von den 5 Oelgasanstalten 614 070 cbm Oelgas zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen und in den Mischgasanstalten 104 069 cbm Acetylengas gewonnen und in den elektrischen Beleuchtungsanlagen eine Kraftmenge von 5 263 770 Kilowattstunden erzeugt. In den beiden Schwellenfabriken und Tränkungsanstalten wurden 634 920 Stück Bahnschwellen und 12 832 m Weichenschwellen der Tränkung unterworfen, und zwar mit Quecksilbersublimat, Chlorzink oder nach einer Mischung von letzterem mit Theeröl sowie auch mit Kupfervitriol.

Von den Wohlfahrtseinrichtungen ist hauptsächlich: a) der bahnärztliche Dienst hervorzuheben; seit 1877 sind nämlich bei den bayerischen Staatseisenbahnen Bahnärzte vertragsmässig aufgestellt, welchen gegen eine feste Vergütung die ärztliche Behandlung des mittleren Beamten- und Bedienstetenpersonals und ihrer Angehörigen, dann aber auch die ärztlich-technische Mitwirkung bei Neuaufnahme und Pensionirung dieses Personals, die Hilfeleistung und ärztliche Gutachterabgabe bei Bahnbetriebsunfällen usw. obliegt. Im Berichtsjahre waren nun in 405 Bezirken 391 Bahnärzte nebst 26 Spezialärzten in Thätigkeit, wofür die Kosten sich auf 231 331 *M.* beliefen. Das freie ärztliche Behandlung geniessende Personal betrug 24 197 Personen, auf welche 87,7 (86,3) % Erkrankungsfälle entfielen; b) zu Badekuren für erkrankte Beamte und Bedienstete werden auch Zuschüsse hierfür bewilligt; im ganzen wurden an 18 Kurorten 127 Freikuren mit einem Zuschusse von 12063 *M.* gewährt; c) an Ruhegehältern für pragmatisch angestellte Beamte und deren Hinterbliebenen gelangten 1 070 993 Mark, für nicht pragmatisch Angestellte und deren Hinterbliebenen 5 302 777 *M.* zur Auszahlung; d) die Zuschüsse zur Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse betrugen bei einer Mitgliederzahl von 26 780 Personen 260 332 *M.*, jene zu der Arbeiterpensionskasse A und B bei einem Mitgliederstande von 46 924 Personen 600 794 *M.* und zur Unfallversicherung bei 30 293 Versicherungspflichtigen 593 528 *M.*; endlich wurden e) aus dem gemeinsamen Unterstützungsfonds hilfsbedürftigen Angehörigen der Bahnverwaltung noch 235 011 *M.* an Unterstützungen gewährt.

Bodensee - Dampfschifffahrt. Die Transportmittel bestanden aus: 6 Dampfbooten, 1 Dampffähre, 6 Schleppkähnen und 3 Trajektkähnen im Anschaffungswerthe von 1 876 360 Mark. Befördert wurden 290 251 Personen, 1 247 t Gepäck, 2 284 Thiere in offener, 371 t in geschlossener Ladung und 201 331 t Güter mit einem Frachtenerlös von 485 474 (519 970) *M.* Die Gesammteinnahmen aus dem Unternehmen beziffern sich auf 537 980 *M.*, die Ausgaben auf 448 365 *M.*, der Ueberschuss auf 89 615 *M.*, letzterer gegenüber dem Vorjahre niedriger um 40 716 *M.*

Der Ludwigs - Donau - Mainkanal hat eine Länge von 172,5 km; der Gesammtaufwand für den Bau betrug seiner Zeit etwas über 16 000 000 fl. gleich etwas über 27 000 000 *M.* Im Berichtsjahre wurde er von 1 415 beladenen und 844 leeren Schiffen und 699 Flössen befahren; die bewegte Gütermenge in beiden Richtungen betrug 113 108 (138 606) t, um 25 498 t weniger als im Vorjahre. Das finanzielle Ergebniss war eine Einnahme von 125 195 *M.*, eine Ausgabe von 196 681 *M.*, demnach ein Fehlbetrag von 71 485 (60 568) *M.*

Kettenschleppschifffahrt auf dem Maine. Am Schlusse des Berichtsjahres betrugen die Ausführungskosten 5 739 950 *M.* An Betriebsmitteln sind vorhanden: 5 Kettendampfer und 4 Kohlenkähne; erstere standen 777 Tage im Dienste und legten in 10 457 Stunden 52 618 km zurück; mit ihnen wurden befördert 6 667 Fahrzeuge mit 406 967 t Tragfähigkeit und 57 393 t an Gütern mit einem Frachtenanfall bezw. einer Schleppgebühr von 139 675 *M.* Das finanzielle Ergebniss war eine Einnahme von 139 695 *M.*, eine Ausgabe von 164 148 *M.*, woraus sich ein Fehlbetrag von 24 452 *M.* entziffert. Der Erneuerungsfonds beträgt am Ende des Berichtsjahres 314 300 *M.*

Nachrichten.

Deutschland.

– **Zur Reise des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Süddeutschland** theilt das „W. T.-B." aus München vom 6. d. Mts. mit, die dortige „Allgem. Ztg." melde als Ergebniss der Besprechungen des Ministers Budde mit dem Grafen Crailsheim die erneute Bestätigung der Thatsache, dass die preussisch-hessische Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft gewillt ist, mit den deutschen Bahnverwaltungen gleich gute Beziehungen zu pflegen, wie seiner Zeit Minister v. Thielen, und dass das vollste Vertrauen zu den Bestrebungen der Amtsführung des neuen

Ministers gehegt werde. Der Umstand, dass Minister Budde von hier nach Stuttgart gehe, könne beweiskräftig dafür sein, ebenso wie überhaupt der Eindruck des preussischen Besuches der sei, dass die Grundlage des vorbehaltlosen Einvernehmens mit den süddeutschen Verwaltungen ein natürliches Wachsthum sei, welches in der föderalistischen Grundlage des Reiches feste Wurzeln habe, und in der nüchternen Erkenntniss, dass ein freundnachbarliches Zusammenarbeiten aller Betheiligten unmittelbar für die Finanzen und dann auch dem Reiche von Vortheil sein werde, und dass in dem grossen Konkurrenzkampfe, der dem deutschen Gewerbefleisse international im nächsten Jahrzehnt bevorstehe, auf die energische Zusammenwirkung aller Verkehrsmittel hingewiesen werde. Die pfälzischen Bahnen seien nur nebenbei erwähnt worden. Für sie gebe es nur zwei Möglichkeiten: dass sie entweder Privatunternehmen bleiben oder vom bayerischen Staate übernommen werden. Bezüglich der Mainkanalisation von Offenbach nach Aschaffenburg bestätige sich erfreulicherweise die Hoffnung, dass die Verhandlungen, welche nie geruht hätten, sondern nur durch die Amtsniederlegung des Ministers v. Thielen unterbrochen seien, bald wieder aufgenommen und hoffentlich erfolgreich beendet werden.

Dasselbe Büro meldet aus Stuttgart vom 6. d. Mts.: „Minister Budde hatte gestern Abend gleich nach der Ankunft eine Besprechung mit dem Präsidenten der württembergischen Staatseisenbahnen, Staatsrath v. Balz. Der Besuch hat, wie der ‚Schwäbische Merkur‘ hört, keinen politischen Charakter, sondern ist ein Akt der Höflichkeit. Dass der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten auch den süddeutschen Höfen seine Aufwartung macht und bei dieser Gelegenheit zugleich als Chef der grössten deutschen Eisenbahnverwaltung Fühlung mit den süddeutschen Verwaltungen nimmt, ist ein erfreuliches Zeichen der gegenseitigen bundesfreundlichen Beziehungen.“

Staatsminister Budde war in München vom Prinzregenten empfangen und zur Tafel gezogen worden. Aus Stuttgart wird vom 5. d. Mts. gemeldet: „Staatsminister Budde wird morgen von Sr. Majestät dem König in Audienz empfangen und darauf zur königlichen Tafel gezogen werden. Bei dem Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten findet zu Ehren des Gastes ein Frühstück statt, an dem die Staatsminister, die Gesandten Preussens und Bayerns sowie höhere Beamte der Verkehrsanstalten theilnehmen werden. Am Freitag reist der Minister nach Karlsruhe weiter.“

— **Landeseisenbahnrath.** Dem preussischen Landeseisenbahnrath liess dem „Berl. Akt.“ zufolge der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Vorlage, betreffend eine Frachtermässigung für Cichorienwurzel, Schnitze und Fabrikate, zugehen und übersandte zugleich eine Zusammenstellung der neueren Ausnahmetarife, über deren Einführung der Landeseisenbahnrath zuvor nicht gehört worden ist. Es sind dies die Ausnahmetarife 1. für Lokomotivsteinkohlen und Steinkohlenbriketts vom Saargebiet nach Kufstein transit; 2. für Steinkohlenbriketts von Breslau nach den östlichen Direktionsbezirken und nach den sächsischen Staatsbahnen; 3. für Eisenerz von der Lahn, Dill und Sieg nach den Hochofenstationen; 4. für Koks und Kokskohlen zum Hochofenbetrieb an der Lahn, Dill und Sieg, den mittelrheinischen Hochofenstationen, der Georgs-Marienhütte und Vienenburg; 5. für Roheisen von Oberschlesien nach Ungarn; 6. für Eisen- und Stahldraht, Drahtgeflechte, Schrauben, Muttern usw. sowie Roheisen, zum Spezialtarif III gehörig, von deutschen Stationen nach deutschen Seehäfen für die Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern; 7. für Getreide von Galizien nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen; 8. für rohen Kautschuk (10 t) von Havre und Rotterdam nach St. Petersburg, Riga und Moskau. Ferner theilt der Minister dem Landeseisenbahnrath mit, dass mit Rücksicht auf die Lage des inländischen Zuckermarktes für Zucker zur Ausfuhr, der bis einschliesslich den 31. August 1904 auf einer Binnen- oder Seehafenstation, von der die Ausfuhr stattfinden soll, eingeht, die Ausfuhrfrist von 12 auf 18 Monate verlängert worden ist.

— **Bahnplomben.** Da sich die durch einen früheren Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten versuchsweise eingeführten Vereinfachungen in der Aufzeichnung der Plomben überall bewährt und sich besondere Aufschreibungen der Plombirer neben den Eintragungen in die Bezirks- oder Wagenkontrolbücher fast durchweg als entbehrlich erwiesen haben, so hat der Herr Minister die königliche Eisenbahndirektion in Hannover beauftragt, das Erforderliche beim deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande wegen entsprechender Abänderung der betreffenden Bestimmung der Kundmachung 3 alsbald zu veranlassen und über den Beschluss besonders zu berichten. Im übrigen soll entsprechend dem Muster des Bezirkskontrolbuches — soweit dies noch nicht geschehen — auch im Wagenkontrolbuche eine besondere Spalte „Plombirt durch“ eingerichtet werden.

— **Vorschriften für die Beförderung nicht-eisenbahndienstlicher Telegramme.** Für den Verkehr der Reichs-Telegraphenanstalten untereinander und mit dem Auslande besteht die Vorschrift, dass bei der Annahme von Telegrammen, in denen die Zahl der Taxwörter mit der Zahl der wirklichen Wörter nicht übereinstimmt, die Wortzahl in Form eines Bruches geschrieben wird, dessen Zähler die Zahl der Taxwörter und dessen Nenner die Zahl der wirklichen Wörter angibt. Diese Bestimmung hat den Zweck, die richtige Ueberkunft des Telegramminhalts bei der Beförderung zu sichern und zeitraubende Rückfragen wegen der Wortzählung zu verhüten. Bei der Aufnahme am Apparat ist nur die Zahl der wirklichen Wörter festzustellen, einer Nachprüfung der angegebenen Zahl der Taxwörter durch den nehmenden Beamten bedarf es nicht. Da von den Eisenbahn-Telegraphenanstalten im Kopfe solcher Telegramme, entsprechend den Vorschriften für die Beförderung nicht-eisenbahndienstlicher Telegramme, nur die Zahl der Taxwörter vermerkt wird, so entstehen bei Prüfung und Feststellung der Wortzahl der Telegramme, wenn sie auf Reichs-Telegraphenleitungen übergehen, nicht selten Unsicherheiten und Weiterungen. Auch führt die Abweichung der Vorschriften beider Verwaltungen über die Angabe der Wortzahl dazu, dass das Fehlen von Wörtern, die beim Telegraphiren versehentlich ausgelassen worden sind, leicht übersehen wird. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat deshalb im Einverständniss mit der Reichs-Telegraphenverwaltung die für den Betrieb der Reichs-Telegraphenanstalten gültige Vorschrift über die Angabe der Zahl der Taxwörter und der wirklichen Wörter im Kopf der Telegramme auch für die bei den Eisenbahn-Telegraphenstationen zur Aufnahme gelangenden nicht-eisenbahndienstlichen Telegramme eingeführt. Die Vorschriften für die Beförderung nicht-eisenbahndienstlicher Telegramme sind entsprechend abgeändert.

— **Verpackung von Glasballons.** Den Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin ist von der dortigen königlichen Eisenbahndirektion auf ein von ihnen erstattetes Gutachten die Mittheilung zugegangen, dass die Güterabfertigungsstellen angewiesen seien, bei der Annahme von Glasballons, welche in Körben mit Stroh oder Heu festgestellt und durch Korbdeckel geschützt oder beim Fehlen derselben bis an den Hals mit Strohkränzen umwickelt sind, die im § 58 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung bezeichnete Erklärung nicht zu fordern. Es ist indess dazu bemerkt, dass Entschädigungsansprüche wegen zerbrochener Glasballons auf Grund des § 77 Ziffer 4 a. a. O. ohne Rücksicht darauf, ob eine Erklärung hinterlegt ist oder nicht, nach wie vor abgelehnt werden würden, weil Glasballons, gleichviel in welcher Verpackung sie aufgeliefert werden, nach einem Erkenntniss des Reichsgerichts an und für sich zu denjenigen Gütern gehören, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Bruch zu erleiden.

— **Stargard-Cüstriner Eisenbahn.** Der Aufsichtsrath der Gesellschaft hat einstimmig beschlossen, den Aktionären die Annahme des Verstaatlichungsangebots zu empfehlen unter der Voraussetzung, dass die noch offenen Nebenpunkte geregelt werden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Oktober d. J. in 14 Arbeitstagen 243 651 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 404 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 221 117 und auf den Arbeitstag 15 794 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Oktober d. J. auf den Arbeitstag 1 610 und im ganzen 22 534 Doppelwagen oder 10,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Oktober d. J. 35 500 Doppelwagen gegen 33 618, in Oberschlesien 89 979 Doppelwagen gegen 82 836 und in den drei Bezirken zusammen 369 130 Doppelwagen gegen 337 571 und war demnach im Saarbezirk 1 882 Doppelwagen oder 5,6 %, in Oberschlesien 7 143 Doppelwagen oder 8,6 % und in den drei Bezirken zusammen 31 559 Doppelwagen oder 9,4 % höher, als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat Oktober d. J. stellt sich der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 456 727 Doppelwagen gegen 425 375, im Saarbezirk auf 67 432 Doppelwagen gegen 64 592, in Oberschlesien auf 170 523 Doppelwagen gegen 159 911 und in den drei Bezirken zusammen auf 694 682 Doppelwagen gegen 649 878 und betrug demnach im Ruhrbezirk 31 352 Doppelwagen oder 7,4 %, im Saarbezirk 2 840 Doppelwagen oder 4,4 %, in Oberschlesien 10 612 Doppelwagen oder 6,6 % und in den drei Bezirken zusammen 44 804

Doppelwagen oder 6,9 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte am 17. Oktober d. J. 18 033 Wagen, an welchem Tage diejenige des Vorjahres um 1 846 Doppelwagen überholt wurde. — Bei der hohen, die Versandziffern aller früheren Monate übersteigenden Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts sind im Ruhrrevier nur an zwei Tagen, gegen Ende Oktober, Fehlzahlen von zusammen 565 Wagen zu verzeichnen gewesen, welche jedoch nicht als Wagenmangel bezeichnet werden können, da der Ausfall durch Mehrgestellung an den folgenden Werktagen ausgeglichen wurde.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen 10 Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 3 974 711 Doppelwagen gegen 4 046 678, im Saarbezirk 601 008 Doppelwagen gegen 595 946, in Oberschlesien 1 427 771 Doppelwagen gegen 1 500 068 und in den drei Bezirken zusammen 6 003 490 Doppelwagen gegen 6 142 692 und ist demnach im Ruhrbezirk 71 967 Doppelwagen oder 1,8 % geringer, im Saarbezirk 5 062 Doppelwagen oder 0,8 % höher, in Oberschlesien 72 297 Doppelwagen oder 5,0 % niedriger und in den drei Bezirken zusammen 139 202 Doppelwagen oder 2,3 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 31. Oktober d. J. 83 314 offene Wagen gegen 77 927 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 5 387 oder 6,9 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Oldenburgische Eisenbahnvorlage.** In Bezug hierauf (vergl. unsere Nachricht in Nr. 86 S. 1306 d. Ztg.) enthält die Thronrede, mit welcher der Landtag am 4. d. Mts. eröffnet wurde, folgenden Satz:

„Ueber die Frage, ob und in welcher Weise ein weiterer Ausbau unseres Staatsbahnnetzes angezeigt sei, haben umfassende Ermittelungen stattgefunden, deren Ergebnisse Ihnen vorgelegt werden sollen. Diese Vorarbeiten haben die Staatsregierung zu der Ueberzeugung geführt, dass ein Ausbau der sämmtlichen in Anregung gekommenen Strecken als Staatsbahnen den Ruin der Staatsfinanzen herbeizuführen geeignet sein würde, da ein grosser Theil dieser Bahnen nicht einmal die Betriebskosten aufbringen würde. Daher sind als voraussichtlich einigermaassen rentabel nur die Strecken Ocholt-Grabstede und Löningen-Landesgrenze für den Ausbau in Aussicht genommen, ausserdem im Interesse einer Verbesserung des Verkehres mit dem rechten Weserufer, der Erschliessung der Aussengroden an der unteren Weser für industrielle Etablissements und der ausgleichenden Gerechtigkeit für das Amt Butjadingen die bereits früher beschlossene Strecke Nordenham-Blexerdeich und endlich, wenngleich nicht ohne erhebliche Bedenken, die Strecke Cloppenburg-Friesoythe-Sagterland-Ocholt. Letztere Strecke wird sich allerdings in absehbarer Zeit nicht rentiren; wenn die Staatsregierung trotzdem nach wiederholten Erwägungen den Ausbau vorschlägt, so geschieht dies vor allem mit Rücksicht darauf, dass bei in Aussicht genommenem einfachsten Betriebe die Zubussen voraussichtlich nicht unerschwinglich sein werden, und dass die in Frage stehenden ausgedehnten Landestheile, welche theilweise in erfreulichem Aufschwunge begriffen sind, auch bei Bewilligung sehr erheblicher Zuschüsse kaum jemals imstande sein werden, sich selbst eine Eisenbahn zu verschaffen.

Im übrigen sind im Voranschlage der Landeskasse für zwei Bahnunternehmungen (Cloppenburg-Lindern und Lohne-Dinklage) von dieserhalb mit Anträgen an die Staatsregierung herangetretenen Kommunalverbänden erheblichere Staatszuschüsse vorgesehen und ist zu hoffen, dass auf ähnliche Weise demnächst in grösserem Umfange noch ein Netz von Kommunalbahnen zustande kommen wird.

Die Voranschläge der Eisenbahnbetriebskasse geben namentlich in Rücksicht auf die augenblicklichen Zeitverhältnisse im allgemeinen ein befriedigendes Resultat, und beim Baufonds werden insbesondere der völlige Ausbau des zweiten Gleises nach Bremen-Neustadt und eine beträchtliche Vermehrung des Betriebsmaterials in Aussicht genommen; von den dafür nöthigen Ausgaben ist grösstentheils sofort eine angemessene Verzinsung zu erhoffen.

Endlich wird, um Wünschen der betheiligten Stellen zu entsprechen, die Schaffung eines Eisenbahnraths vorgeschlagen, welcher einerseits der Behörde mit Rath zur Hand gehen, andererseits die Wünsche und Beschwerden der Interessenten jener gegenüber vertreten soll.“

— **Bahnverbindung Donauwörth-Treuchtlingen.** In verschiedenen Zeitungen hat eine Mittheilung Aufnahme gefunden, nach welcher bei Aufstellung des Einzelprojektes der durch Gesetz vom 1. Dezember 1901 genehmigten zweigleisigen Neubaustrecke Donauwörth-Treuchtlingen nach eingehender Untersuchung der Geländeverhältnisse derartige Schwierigkeiten sich herausgestellt hätten, dass der hierfür bewilligte Baukredit nahezu auf das Doppelte erhöht werden müsste usw. Diesen Aufstellungen liegt keinerlei Thatsache zu Grunde; sie sind vielmehr nach jeder Richtung unzutreffend, insoweit sie besagen, dass andere als die schon bei der Gesetzvorlage bekannten und in dieser wie im Voranschlage in Rechnung gezogenen Schwierigkeiten, bestehend in sehr erheblichen Erd- und Felsarbeiten, Kunstbauten und Stationsumbauten, erst während der Ausarbeitung des Einzelprojektes hervorgetreten seien. Diese hatte vielmehr den Erfolg, dass die Linienführung durch Geradestreckung und hiermit Verkürzung der Länge um mehr als 1 km, dann mit durchgängiger Vergrösserung der Kurvenhalbmesser eine nicht ganz unwesentliche Verbesserung erfahren konnte, wobei der Umfang der Erdarbeiten und Kunstbauten viel eher eine Minderung, denn eine Erhöhung aufweisen wird.

— **Pfälzische Eisenbahnen.** Die vom bayerischen Staatsministerium eingesetzte Kommission zum Studium der Verhältnisse der pfälzischen Eisenbahnen hat, wie die Münchener „Allg. Ztg.“ schreibt, am 3. d. Mts. nach 14 tägigem Aufenthalt in der Pfalz ihre Thätigkeit beendet. Ueber das Ergebniss wird mit möglichster Beschleunigung ein Bericht ausgearbeitet und dem Staatsministerium in Vorlage gebracht werden, auf Grund dessen die Frage der Verstaatlichung erwogen und Verhandlungen zwischen dem Ministerium und der Verwaltung der pfälzischen Bahnen geführt werden können. Die Kommission hat sich über alle Verhältnisse unterrichten können. Abgesehen von einzelnen Berechnungen, die die Leistungsfähigkeit der Pensionskasse und einige andere Personalverhältnisse betreffen, ist das gesammelte Material vollauf genügend und das Ergebniss der Thätigkeit der Kommission durchaus geeignet, um eine zuverlässige Grundlage für die weitere Behandlung der Verstaatlichungsfrage zu bilden.

Inzwischen wird in der Pfalz selbst von den nationalliberalen Kreisen der Bevölkerung eine lebhafte, wenngleich zur Zeit offenbar aussichtslose Bewegung für eine zu schaffende Reichseisenbahn-Gemeinschaft unterhalten, in die die pfälzischen Bahnen einzutreten hätten. In einer zu Pirmasens stattgehabten Generalversammlung des dortigen nationalliberalen Vereins berührte der Reichstagsabgeordnete Kommerzienrath Leineweber auch die Frage der Eisenbahnpolitik. Nach einer eingehenden Besprechung der Eisenbahnverhältnisse der Pfalz und der Frage der Verstaatlichung der pfälzischen Bahnen sprach der Redner u. a. die Ansicht aus, eine Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens sei für das Reich, namentlich aber für die Pfalz, wirthschaftlich, finanziell und politisch vortheilhaft und dringend wünschenswerth. Bei Gründung einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft müsse die Pfalz durch ihre isolirte Lage die Kosten bezahlen; also müssten die Pfälzer für eine Reichseisenbahngemeinschaft eintreten. Ob Bayern die pfälzischen Bahnen kaufe und miethweise dem Reiche gebe, sei eine offene Frage, aber „wir erklären uns für eine grossdeutsche Eisenbahngemeinschaft“. Die nationalliberale Partei müsse sich auf den Standpunkt der Centralisation des deutschen Eisenbahnsystems stellen, aber nicht im Sinne der Verpreussung der Eisenbahnen, sondern in der Gestalt der Uebernahme des gesammten Eisenbahnwesens auf das Reich, also für Reichseisenbahnen wirken. Die Bedenken wegen Beschränkung der Landeshoheit würden dem materiellen Ernst der Lage gegenüber nicht lange Stich halten. Es sei für das ganze Deutsche Reich anzustreben: a) Ausbau des Eisenbahnnetzes durch Nebenbahnen, welche die Saugadern für die Hauptbahnen sind; b) Ergänzung des Wagen- und Lokomotivparks und bessere Ausnutzung desselben; c) Verbilligung und Vereinfachung der Personen- und Gütertarife und gleiche Frachtsätze für das ganze Deutsche Reich und d) Konzessionen überhaupt für das Reisepublikum (Kilometerhefte usw.). Redner schloss: Wir fahren Hand in Hand mit Preussen bezw. dem Deutschen Reich am besten und fügen dem Worte „Ein Gott, ein Reich, ein Kaiser“ noch bei „Eine Reichseisenbahn“. Dem Antrag des Abgeordneten, den Ankauf der pfälzischen Bahnen auf die Tagesordnung der im nächsten Frühjahr nach Neustadt a. d. H. einzuberufenden Versammlung der nationalliberalen Partei der Pfalz zu setzen, wurde zugestimmt.

— **Dem sächsischen Eisenbahnrath** für die Wahlperiode 1902 bis 1905 gehören folgende Mitglieder an: Kommerzienrath Haensel in Pirna, Kommerzienrath Philipp in Chemnitz, Spinnereibesitzer Theilig in Neukirchen b. Crimmitschau, Kommerzienrath Preibisch in Reichenau, Kaufmann Eggert in Leipzig, Malerobermeister Grüner in Leipzig, Oekonomierath Andrä auf Braunsdorf b. Tharandt, Rittergutsbesitzer Dr. v. Wächter auf Röcknitz b. Wurzen, Oekonomierath Schubart in Euba, Geh. Oekonomierath Hähnel auf Kuppritz b. Pommritz, Rittergutsbesitzer Kasten auf Rosenberg b. Weischlitz, Staatsrath Dr. Stöhr in Altenburg, Geh. Regierungsrath Dr. Hanitsch in Greiz, Kommerzienrath Weber in Gera, Geh. Oberforstrath Professor Dr. Neumeister in

Tharandt, Bergrath Scheibner in Lugau, Geh. Bergrath Merbach in Freiberg, Direktor Hallbauer in Lauchhammer b. Ruhland, Direktor Steinegger sen. in Mittweida, Geh. Kommerzienrath Niethammer in Kriebstein und Hofklempner Lange in Dresden.

— **Handschreiben des Generaldirektors Eisenlohr in Karlsruhe.** Der Verein badischer Eisenbahnbeamten beabsichtigte in Gemeinschaft mit den übrigen Fachvereinen dem scheidenden Generaldirektor dem Geheimen Rath Eisenlohr aus Dankbarkeit und Verehrung im grossen Festsaale in Karlsruhe ein Abschiedsbankett zu veranstalten. Auf die Anfrage bei Sr. Excellenz ist dem Hauptvorstande, wie wir der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung" entnehmen, nachstehendes Handschreiben zugegangen:

„Die Absicht des Vereins badischer Eisenbahnbeamten, in Gemeinschaft mit den übrigen Fachvereinen der Eisenbahnverwaltung aus Anlass meines Austritts in den Ruhestand ein Festbankett zu veranstalten, ist mir ein herzerfreuendes Zeichen, dass ich während meiner langjährigen Thätigkeit als Generaldirektor nicht nur im amtlichen Verkehr, sondern auch persönlich den Beamten und Bediensteten unserer grossen Verwaltung näher getreten bin, und sehr gern würde ich darum am Schluss meines dienstlichen Wirkens mit den Angehörigen der Verwaltung zu einer Abschiedsfeier mich vereinigen. Nach reiflicher Prüfung glaube ich aber doch darauf verzichten zu sollen, unter anderem auch darum, weil ich in meinem Streben, die Interessen der mir anvertrauten Verwaltung und ihrer Angehörigen nach Kräften zu fördern, doch nur meine Pflicht gethan habe und dafür keine besondere Anerkennung beanspruchen kann. Ich danke daher dem Hauptvorstande des Vereins badischer Eisenbahnbeamten und den Vorständen der übrigen Vereine, welche mir in so liebenswürdiger Weise ihre Zuneigung zu erkennen gegeben haben, von ganzem Herzen, bitte aber, von der Veranstaltung einer äusseren Feier Umgang zu nehmen und versichert zu sein, dass ich überzeugt von Ihrer freundlichen Gesinnung Ihnen zeitlebens ein dankbares Gedenken bewahren werde. In voller Hochachtung Eisenlohr, Geheimer Rath."

— **Ueber den deutschen und ausländischen Lokomotivbau** brachte vor kurzem die „Voss. Ztg." in ihrem Finanz- und Handelstheil eine interessante Zusammenstellung, nach welcher sich die deutsche Ausfuhr an Lokomotiven, die im Jahre 1900 im ganzen 12 300 t im Werthe von rund 14 750 000 *M.* betrug, im Jahre 1901 auf 18 300 t im Werthbetrage von 22 170 000 *M.* gehoben hat. Für die mit Deutschland im Wettbewerb stehenden Vereinigten Staaten von Amerika und England gibt der Aufsatz das Tonnengewicht und den Werthbetrag der ausgeführten Lokomotiven für das Jahr 1900 nicht an. Den Werth der von den Vereinigten Staaten ausgeführten Lokomotiven aber beziffert er für 1900 auf 18 770 000 *M.*, für 1901 auf 17 015 000 *M.*, den Werth der von England ausgeführten Lokomotiven für 1900 auf 30 018 000 *M.*, für 1901 auf 39 000 000 *M.* Es geht hieraus hervor, dass, während England in der Ausfuhr von Lokomotiven auch jetzt noch obenan steht, seine Wettbewerber ihm den Weltmarkt doch bereits insofern streitig machen, als ihre Ausfuhr an Lokomotiven zusammengenommen in beiden Jahren diejenige Englands um ein geringes übertroffen hat. Was nun die Gesammtleistungen Deutschlands und der Vereinigten Staaten auf dem Gebiete des Lokomotivbaues — für England sind nähere Angaben hierüber nicht gemacht — anlangt, so veranschlagt der Verfasser die Zahl der in Deutschland im Betrieb befindlichen Lokomotivfabriken auf 20 und deren Jahresleistung auf 1 600 grosse und 700 kleine Lokomotiven, die nach allen Theilen der Erde — neuerdings auch nach Indien — Absatz finden. In den Vereinigten Staaten hat sich in den Jahren von 1890 bis 1900 die Zahl der Lokomotivfabriken von 19 auf 28, die Zahl der darin fertig gestellten Lokomotiven von 2 409 auf 2 744 und deren gesammter Werthbetrag von 80 000 000 *M.* auf 110 000 000 *M.* gehoben. Der Aufsatz weist dann darauf hin, dass vor einigen Jahren auch die bayerischen Staatsbahnen zwei Schnellzug- und zwei Güterzuglokomotiven von den Baldwin-Werken bezogen haben, und knüpft hieran eine Betrachtung über die Gefahr eines amerikanischen Wettbewerbs, der wir folgende u. E. durchaus zutreffende Ausführung entnehmen: „Die Produktionsverhältnisse in den Vereinigten Staaten sind insofern weit günstiger als in Deutschland, weil der dortige Lokomotivbau sich nur auf einige wenige Arten beschränkt. Die einzelnen Theile liegen als Massenprodukt vorräthig bereit und dadurch sind die oft erstaunlich kurzen Lieferfristen möglich. Dagegen hat gerade der deutsche Lokomotivbau damit zu rechnen, dass die deutschen Bahnverwaltungen über die Einführung einheitlicher Lokomotivkonstruktionen für die verschiedenen Zwecke des Bahnbetriebes sich bisher noch nicht zu einigen vermochten und die Firmen gezwungen sind, nahezu für jede Bahnverwaltung Lokomotiven von besonderer Konstruktion oder doch in anderer Ausführung der einzelnen Theile zu liefern. Wenn es möglich wäre, dem amerikanischen Beispiele nach dieser Richtung hin zu folgen, so würde den deutschen Lokomotivfabriken ausserordentlich gedient sein."

— **„Der enthaltsame Eisenbahner."** Unter diesem Titel erscheint seit vorigem Monat eine Zeitschrift der Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner (V. e. d. E.). Schriftleiter ist der Führer der ganzen Bewegung unter den Eisenbahnern, Eisenbahndirektor de Terra in Stolp i/P. Die uns vorliegende Nr. 1 enthält zunächst eine Mittheilung, dass die Vereinigung jetzt über 500 Mitglieder der verschiedensten Dienstzweige und Grade zähle, auch mehrere Bahnärzte seien ihr zu dankenswerther Förderung ihrer Bestrebungen beigetreten. Auf der am 19. Juli d J. in Kiel abgehaltenen ersten Jahresversammlung sei die Herausgabe einer eigenen Zeitschrift beschlossen, die nun ins Leben trete. Bestimmend dafür war die Erwägung, dass weder die bestehende Fachpresse, noch die schon vorhandenen Abstinenzblätter den besonderen Zielen der Vereinigung völlig gerecht werden können. Weiter enthält die Nummer einen Aufsatz „Zur Einführung", der die Nothwendigkeit der Bekämpfung des Alkohols von neuem betont und nachzuweisen versucht, dass die sogen. Mässigkeitsbestrebungen nicht genügten, weil schon der allgemeine Gebrauch und namentlich der heutige in allen Berufskreisen übliche gewohnheitsmässige Gebrauch des betäubenden Trankes ein schwerer Missbrauch sei. Die Grenzen wirklich „mässigen" Alkoholgenusses seien viel enger, als man meist anzunehmen und zuzugestehen geneigt sei:

„Wenn davon ausgegangen wird, dass von einem ‚mässigen' Genuss nur da die Rede sein kann, wo die vorerwähnten lähmenden Wirkungen nach Verlauf einiger Stunden mit den Hilfsmitteln der Wissenschaft nicht mehr zweifellos nachzuweisen sind, wird etwa ein Glas leichter Wein oder $^1/_3$ l leichtes Bier als die Grenze wirklicher ‚Mässigkeit' zu bezeichnen sein. Wer von allen denen, die alkoholische Getränke zu ihren Mahlzeiten und wohl auch noch in den Zwischenzeiten (als Früh- oder Abendschoppen) zu geniessen pflegen, hält aber wohl diese enge Grenze ein! Und von wie vielen wird sie bei unseren heutigen Trinkgewohnheiten und Trinksitten Tag für Tag sogar mehrmals überschritten."

Zum Schluss meint der Verfasser, es habe sich im Kampf gegen tiefeingewurzelte Irrthümer und Schäden das persönliche Beispiel von jeher als die wirksamste Waffe erwiesen. Deshalb solle auch der, der für seine Person der Herrschaft über sich selbst sicher sei und daher der völligen Enthaltung nicht zu bedürfen glaube, um aller derer willen, die dieser Schwäche unterworfen sind, auf einen Genuss verzichten, der unzähligen Mitmenschen eine beständige Quelle tiefsten Elends sei. Der Verfasser bescheidet sich dann freilich selbst, indem er schliesst:

„Solch' soziales Empfinden wird indess die Mehrzahl der Menschen, wie sie nun einmal geartet ist, schwerlich dazu bestimmen, das entnervende Gift völlig zu meiden. Sehr viel wirkungsvoller wird immer die Erfahrung bleiben, dass allen, Starken und Schwachen, aus der völligen Alkoholenthaltsamkeit eine Zunahme an Kraft und Gesundheit, an Lebensmuth und Lebensfreude erwächst, deren hohen Werth nur der ermessen kann, der selbst längere Zeit alkoholenthaltsam gelebt hat."

Unter der Ueberschrift „Vereinsangelegenheiten" wird dann der Satzungsentwurf mitgetheilt, den die von der Kieler Hauptversammlung eingesetzte Kommission ausgearbeitet hat. Nach § 1 (Zweck der Vereinigung) bekämpft diese „unter Ausschluss aller Bestrebungen politischer oder religiöser Art den Genuss alkoholischer Getränke, weil er namentlich unter der Herrschaft der bestehenden Trinksitten die jetzigen und die späteren Geschlechter in ihrer Gesundheit, ihrer geistigen und wirthschaftlichen Wohlfahrt aufs schwerste schädigt und insbesondere den verantwortlichen Eisenbahndienst ernstlich zu gefährden geeignet ist". § 2 handelt von der Mitgliedschaft und bestimmt u. a.: „Jedes ordentliche Mitglied verpflichtet sich, während der Dauer der Mitgliedschaft keinerlei alkoholische Getränke (Wein, Obstwein, Bier und Branntwein aller Art) zu geniessen. Ausnahmen sind nur statthaft auf Grund ritueller oder ärztlicher Vorschriften für kürzere Zeit. Wer die übernommene Verpflichtung verletzt, ohne seinen Austritt zu erklären, oder mit Zahlung seines Jahresbeitrages bis zum Ablauf des Kalenderjahres im Rückstande bleibt, wird von der Vereinigung ausgeschlossen."

Der Beitrag für das Vereinsjahr beträgt für Arbeiter und Hilfsunterbeamte 1,50 *M.*, für Unterbeamte 2 *M.*, für mittlere Beamte 3 *M.*, für Oberbeamte und Bahnärzte 5 *M.*

— **Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten.** Was Selbsthilfe zu leisten vermag, davon geben die Erfolge des am 1. Januar 1890 in Wirksamkeit getretenen Brandversicherungsvereins preussischer Staatseisenbahnbeamten ein beredtes Zeugniss. Angespornt durch das Beispiel eines gleichen Vereins unter den preussischen Forstbeamten, wurde zu dem angegebenen Zeitpunkte ein auf Gegenseitigkeit beruhender Verein zur Versicherung der beweglichen Habe gegen Feuersgefahr zunächst für die Beamten der preussischen Staatsbahnverwaltung gegründet; später wurde dann die Aufnahmefähigkeit auch auf die ständigen Arbeiter aus-

gedehnt. Der Versicherungsbeitrag wurde vorerst auf 60 ₰ für 1 000 ℳ Versicherungssumme und Jahr festgesetzt. Da die gesammte Verwaltung sowohl durch den Hauptausschuss in Berlin, als auch durch die bei den einzelnen königlichen Eisenbahndirektionen bestehenden Bezirksausschüsse und die von den letzteren bestellten Vertrauensmänner beinahe ausschliesslich ehrenamtlich erfolgt, die Verwaltungskosten mithin nur gering sind, so ist der Erfolg auch ein glänzender. Zur Zeit gehören dem Verein 163 700 Mitglieder an, welche mit rund 490 000 000 ℳ versichert sind. Das angesammelte Vereinsvermögen betrug am 1. Januar d. J. etwa 1 300 000 ℳ in mündelsicheren Papieren und in Baar. Diese günstigen Erfolge in verhältnissmässig so kurzer Zeit des Bestehens des Vereins haben es ihm nunmehr möglich gemacht, vom 1. Januar 1903 ab den Jahresbeitrag von 60 ₰ auf 40 ₰ für 1 000 ℳ Versicherungssumme ohne Rücksicht darauf herabzusetzen, ob der Versicherte in einer grossen Stadt mit feuersicheren Häusern oder in einem Dorfe oder abgelegen von einer Ortschaft unter Strohdach wohnt. Hierdurch ist namentlich den aufnahmefähigen Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung die Möglichkeit geboten, gegen Zahlung eines nur geringen Jahresbeitrages ihre Habe gegen Feuersgefahr zu versichern.

— **Der Eisenbahnverein zu Berlin** hatte seine Mitglieder am 31. Oktober d. J. durch eine eigenartige Veranstaltung erfreut. Der Verein ist in der glücklichen Lage, über ein aus ungefähr 60 Eisenbahnbeamten und -Arbeitern gebildetes Orchester verfügen zu können. Diese Orchestervereinigung trat am genannten Tage mit einer grösseren Musikaufführung zum ersten Male seit ihrem Bestehen im Rahmen des Vereins an die Oeffentlichkeit. Die schönen Räume von Keller's neuer Philharmonie (Köpenicker Strasse 96/97) waren von etwa 2 000 Personen, Eisenbahnbeamten und -Arbeitern aller Dienstklassen, bis auf den letzten Platz gefüllt. Von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin hatten sich Präsident Kranold und zahlreiche Direktionsmitglieder und Inspektionsvorstände, von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Ministerialdirektoren Schroeder, Kirchhoff und Wehrmann mit ihren Damen eingefunden. Ihren Höhepunkt erreichte die festliche Veranstaltung, als der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Budde mit seiner Gemahlin erschien und, nach Begrüssung durch den Vereinsvorsitzenden, Geheimen Regierungsrath Dr. Roesler, im Kreise seiner Eisenbahner Platz nahm.

Eingeleitet wurde die Aufführung durch einen von dem Eisenbahnsekretär Fuchs verfassten, von Fräulein Kirchhoff, der Tochter eines Vereinsmitgliedes, in formvollendeter Weise zum Vortrag gebrachten Prolog. Das Programm selbst wies Werke von Mendelssohn, Brahms, Strauss und anderen namhaften Komponisten auf. Meisterhaft gespielt wurde die Ouvertüre „Ruy Blas“ von Mendelssohn. Die Aufführung liess erkennen, welchen Eifer und Fleiss die Mitglieder der Orchestervereinigung unter ihrem Dirigenten, Eisenbahnsekretär Braune, in der kurzen Zeit des Bestehens — die Vereinigung ist erst am 10. September d. J. gegründet worden — auf die Einübung der Musikstücke verwendet hatten. Wohlverdienter Beifall folgte jedem Stück, und nicht geringeren Beifall erntete die aus 50 Sängern, fast ausschliesslich Arbeitern und Handwerkern der Hauptwerkstatt Grunewald, bestehende Sängervereinigung des Bezirksvereins 5, die durch den Vortrag dreier Lieder dem Programm eine angenehme Abwechselung verschafft hatte. Der Herr Minister sprach allen Mitwirkenden sowie dem Vorsitzenden des Hauptvorstandes, Geheimen Regierungsrath Dr. Roesler, und den Mitgliedern des Wirthschaftsausschusses, denen die Arrangements der ganzen Vorstellung obgelegen hatten, wiederholt seine volle Anerkennung aus und verweilte bis zum Schlusse des Konzertes, welches in dem in die preussische Nationalhymne ausklingenden Potpourri von Seidenglanz einen würdevollen Abschluss fand.

Die Aufführung legte beredtes Zeugniss ab von dem Geiste der Zusammengehörigkeit, der in dem Eisenbahnverein zu Berlin herrscht, der allein es ermöglicht, neben den grossen sozialen Zielen, die der Verein sich gesteckt hat, auch auf anderen Gebieten Erfolge, wie sie die beschriebene Veranstaltung gebracht hat, zu erreichen.

— **Die Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung zu Berlin** hielt ihre Eröffnungssitzung für das Winterhalbjahr 1902/03 am 4. d. Mts. im Saal 8 des Abgeordnetenhauses ab. Wir haben in Nr. 84 S. 1273 d. Ztg. auf diesen Gegenstand hingewiesen und namentlich auch hervorgehoben, dass die mit dem Sommer 1902 ins Leben getretene Vereinigung mit dem beginnenden Halbjahre auch eisenbahnwissenschaftliche Vorträge in den Bereich ihrer Wirksamkeit einbezogen hat. Zur Versammlung hatten sich ausser den Lehrern 36 Theilnehmer aus allen preussischen Provinzen eingefunden. Die Sitzung wurde eröffnet durch eine Ansprache des Ministerialdirektors Dr. T h i e l als Vorsitzenden des Vorstandes: hieran schloss sich eine eingehende Darlegung des Geheimen Ober-Regierungsraths Dr. E l s t e r über den Lehrplan und namentlich über die darin in Aussicht genommenen wissenschaftlichen Ausflüge. An dieser Stelle möchten wir daran erinnern, dass die jetzt mit so erfreulichem Erfolg ins Leben gerufene Veranstaltung aus Erwägungen der obersten Unterrichtsbehörde hervorgegangen ist, wie sie u. a. durch eine im Juliheft 1900 des Archivs für Eisenbahnwesen vom Geheimen Regierungsrath Professor Dr. Gustav Cohn in Göttingen veröffentlichte Abhandlung über die staatswissenschaftliche Vorbildung zum höheren Verwaltungsdienst in Preussen hervorgerufen sind. Die Anregungen des Ministeriums der geistlichen und Unterrichtsangelegenheiten fanden bei den anderen betheiligten hohen Stellen bereitwilliges Entgegenkommen, und so hat nunmehr die unter dem Ehrenvorsitz des Reichskanzlers stehende neue Anstalt einen gesicherten Bestand gewonnen; wir begrüssen es namentlich als einen dankenswerthen Fortschritt, dass jetzt auch das Verkehrswesen im Lehrplan eine ausgiebige Berücksichtigung gefunden hat. Die von den Geheimräthen Dr. v. d. L e y e n und K r ö n i g in den Räumen der Universität über Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen und über die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen gehaltenen fachwissenschaftlichen Vorlesungen (siehe Nr. 83 S. 1255 d. Ztg.) bilden nunmehr zugleich einen Bestandtheil der sogen. Konversatorien der Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahndirektor S c h u m a c h e r, Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion in Potsdam, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Der Regierungsrath bei der Generaldirektion der b a y e r i s c h e n Staatseisenbahnen Georg S e i l e r ist zum Eisenbahnbetriebsdirektor in Regensburg befördert worden.

Oesterreich.

— **Die Forderung der Industrie nach neuen grossen Investitionen.** Der Verein der Montanindustriellen veranstaltet am 17. d. Mts. eine Versammlung, um die Gründe für den ungünstigen Geschäftsgang der Eisen-, Wagen-, Lokomotiv- und Maschinenindustrie zu erheben und für die Erlangung grosser staatlicher Aufträge einzutreten. Für den Beschluss, die Versammlung abzuhalten, war der Gesichtspunkt maassgebend, dass sich die Industrieförderung der Regierung nur in den Grenzen des allerdringendsten eigenen Bedarfes halte. Die Staatsverwaltung bestelle nur jene Fahrbetriebsmittel, die sie unumgänglich benöthige, um wenige Monate früher. Dafür verlange sie aber Preiskonzessionen. Acht Wagenfabriken in Oesterreich, deren gesammte Leistungsfähigkeit 1 350 Personenwagen und 14 150 Dienst- und Lastwagen umfasse, hätten seit dem Juli 1901 ihren Arbeiterstand auf die Hälfte herabgesetzt und arbeiten nur 3/4 Tage. Die Leistung der Wagenfabriken sei auf den dritten Theil herabgemindert. Die vom Eisenbahnminister in Aussicht genommene Bestellung von 470 Wagen biete den Wagenfabriken selbst bei der jetzigen Verminderung der Arbeitszeit nur eine Beschäftigung von etwa fünf Wochen. Ferner wird geltend gemacht, dass trotz der Nothlage der Industrie im Staatsvoranschlag für das Jahr 1903 für Ersatzwagen nur 1 700 000 Kr. gegen 2 000 000 Kr. im Vorjahre eingestellt worden seien. Die Lage der Industrie sei auch durch die Taktik der Regierung verschuldet worden, welche mit den wichtigsten öffentlichen Bauten in verschiedenen Staatsverwaltungszweigen im Rückstande geblieben sei. Die Erweiterung von Bahnhöfen, der Ausbau des Telegraphen- und Fernsprechnetzes, die Errichtung vieler neuer Strassen, Brücken und Gebäude sei dringend nothwendig und werde nicht ausgeführt. Es müsste eine Besserung in der Lage dieser Industriezweige eintreten, wenn die Bauten im Ressort des Handels- und Justizministeriums und des Ministeriums des Innern durchgeführt würden und wenn die Staatseisenbahnverwaltung die Ausbesserung und Umgestaltung alter Wagen zum grössten Theil den privaten Fabriken überweisen würde.

— **Kosten der Kohlenbeschaffung bei den österreichischen Eisenbahnen.** Der Grubenarbeiterausstand des Jahres 1900 hat in den letzten zwei Jahren eine starke Belastung der Eisenbahnen aus dem Titel des Brennmaterialverbrauches zur Folge gehabt. Die Bahnen waren genöthigt, Abschlüsse zu den höchsten Preisen auf längere Dauer zu machen, und sie hatten daher unter den Nachwirkungen des Ausstandes während der ganzen Dauer dieser Abschlüsse zu leiden. Der „Oesterr. Tarifanzeiger“ stellt die Ausgaben für Brennmaterial zusammen, welche den grossen Privatbahnen in den letzten drei Jahren erwachsen sind. Es haben danach für Zugförderungszwecke ausgegeben:

	1899	1900	1901
	Kronen		
Staatsbahngesellschaft	1 596 949	2 445 421	3 161 897
Südbahn	5 538 980	6 663 935	7 219 744
Ferdinands-Nordbahn	2 356 046	2 882 252	3 040 636
Nordwestbahn Lit. A	846 387	1 121 975	989 122
" " B	345 321	543 420	389 403
Buschtěhrader Bahn Lit. A	179 538	348 546	203 406
" " B	272 154	521 949	298 391
Aussig-Teplitzer Bahn	183 948	235 842	330 695
Böhmische Nordbahn	380 794	461 258	444 354

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich ist, sind die Wirkungen der Kohlentheuerung nicht bei allen Bahnen gleich gewesen. Einige haben schon im Jahre 1901 die Ausgaben wieder herabmindern können, so die Nordwestbahn, Buschtěhrader Bahn und böhmische Nordbahn, die anderen aber haben gerade im Jahre 1901 den grössten Aufwand gehabt. (Dies hängt wohl mit der seit 1899 gesteigerten Leistung zusammen.) Für das laufende Jahr konnten sich die Bahnen die gegenwärtigen Tiefpreise der Kohle noch nicht nutzbar machen, immerhin werden auch schon die diesjährigen Betriebsrechnungen stark entlastet sein. Die grössten Ersparnisse werden die Staatsbahngesellschaft und die Südbahn aufweisen. Bei der ersteren dürfte das Mindererforderniss 1 000 000 Kr. ausmachen, bei der letzteren wird es nicht so gross sein, weil die im Jahre 1900 gemachten Abschlüsse zum Theile auch noch das Jahr 1902 belasteten. In einer eigenartigen Lage befindet sich die Nordwestbahn. Sie war vom Kohlenarbeiterausstand verhältnissmässig wenig berührt, da sie mehrjährige Verträge hatte, die sie der Nothwendigkeit enthoben, unter dem Drucke der Kohlentheuerung Verträge abzuschliessen. Diese Verträge sind Ende 1901 abgelaufen und die neuen Abschlüsse dürften wohl kaum wesentlich günstiger ausgefallen sein. Die Aussig-Teplitzer Bahn hatte im Vorjahre noch ein Mehrerforderniss von etwa 150 000 Kr., die böhmische Nordbahn ein solches von 65 000 Kr. gegen 1899.

Für das Jahr 1903 stehen noch weitere Entlastungen an den Kosten der Kohlenbeschaffungen bevor. Die Abschlüsse, die jetzt gemacht werden, erfolgen zu Tiefpreisen, wie sie seit 1899 nicht verzeichnet wurden.

— **Das Eisenbahnministerium und die Eisenwerke.** Das Eisenbahnministerium hat mit einigen österreichischen Eisenwerken über die Vergebung des Bedarfes der Staatsbahnen an Achsen und Radreifen für das Jahr 1903 verhandelt. Dabei kommen in Betracht die Alpine Montangesellschaft, Witkowitz und Ternitz, die in ihren Angeboten dieselben Preise wie im Jahre 1896 forderten. Damals ist der Abschluss für fünf Jahre gemacht worden. Im laufenden Jahre wurden die Preise durch den Kartellkampf gedrückt. Das Eisenbahnministerium sah sich nach längeren Verhandlungen veranlasst, den von den Werken geforderten Preis mit einem Abschlag von 2 %, den auch die Werke annahmen, zuzugestehen.

— **Personentarif der Buschtěhrader Bahn.** Wie bereits vor kurzem gemeldet, wurde der Buschtěhrader Eisenbahn die Genehmigung ertheilt, ihre Personentarife auf das Ausmaass des Tarifs der österreichischen Staatsbahnen zu erhöhen. Diese Erhöhung wurde an die Bedingung geknüpft, dass das Mehrerträgniss, welches sich aus der Tariferhöhung ergibt, bezüglich der Linien, für welche die Tarifbestimmungen der Konzession vom Jahre 1868 gelten, in die Berechnung der seinerzeitigen Einlösungsrente im Falle der Verstaatlichung nicht einbezogen werde. Hierbei werden jedoch die Einnahmen des Jahres 1902 als Mindesteinnahmen betrachtet, so dass die Abrechnung der Mehreinnahmen von der Einlösungsrente nur in dem Maasse erfolgen darf, als die Roheinnahme aus dem Personenverkehre vom Jahre 1903 ab in den für die Berechnung der Einlösungsrente in Betracht kommenden Jahren nicht unter die Einnahme des Jahres 1902 sinkt. Ausserdem hat die Buschtěhrader Bahn die Einführung besonderer Arbeiterkarten mit ausserordentlichen Ermässigungen zugestanden. Die Buschtěhrader Bahn berechnet die Mehreinnahme aus der Erhöhung der Personentarife auf 250 000 Kr. im Jahre. Es verlautet, dass die Regierung angesichts der ungünstigen Betriebsergebnisse der Buschtěhrader Bahn nicht abgeneigt sei, die angesuchte Erhöhung unter gewissen Bedingungen zu bewilligen.

— **Fahrkartensteuer.** Kürzlich hat im Eisenbahnministerium in Angelegenheit der Durchführung des Fahrkartensteuergesetzes auf Anregung des Verbandes der Lokalbahnen eine Besprechung stattgefunden, in welcher die erschienenen Vertreter der Lokalbahnen eine Reihe von Wünschen in Betreff der Einrechnung der Steuer in die Fahrpreise sowie in Betreff der Auslegung der gesetzlichen Bestimmung über die Steuerbefreiung für Kleinbahnen vorbrachten. Es ist kaum daran zu zweifeln, dass die betheiligten Ministerien bestrebt sein werden, gegenüber den berechtigten Wünschen der Lokalbahnen thunlichstes Entgegenkommen zu bethätigen.

— **Empfang einer Abordnung von Bediensteten der Staatseisenbahngesellschaft.** Dieser Tage hat der Direktor der Staatsbahngesellschaft eine aus neun Mitgliedern bestehende Abordnung von Unterbeamten, Dienern und Arbeitern empfangen. In der Abordnung waren Angestellte aller Dienstzweige, namentlich des Fahrpersonals, vertreten. Der Führer der Abordnung brachte im allgemeinen die Wünsche der Bediensteten mit Bezug auf die bevorstehende Verstaatlichung vor und überreichte einschlägige Eingaben der Bediensteten der verschiedenen Dienstzweige. Der Direktor erwiderte, dass die Verwaltung bemüht gewesen sei, die berechtigten Wünsche auch ohne Zusammenhang mit der Verstaatlichung zu erfüllen. Sie habe trotz der ungünstigen Lage der Industrie in den Werkstätten keine Einschränkung der Arbeiterzahl vorgenommen, sondern lieber die Arbeitszeit etwas gekürzt, um niemanden entlassen zu müssen. Die Gesellschaft lasse jetzt in den Werkstätten nur bis 4 Uhr statt bis 6 Uhr arbeiten, konnte aber ihren Personalstand aufrechterhalten. Die Verwaltung habe in den letzten fünf Vierteljahren 1 500 bis 1 600 Bedienstete in den Provisionsfonds aufgenommen. Sie beabsichtige, im Falle der Verstaatlichung dafür zu sorgen, dass die Gesammtheit der Bediensteten von den Staatsbahnen übernommen werde, und dass nicht nur die verbrieften Rechte, sondern auch die freiwillig dem Personal gemachten Zugeständnisse von der Regierung anerkannt werden. Besonders der letztere Umstand sei wichtig, weil viele ältere Arbeiter und Bedienstete, die keine Pensions- und Provisionsansprüche haben, von der Gesellschaft im Gnadenwege Altersversorgungen erhalten, die auch von der Staatsverwaltung anerkannt werden sollen. Er könne aber verschiedene Wünsche, die gegenwärtig in der Absicht vorgebracht wurden, um sich aus Anlass der Verstaatlichung noch möglichst rasch Vortheile zu sichern, nicht für berechtigt ansehen. So hätten die Bediensteten gewiss keinen Anspruch darauf, vor der Verstaatlichung noch in eine höhere Gehaltsklasse versetzt zu werden. Die Hauptsache sei, dass berechtigte Ansprüche aus Anlass der Verstaatlichung nicht geschmälert werden.

— **Zur Tauernbahnfrage.** Aus Salzburg wird berichtet, dass der dortige Gemeinderath beschlossen habe, einen unverzinslichen Beitrag von 100 000 Kr. in zehn Jahresraten für die Tauernbahn, jedoch erst von dem Zeitpunkte an zu gewähren, wenn deren Bau nach allen Seiten hin gesetzlich gesichert sein wird.

— **Eine Prioritätsanleihe der böhmischen Nordbahn.** Der Verwaltungsrath hat eine Eingabe an das Eisenbahnministerium gerichtet, in welcher er um die Bewilligung zur Ausgabe einer Prioritätsanleihe ansucht. Der Erlös soll zur Tilgung der schwebenden Schuld, zur Bestreitung der Anlagekosten der herzustellenden Lokalbahnen und zur Schaffung eines Investitionsfonds verwendet werden.

— **Centralbahnhof Karlsbad.** Gelegentlich einer Studienreise in Böhmen hat der Eisenbahnminister auch für die Frage des Centralbahnhofes in Karlsbad lebhaftes Interesse bekundet und eine Austragung der noch ungelösten Fragen als sehr wünschenswerth bezeichnet. In diesen Fragen spielt auch die Stellungnahme der Buschtěhrader Eisenbahn zu der Herstellung der beiden Kurven nach Putschirn und Dallwitz eine nicht untergeordnete Rolle. Die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn ist nun eingeladen worden, Vertreter zu einer im Eisenbahnministerium hierüber zu pflegenden mündlichen Besprechung zu entsenden.

— **St. Petersburg-Cannes-Express.** Zwischen Petersburg und Nizza/Cannes über Warschau-Granica-Wien-Leoben-Tarvis-Pontafel wird in der Winterzeit 1902/03 in beiden Verkehrsrichtungen wöchentlich zwei Mal ein Expresszug mit direktem Schlafwagen I. Klasse und einem Speisewagen, letzterer nur zwischen St. Petersburg und Granica sowie zwischen Wien und Cannes, verkehren. Der Zug wird in der Richtung Cannes-Petersburg vom 15. d. Mts. ab in Cannes jeden Sonnabend und Mittwoch um 11.18 Uhr Vormittags, in Nizza um 12.05 Uhr Mittags (Pariser Zeit) abgelassen. In Wien Nordbahnhof erfolgt die Abfahrt jeden Sonntag und Donnerstag vom 16. d. Mts. ab um 9.05 Uhr Abends (M.-E. Z.), um in Petersburg jeden Dienstag und Sonnabend vom 18. d. Mts. ab um 11.45 Uhr Vormittags (Petersburger Zeit) einzutreffen. Die Reisedauer Wien-Petersburg beträgt 37 Stunden 39 Minuten und Cannes-Petersburg 70 Stunden 31 Minuten.

In der Richtung Petersburg-Cannes erfolgt die Abfahrt in Petersburg jeden Sonntag und Donnerstag vom 16. d. Mts. ab um 9 Uhr Abends, die Ankunft in Wien Nordbahnhof Dienstags und Sonnabends vom 18. d. Mts. ab um 7.30 Uhr früh (M.-E. Z.), in Nizza Mittwochs und Sonntags vom 19. d. Mts. ab um 2.21 Uhr Nachmittags (Pariser Zeit) und in Cannes um 3.04 Uhr. Es beträgt daher die Reisedauer Petersburg-Wien 35 Stunden 31 Minuten und Petersburg-Cannes 68 Stunden.

Zwischen Wien Südbahnhof und Cannes verkehrt der Expresszug täglich.

Uebrige europäische Länder.

— **Norwegische Nordlandbahn.** Man schreibt der „Köln. Zeitung" aus Christiania: Während das schwedische Bahnnetz schon vor einem Jahrzehnt bis weit über den Polarkreis vorgeschoben wurde, reicht die Bahn in Norwegen nicht höher als bis Drontheim. Augenblicklich geht zwar auch in der arktischen Region Norwegens eine Bahn der Vollendung entgegen, die Ofotenbahn, aber diese ist eine Querbahn, die Norwegen mit Schweden verbindet. An einem Schienenstrang, der ähnlich wie die schwedische Nordbahn das nördliche Norwegen mit den südlichen Landestheilen verbindet, fehlt es dagegen. Neuerdings hat man indessen auch in Norwegen begonnen, die bis zur alten Krönungsstadt Drontheim führende sogen. Nordlandbahn, die etwa 700 km lang ist, in nördlicher Richtung fortzuführen. Eine etwa 52 km lange Strecke, bis Levanger reichend, wurde dieser Tage unter grossen Feierlichkeiten eingeweiht. Da die Bahn theilweise am Drontheimer Fjord entlang geht, bietet sie ausserordentlich schöne Partien. Man ist auf eine weitere Fortsetzung der Bahn gegen Norden bedacht, doch werden wohl noch viele Jahre darüber hingehen, ehe sie das in Aussicht genommene Ziel erreicht, denn zunächst harrt noch die wichtige Bahn Bergen-Christiania der Vollendung.

— **Eisenbahnunfall bei Reims.** Am 4. d. Mts. ereignete sich in der Nähe von Reims ein schwerer Unfall, bei welchem zehn Personen verletzt wurden, darunter zwei schwer. Unter letzteren befand sich ein Bruder des ehemaligen Ministers des Auswärtigen, Hanotaux; er erlitt einen Bruch beider Beine und ist inzwischen an den Folgen der Verletzung verstorben. Nähere Nachrichten fehlen noch.

— **Elektrische Bahn Bergamo - San Pellegrino - San Giovanni-Bianco.** Die von der Provinz Bergamo geplante Brembanathalbahn soll nach Mittheilung des „Monitore delle str. ferr." eine Länge von etwa 30 km erhalten. Der geringste Krümmungshalbmesser wird 150 m, die grössten Steigungen sollen 24 ‰ betragen. Die nothwendigen Kunstbauten bestehen aus einer Anzahl von Brücken, Viadukten und Unterstützungsmauern. Es sollen neun Stationen, die auch dem Güterverkehr dienen, und sieben Haltestellen errichtet werden. Der Betrieb erfolgt durch Elektrizität; die Kraft soll einem Kraftwerke, das durch den Brembanafluss gespeist wird, entnommen werden. Man plant, täglich 10 bis 12 Paar Züge laufen zu lassen. Die Baukosten und die Kosten der ersten Einrichtung sind auf 4 822 400 Mark berechnet worden.

— **Herr Carnegie auf der Untergrundbahn.** Unter dieser Ueberschrift ging dieser Tage durch die Zeitungen eine sehr beweglich geschilderte Geschichte, wie der Beherrscher des amerikanischen Stahltrustes auf einer der Londoner Untergrundbahnen mit einer Fahrkarte III. Klasse in einem Wagen I. Klasse angetroffen sei, wie er dann habe den Zug verlassen müssen, um im Stationsbüro ordnungsmässig verhört zu werden. Man habe von ihm die Hinterlegung einer Pfandsumme von 1 £ verlangt usw. usw. Carnegie hatte von dem Vorhandensein mehrerer Klassen in der Untergrundbahn nichts gewusst, nur eine Fahrkarte verlangt und bezahlt, ohne sich weiter um Preis und Klasse zu kümmern. Wir erwähnen die Sache nicht um ihrer selbst willen, sondern nur, um ihr die Aeusserung eines bekannten Berliner Blattes gegenüberzustellen, das vor einiger Zeit schrieb: „Wann wird die Unsitte aufhören, dass jeder Bahnreisende, der über sein Ziel hinausfährt, als Verbrecher behandelt wird und nachbezahlen muss? Im freien England kennt man das nicht. Da wird der so Verunglückte um so höflicher behandelt und umsonst zurücktransportirt."

Man sieht, dass auch im „freien England" für den Fahrkartendienst Regeln bestehen, deren Ausserachtlassung für den Reisenden, auch wenn sie lediglich aus Unachtsamkeit oder Unkenntniss geschieht, mit Unannehmlichkeiten verknüpft ist. So sehr wir eine möglichst rücksichtsvolle Handhabung der Vorschriften überall da befürworten, wo bei dem Reisenden keine böse Absicht, sondern nur ein Versehen vorliegt, und so unangebracht es unter Umständen sein mag, wenn gegen offenbar unbeholfene und unkundige Reisende gleich mit Protokollirungen, Pfandnahmen und Aehnlichem vorgegangen wird, so wenig können Vorschriften zur Aufrechthaltung der Ordnung entbehrt und so wenig kann es vermieden werden, dass Reisenden, die diese Regeln wenn auch aus Unachtsamkeit oder Unkenntniss verletzen, daraus zunächst einige Unbequemlichkeiten wie Nachzahlungen und dergl. entstehen. Der Fall Carnegie zeigt, dass auch im freien England selbst Milliardäre vor solchen Folgen ihrer Unkenntniss nicht sicher sind. Quod erat demonstrandum.

— **Warschau - Kalisch.** Immer wieder tauchen in deutschen Zeitungen Nachrichten aus russischer Quelle auf, dass die Frage des Anschlusses der Kalischer Bahn an die preussischen Bahnen nun endlich ihre Erledigung gefunden habe, und zwar in der Art, dass die nach Deutschland gehenden Güter in Kalisch umgeladen und verzollt werden. An unterrichteter deutscher Stelle ist von einer Erledigung der schwebenden Frage nichts bekannt.

Fremde Welttheile.

— **Die Einwirkung der chinesischen Eisenbahnen auf den Inlandverkehr.** Einen interessanten Versuch hat, wie die „Köln. Zeitung" aus japanischer Quelle berichtet, der Generaldirektor der chinesischen Seezölle, Sir Robert Hart, unternommen, um den Inlandhandel in China, für den nun mit dem Bau der grossen Eisenbahnlinien eine ganz neue Zeit beginnt, von den unnützen und doch so schädlichen Zollscherereien zu befreien. Sir R. Hart soll nämlich der Regierung in Peking den Entwurf eines neuen Reglements für Behandlung der Waaren auf Eisenbahnen überreicht haben, der den eigenartigen Verhältnissen im chinesischen Inlande, insbesondere der Eifersucht und Abschliessung der verschiedenen Provinzen untereinander, in geschickter Weise Rechnung zu tragen sucht. Aus dem Entwurf ist zu erwähnen, dass die Waaren, die aus einer Provinz in die andere gehen, einer besonderen Behandlung unterliegen. Kleineres Reisegepäck der Reisenden bleibt dabei frei von Revision und Verzollung; dagegen werden die Güterwagen an der Grenze der neuen Provinz durchgesehen und ihre Waaren verzollt. Ausfuhrzoll wird von keiner Provinz erhoben. Falls Waaren mehrmals dieselbe Provinzialgrenze einkommend zu überschreiten haben, erhalten sie auf der ersten Grenzstation einen Freischein für die folgenden. Fremde Waaren, die den Inlandzoll entrichtet haben, und einheimische Erzeugnisse, die unter Transitpass nach einem Ausfuhrhafen gehen, bleiben zollfrei. Die Höhe des beim Eingang in eine Provinz zu erhebenden Zolles soll nach Maassgabe des Tarifes der Seezollämter bestimmt werden. Von den an den Provinzialgrenzen erhobenen Zöllen wird ein Zehntel zur Deckung der Verwaltungskosten abgezogen, drei Zehntel gehen an die Provinz, der die Waare entstammt, und sechs Zehntel verbleiben der Provinz, in der die Waare verbraucht wird.

Der Entwurf, so bemerkt die „Köln. Ztg.", zeigt die zunehmende Erkenntniss, dass die bisherigen Inlandzoll- und Likinverhältnisse in China angesichts der wachsenden Eisenbahnen und des zunehmenden Dampferverkehres auf Flüssen und Seen geradezu unmöglich werden und auf die eine oder andere Art mit den neuen Verkehrsmitteln in Einklang gebracht werden müssen.

— **Ueber die Schantungbahn** sprach der Präsident der Schantung Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft Wirkl. Geheimerath Dr. Fischer am 4. d. Mts. in einer zu seinen Ehren veranstalteten Festsitzung der Abtheilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft. Der Vortragende ist selbst vor kurzem von einer Bereisung der Bahn zurückgekehrt und sprach über seine Eindrücke und Erlebnisse dort. Er bereiste in Begleitung seines Sohnes die Bahnlinie vom Hafen Tsingtau bis nach Tsienanfu mit der Bahn, soweit sie fertig, von Weihsien meist zu Pferde oder in der Sänfte, 700 km in 20 Tagen. Baurath Hildebrand, der Bauleiter der Schantung-Eisenbahn, führte die aus 30 Köpfen bestehende Expedition, die natürlich Betten, Lebensmittel und vor allem Trinkwasser mitnehmen musste. Ein chinesischer Dolmetscher besorgte die Vermittelung; ein Reiteroffizier sowie zwei Abgesandte des Guvernörs von Schantung sorgten in vorzüglicher Weise, dass der Expedition an allen Orten die üblichen ehrenvollen Empfänge und die nöthige Unterstützung zu Theil wurden.

Im Süden der Bahn erstreckt sich ein schroffer, gänzlich unbewaldeter Gebirgszug, von Wasserläufen, welche nach Gewitterregen zu reissenden Strömen werden, durchzogen. Im Norden liegt die fruchtbare Ebene Poschan, wo 30 000 000 Menschen auf einem Gebiet halb so gross wie das Königreich Preussen wohnen. Sie treiben vorwiegend Acker- und Gemüsebau und zwar sehr sorgfältig; jeder Fussbreit Erde wird benutzt. Da es aber keine Land- und Wasserstrassen gibt — die alten Heerstrassen sind verwahrlost, der Kaiserkanal versandet —, so ist der Transport von Waaren und Produkten

äusserst mühselig. Die Eisenbahn wird Handel, Industrie und Ackerbau heben und demnach eine Wohlthat für das Land sein. So wird sie auch von den Bewohnern angesehen und keineswegs feindlich, wie hier behauptet wurde. Man ist den Deutschen, die Arbeit und Geld ins Land bringen, gewogen und erkennt es an, dass sie die Geister der Luft und des Wassers rücksichtsvoll behandeln und für die Ahnengräber gute Preise zahlen, was die Ahnen zu versöhnen scheint.

Die Bahn führt ausser an den volkreichen Städten Tschingtschanfu, Tschautschou und Tsinanfu auch an drei bedeutenden Kohlenlagern vorbei, deren Ausnutzung jetzt durch die Ingeniöre der deutschen Bergbaugesellschaft rationell betrieben wird. Die Ausbeute verspricht nach bescheidenster Berechnung eine so grosse zu werden, dass Millionen von Menschen mit Kohlen versorgt werden können und auch der Aermste in Zukunft Kohlen kaufen kann — ein grosser Segen bei den kalten Wintern dort. Auch der Bedarf an Eisen wird in Zukunft durch Deutsche gedeckt werden. Ein grosses Lager von Eisenmagnetstein wird durch deutsche Bergleute zu Tage gefördert. Den Chinesen fehlen zum Bergwerkbetrieb die technischen Kenntnisse und Mittel. Die Bohrungen und Schachtabteufungen sind natürlich mit grossen Schwierigkeiten verknüpft, ebenso wie der Bahnbau, dennoch wurde trotz Krieg und Ueberschwemmung vertragmässig am 1. Juni d. J. die Strecke Tsingtau-Weihsien dem Verkehr übergeben. Täglich werden etwa 700 Chinesen mit der Bahn befördert, und man beginnt auch Fracht zu verschicken. Der erste Kohlenzug ist in Tsingtau eingetroffen.

Die Chinesen erhalten also, so schloss ungefähr der Vortragende, durch uns Deutsche: Eisen, Kohlen und eine Eisenbahn, drei wichtige Faktoren. An den Deutschen ist es nun, auch ferner Unternehmungsgeist und Wagemuth zu zeigen, um den Erfolg nicht nur wissenschaftlich, sondern auch praktisch für uns zu verwerthen. Am 30. Oktober d. J. ist, wie die „Berliner B.-Z." meldet, in Tsingtau der erste Kohlenzug eingetroffen. Es ist damit zum ersten Male das erreicht worden, was den Begründern und den Leitern der Schantung-Eisenbahn- und Schantung-Bergbaugesellschaft von Anfang an vorgeschwebt hat: aus deutschen Bergwerken in Schantung sind auf der deutschen Schantungbahn Kohlen in den deutschen Hafenplatz am Gelben Meere befördert worden. Das Ereigniss ist in Tsingtau als ein für die Kolonie hoch bedeutsames gewürdigt worden; nach den hierher gelangten Telegrammen haben sich der Guvernör, die Civil- und Militärbehörden sowie die Kaufmannschaft beim Eintreffen des Kohlenzuges auf dem Bahnhofe eingefunden, um der festlichen Stimmung der Bevölkerung Ausdruck zu geben. Die eingetroffenen Proben der neu erschlossenen Kohle stammen aus dem Weihsienrevier und sind dem 4 m mächtigen Flötz entnommen, welches der Förderschacht des deutschen Bergwerkes in einer Tiefe von 175 m erreicht hat. Es sind Stücke einer schwarzen, glänzenden, ziemlich gasreichen Kohle, die nach den vorgenommenen Versuchen mit langer Flamme brennt und eine brauchbare Kesselkohle abzugeben verspricht.

— **Eisenbahnen auf Madagaskar.** In Nr. 84 S. 1276 d. Ztg. brachten wir die Meldung von der Einweihung der ersten Eisenbahnstrecke auf Madagaskar; nach einem im „Journal officiel" veröffentlichten Beschlusse wird die Kolonie Madagaskar nun weiter ermächtigt, von der nationalen Alterspensionskasse eine Summe von 14 000 000 Fr. zum Bau einer Eisenbahnlinie von Aniverano in der Richtung nach Tananarivo und zur Ausführung verschiedener in Artikel 2 des Gesetzes vom 14. April 1900 vorgesehener öffentlicher Arbeiten zu entlehnen.

Allgemeines.

— **Selbstthätige Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge.** In der am 28. Oktober d. J. unter dem Vorsitze des Geheimen Oberbaurath Wichert abgehaltenen Versammlung des Vereins deutscher Ingeniöre hielt Regierungsbauführer Sauer einen durch zahlreiche Zeichnungen und Modelle erläuterten interessanten, eingehenden Vortrag über obiges Thema, welches immer und immer wieder in den Vordergrund des Interesses tritt.

Der Vortrag stützte sich im wesentlichen auf Studien und Versuche, welche unter der Leitung des Regierungsbaumeisters Weddigen in Gemeinschaft mit der Firma Fried. Krupp in Essen angestellt sind und noch fortgesetzt werden sollen. Die Bestrebungen, welche darauf hinzielen, die z. Zt. im Gebrauch befindliche Schraubenkuppelung zu verlassen, sind entsprungen aus ihrer Schwäche gegenüber den stetig wachsenden Zugbeanspruchungen sowie aus der grossen Gefahr, die sie für die Rangirer bietet. Die Entwickelung des Eisenbahnwesens drängt darauf hin, Wagen von grösserer Tragfähigkeit zu benutzen und schwerere Züge zu fahren. Schon infolge der gewöhnlichen Abnutzung werden die einzelnen Gänge der Spindel der Schraubenkuppelung nach der Zugrichtung hin abgebogen oder abgescheert. Bei einer Beanspruchung von 15 t tritt ein Reissen der Schraubenkuppelungen im Kern ein. Mit der Zunahme der Schwere der Züge wächst also die Gefahr der Zugtrennungen, desgleichen mit der Zunahme der Stärken der Lokomotiven, da diese beim Anfahren einen bedeutend stärkeren Zug ausüben als früher. Nicht minder wichtig ist die Gefahr, die die Handhabung der jetzigen Schraubenkuppelungen für die Rangirer mit sich bringt. In Amerika machte ein besonderes Gesetz im Jahre 1893 den Eisenbahnen zur Pflicht, bis zum 1. August 1900 sämmtliche Wagen mit selbstthätigen Kuppelungen auszurüsten. Der Einfluss dieser Maassregel auf die Erhöhung der Sicherheit des Rangirdienstes war ein ausserordentlicher. Schon während der Uebergangszeit nahm die Zahl der Unfälle in demselben Maasse ab, in welchem die Zahl der mit selbstthätigen Kuppelungen ausgerüsteten Wagen wuchs. Von allen Angestellten betrug die Zahl der Getödteten und Verletzten im Jahre 1893 noch 433 bezw. 11 277, während sie im Jahre 1900 trotz des inzwischen vergrösserten Netzes bis auf 282 bezw. 5 229 zurückging.

Die Rücksicht auf die Humanität sowohl als auf die Ersparnisse, welche durch den Fortfall der Entschädigungen erzielt werden könnten, lassen die Einführung der selbstthätigen Kuppelungen als ein überaus erstrebenswerthes Ziel erscheinen.

Nach der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Jahr 1898 wurden von 2 876 verunglückten Beamten und Arbeitern 763 getödtet und 2 113 verletzt. Hiervon wurden allein im Rangirdienst 257 getödtet und 768 verletzt, also 34 bezw. 36 %. Dieser hohe, durch die gebräuchliche Kuppelungsart bedingte Prozentsatz wird sich mit Sicherheit bedeutend verringern, wenn eine selbstthätige Mittelkuppelung eingeführt wird, bei welcher der Rangirer nicht mehr zwischen die Wagen zu treten braucht. So erstrebenswerth dieses Ziel nach einhelliger Meinung der betheiligten Kreise ist, so überaus schwierig gestaltet sich in Deutschland die praktische Durchführung, wie in der an den Vortrag sich anknüpfenden Erörterung mit Recht hervorgehoben wurde. Diese Schwierigkeiten beruhen besonders auf dem Umstande, dass es z. Zt. wohl kaum möglich sein würde, alle diejenigen europäischen Eisenbahnen, auf denen deutsche Wagen verkehren, dazu zu bewegen, die ausserordentlich hohen Kosten der Neuerung aufzuwenden.

Der Vortragende führte eingehend die in Amerika zur Einführung gelangte Art vor. Sie ist bekanntlich eine selbstthätige Mittelkuppelung, welche Zug- und Stossvorrichtung in sich vereinigt. Bei ihr sind nach Ansicht des Vortragenden den Amerikanern zwei Fehler unterlaufen, nämlich die gewählte Begrenzungsform und die Schwächung der Kuppelungsklaue durch die von den Amerikanern benutzte Uebergangsvorrichtung. Beide Fehler können bei Einführung der Mittelkuppelung unschwer vermieden werden. Die nach dieser Richtung sich darbietenden Bauarten, insbesondere auch die Maassnahmen für die Einführung der neuen Kuppelung und die hiermit nothwendigerweise erforderliche Uebergangszeit wurden in überaus klarer und anschaulicher Weise vorgeführt.

Der Firma Fried. Krupp gebührt eine besondere Anerkennung für die Bereitwilligkeit, mit der sie die Mittel zur Anstellung der erforderlichen umfangreichen Versuche zur Verfügung stellte. Solange die Eisenbahnen bestehen, bildet die Herstellung einer gefahrlosen Eisenbahnwagenkuppelung das Ziel zahlloser Erfindungen; wiederholte Ausschreibungen erheblicher Geldpreise haben den Scharfsinn der Konstruktöre angespornt. Der erste grössere greifbare Erfolg ist nunmehr in Amerika geschehen.

Ueber den hochinteressanten Vortrag entspann sich eine ausserordentlich lebhafte und gründliche Erörterung.

— **Eisenbahn-Querschwellen aus Beton und Holz.** Zu der Mittheilung in Nr. 41 S. 673 d. Ztg. bringen wir nach „Eng. News" Nr. 35 folgende Ergänzung.

Während jene, auf der Pere Marquettebahn (Nordamerika) versuchsweise einzuführenden Schwellen aus je zwei durch stählerne ⊐-Stäbe verbundenen kurzen Betonbalken bestehen, hat der Oberingeniör Kimball die ⊐-Stäbe auf einer Strecke von etwa 1 200 m fortgelassen, wo das Gleis im Pflaster der Jefferson Street in Bay City liegt. Hier stützen sich die Betonschwellen und auch die auf ihnen befestigten eichenen Bohlenstücke nach aussen gegen die 0,15 m starke Betonunterlage des 0,1 m hohen, mit Schienenoberkante bündigen Klinkerpflasters. Da ferner die Schwellen auf einem durchgehenden 0,23 m starken Betonbett ruhen und oberhalb desselben bis zur Oberkante der Eichenbohlen mit Beton verfüllt sind, erschienen die ⊐-Stäbe zur Spurhaltung entbehrlich. Die Spurrinnen werden durch entsprechende Betonfüllung zwischen Schiene und Pflaster freigehalten. Die nächsten Klinkersteine haben nach der Spurrinne zu eine abgeschrägte Kante.

Bücherschau.

— **Stationstarif Breslau.** Der in Nr. 47 S. 759 d. Ztg. bereits angekündigte Stationstarif für die Breslauer Bahnhöfe und Umschlagstellen von Mentzel und Knetsch, Beamte im Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion Breslau, ist nunmehr in seinem I. Theile (deutscher Verkehr) erschienen. Verlag der Breslauer Packetfahrtgesellschaft. Preis 5,50 ℳ.

Der Tarif ist mit grosser Sorgfalt auf Grund des amtlichen Tarifmaterials zusammengestellt. Zunächst werden die wichtigsten Bestimmungen (allgemeine Tarifvorschriften usw.) des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, mitgetheilt. Die Güterklassifikation ist nach Vervollständigung der alphabetischen Reihenfolge durch Aufnahme vieler, an anderen Stellen erscheinender Waarenbezeichnungen unverkürzt aufgenommen, ebenso der Nebengebührentarif. Die für die Breslauer Bahnhöfe und Umschlagstellen bestehenden direkten Tarifkilometer und Frachtsätze sind für alle deutschen Stationen (ausschliesslich der nicht aufgenommenen bayerischen Lokal- und Vizinalbahnstationen) für jede Verbindung in einer Zahl ausgedrückt. Der Kilometerzeiger enthält auf 147 Seiten die stattliche Anzahl von 7 350 alphabetisch geordneten Stationsnamen. Als eine wesentliche Vereinfachung gegenüber den in den amtlichen Tarifausgaben enthaltenen Angaben und vorbildlich für diese sind die auf Seite 55 des Tarifs enthaltenen Abkürzungen und Zeichen anzusehen. Beispielsweise ist auf die Ausschliessung schwerer Fahrzeuge (wichtig für Möbelumzüge), die Zulassung von Sprengstoffen der Militärbehörden, gewisse Zuschläge zu den Frachtsätzen usw. in der Spalte „Beschränkung des Abfertigungsdienstes“ durch bestimmte Zeichen ein- für allemal hingewiesen. Ferner ist in besonderer Spalte des Kilometerzeigers kurz und deutlich erkennbar gemacht, ob und inwieweit die allgemeinen Ausnahmetarife 1 bis 5 im Verkehr mit der betreffenden Station Geltung haben, wodurch die umständliche Wiederholung bei den Ausnahmetarifen selbst entfällt. Die allgemeine Kilometertariftabelle ist durch Aufnahme der allgemeinen Ausnahmetarife 1 bis 5 (Holz, Rohstoffe, Kali, Düngekalk, Wegebaustoffe) erweitert und gibt die Sätze des Klassentarifs und der erwähnten Ausnahmetarife bis 1 090 km — die weiteste im Tarif vorkommende direkte Entfernung zwischen Breslau O.-S. und Alt-Münsterol — an. Die besonderen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger enthalten nach den Direktionsbezirken und Bahnen geordnet diejenigen bei der Frachtberechnung zu beachtenden Bestimmungen, Frachtzuschläge und Abschläge, Anrückegebühren, Abfertigungsbeschränkungen usw., auf welche im Kilometerzeiger durch einen Stern hingewiesen ist. Der folgende Abschnitt enthält die ebenfalls den amtlichen Tarifen entnommenen Stations- und Anstosstarife, auf welche bei dem betreffenden Stationsnamen im Kilometerzeiger jedesmal verwiesen ist. 48 Ausnahmetarife und mehrere Tarife posen-schlesischer Privatbahnen vervollständigen das Werk, welches bei seiner übersichtlichen und zweckmässigen Anordnung sowie dem klaren Druck allen Kreisen des Handels, Verkehrs und der Industrie und für den dienstlichen Gebrauch bei den Eisenbahnverwaltungen empfohlen werden kann.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 29. Oktober d. J. eröffnete, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende 22,963 km lange Strecke Valeputna-Dorna-Watra Bad, sowie die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende 49,504 km lange Lokalbahnstrecke Kunszentmiklós-Tass-Dunapaty, welche am 22. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. November d. J. ist die an der Linie Kolin-Cercan zwischen den Stationen Kocerad und Hvezdonitz neu errichtete Personenhaltestelle Kocerad Haltestelle für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 15. November d. J. werden die an der Strecke Czerwinsk-Skurz gelegenen Stationen Altjahn, Mirotken und Skurz, welche bereits für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet sind, auch für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr eröffnet werden. Sprengstoffe können auf keiner Station ver- bezw. entladen werden, dagegen können Fahrzeuge und schwerwiegende Gegenstände, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, auf allen Stationen angenommen bezw. ausgeliefert werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 85 — Inser.-Nr. 2782 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Der zwischen Dinslaken und Wesel gelegene bisherige Personenhaltepunkt Voerde ist am 1. November d. J. für den unbeschränkten Güter- und Thierverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 85 — Inser.-Nr. 2783 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 15. November d. J. wird die an den Strecken Posen-Thorn und Posen-Stralkowo gelegene Station Posen-Gerberdamm, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Thieren in Wagenladungen sowie Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken und Leichen eröffnet werden. Der Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleiben auch für die Folge ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die zwischen den Stationen Miltzow und Stralsund an der Bahnstrecke Pasewalk-Stralsund gelegene Haltestelle Wüstenfelde, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, ist am 1. November d. J. auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 87 — Inser. Nr. 2857 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Auf dem Haltepunkte Clotten, der bisher nur der Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte von höchstens 150 kg diente, können vom 10. November d. J. ab auch Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewicht bis 250 kg abgefertigt werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Personenhaltestelle Kimpolung Stadt der Linie Hatna-Dorna-Watra ist am 29. Oktober d. J. für den Gesammtverkehr zur Eröffnung gelangt; ferner ist die bisher für den Personen-, Gepäck und Wagenladungsverkehr eingerichtete, an der Linie Kolin-Cercan gelegene Halte- und Verladestelle Hate am 1. November d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 12. September d. J. ist die an der Linie Szabadka-Baja zwischen den Stationen Csikeria und Bács-Almás gelegene Halte- und Verladestelle Bács-Almási szölök, welche bisher in der Eigenschaft einer Haltestelle nur für den Personen- und Gepäckverkehr diente, für den Gesammtverkehr — mit Ausnahme von lebenden Thieren — eröffnet worden.

Zu den **technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen** ist der Nachtrag III herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 557 vom 30. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Abstimmung über einzelne Beschlüsse der in Freiburg i. B. am 3., 4. und 5. September d. J. abgehaltenen Vereinsversammlung (abgesandt am 1. November d. J.).

Nr. I 561 vom 29. Oktober d. J. an sämmtliche deutsche Vereinsverwaltungen, betreffend Eröffnung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Luxemburg (abgesandt am 31. Oktober d. J.).

Nr. II 341 vom 24. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Aufhängen der Kuppelstangen (abgesandt am 30. Oktober d. J.).

Nr. II 347 vom 28. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 74 des Ausschusses für technische Angelegenheiten — Lübeck, den

15./17. Oktober d. J. — (abgesandt am 31. Oktober d. J.). (Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 14. Mai 1903 in Konstanz stattfinden.)

Nr. II 348 vom 29. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu den technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen (abgesandt am 1. November d. J.).

Nr. III 1255 vom 26. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektion Pilsen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 30. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Druckfehlerberichtigung im Tarifnachtrag VI.

In dem mit 1. November d. J. in Kraft getretenen Nachtrag VI zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 sind folgende Berichtigungen mit sofortiger Gültigkeit vorzunehmen: Auf Seite 15 ist im Ausn.-Tarif Nr. 4 B bei Rohrbach i/M.-Laube der Frachtsatz von 9 auf 99 richtig zu stellen und auf Seite 20, 4. Zeile von unten vor Petroleum, raffinirt etc. ein „D" zu setzen.

Wien, am 4. November 1902. (2892)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

2. Güterverkehr.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Die Frachtermässigungen, welche der am 1. November 1902 in Kraft tretende, bis zum 30. April 1903 gültige Nachtrag I für den Verkehr über Delle, Verrières und Genf gegenüber den Sätzen des Haupttarifs bei den Stationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig I und II, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zwötzen der sächsischen Staatsbahnen enthält, werden für den gleichen Zeitraum und in gleicher Höhe auch für die Stationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig (Eilenb., Magdbg. und Thür. Bhf.), Leipzig (Berl. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau, Schönfeld b/Leipzig, Zeitz und Zwötzen der preussischen Staatsbahnen im Verkehr über Alt-Münsterol gewährt.

Ausgenommen hiervon ist der Verkehr mit Stationen der französischen Gruppe c und derjenigen der Stationen Görlitz und Kamenz mit Stationen der französischen Gruppe d.

Diese Ermässigungen werden im Wege der Rückvergütung gewährt und erfolgt die Erstattung der Unterschiedsbeträge gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die unterzeichnete Generaldirektion. Weitere Auskunft ertheilt deren Abrechnungsbüreau.

Strassburg, den 29. Oktober 1902. (2893)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Für die Beförderung von zerquetschten Weintrauben in Wagenladungen von 10 000 kg ab Cette und weiter tritt mit sofortiger Wirkung der ermässigte Frachtsatz von 312 Cts. p. 100 kg Genf transit-Ulm in Kraft.

Stuttgart, den 3. November 1902. (2894)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1902 werden die im Ausnahmetarif Nr. 14 (für Palmöl usw.) des Heftes II C der Verbandstarife vom 1. Oktober 1899 für Emmishofen-Egelshofen vorgesehenen Frachtsätze unverändert auch im Verkehr nach Kreuzlingen angewendet.

Karlsruhe, den 31. Oktober 1902. (2895)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 10. November d. J. werden die Stationen Bellenberg und Strass-Moos der bayerischen Staatsbahn in den direkten Verkehr einbezogen. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Cöln, den 1. November 1902. (2896)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 5. November d. J. ab werden die Stationen der Reststrecke Zechlau-Neubraa der Nebenbahn Schlochau-Reinfeld sowie die Haltestelle Barkoschin des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ausserdem werden von dem gleichen Termine ab ermässigte Frachtsätze im Verkehr nach den Stationen Pollnitz, Woltersdorf Wstpr. und Zechlau des Direktionsbezirks Danzig eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 1. November 1902. (2897)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 7 und 9 vom 1. Februar 1898.)

Am 1. Dezember 1902 gelangt der IV. Nachtrag zu Theil II, Heft 7 und der V. Nachtrag zu Theil II, Heft 9 zur Einführung. Die Nachträge enthalten neben Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der bisher erschienenen Nachträge hauptsächlich eine Neuauflage des Ausnahmetarifs Nr. 53, wodurch für Hopfen in Wagenladungen theilweise Frachterhöhungen eintreten; die bisherigen niedrigeren Frachtsätze bleiben noch bis 15. Januar 1903 in Kraft.

München, den 4. November 1902. (2898)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband.

Die in dem Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen Basel S. B. B. und Basel-St. Johann der schweizerischen Bundesbahnen einerseits und den Stationen der badischen Staatseisenbahnen andererseits enthaltenen Frachtsätze der Allgemeinen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1 (Holztarif) und 2 (Rohstofftarif) gelten vom 1. November 1902 ab im Verkehr mit den Stationen Basel und Basel-St. Johann der Reichsbahn auch für diejenigen badischen Stationen, die bisher in dem Stationstarif auf Seite 302 bis 308 des südwestdeutschen Gütertarifhefts 4 vom 1. September 1901 nicht aufgeführt waren.

Strassburg, den 31. Oktober 1902. (2899)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II. Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 20. lfd. Mts. gelangen in Ergänzung der Abtheilungen I und IV des Ausnahmetarifes Nr. 1 (für Lebensmittel) direkte Frachtsätze zwischen Grieskirchen und München zur Einführung.

München, den 4. November 1902. (2900)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1902 wird die Station Dallwitz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in den Ausnahmetarif Nr. 57, Abtheilung I einbezogen.

München, den 4. November 1902. (2901)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1902 gelangen für die Beförderung von Schiefertafeln und Griffeln in Wagenladungen zu 10 000 kg direkte Frachtsätze von Lehesten und Ludwigsstadt nach Prag (Bubna, Sandthor, Smichow), Prag St. E. G., Prag St. B. und Smichow zur Einführung.

München, den 4. November 1902. (2902)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

In den Heften I A vom 1. September 1892 und I B vom 1. Juli 1896 der Verbandstarife werden mit Gültigkeit vom 5. November 1902 für die Beförderung von Rohtabak folgende Frachtsätze eingeführt:

Von Kehl / Strassburg transit Wasserweg nach	in Wagenladungen von 5 000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg.	
Courtemaiche . . .	201	175

Karlsruhe, den 31. Oktober 1902. (2903)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch - mitteldeutscher Güterverkehr.

Am 10. November 1902 tritt zu dem vom 1. April 1899 an gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 15 in Kraft, welcher u. a. Sätze des Ausnahmetarifs 9 für den Verkehr mit der Station Hohnstorf des Direktionsbezirks Altona und der Ausnahmetarife 9, E und E 2 für den Verkehr mit der Station Schafstädt des Direktionsbezirks Erfurt enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 3. November 1902. (2904)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem Verbandsgütertarif für die belgisch-deutschen Eisenbahnverbände, Theil I, Abtheilung B vom 1. Februar 1902 der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs.

Für den Artikel „Zinnerze" tritt — abgesehen von dem Ausfuhrverkehr über die belgischen Häfen und Terneuzen — durch Versetzung aus dem Spezialtarif III in den Ausnahmetarif 4 eine Tariferhöhung ein. Diese ist erst vom 1. Januar 1903 an wirksam.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 31. Oktober 1902. (2905)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr von Station Offenbach (Dillkreis) des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach den Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Wilhelm - Luxemburg - Eisenbahn Ausnahmesätze in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. November 1902. (2906)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 6. November d. J. wird der Nachtrag I zum Tarif für den sächsisch-preussisch - südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900 ausgegeben werden, der jedoch nur bis 30. April 1903 in Kraft bleibt. Er enthält in der Hauptsache Ermässigungen der Frachtsätze für die Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen und kann zum Preise von 30 Cts. für das Stück durch die betheiligten Stationen sowie durch unsere Wirthschaftsverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden. Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis 31. Januar 1903 in Kraft. Die im Haupttarife enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der königlich preussischen Staatsbahnen erleiden durch den Nachtrag I keine Aenderung, sie bleiben vielmehr bis auf weiteres in bisheriger Höhe fortbestehen.

Dresden, den 4. November 1902. (2907)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 8. November 1902 ab werden in unserem Binnen-Güterverkehre die Tarifentfernungen zwischen Görlitz und Altwarnsdorf auf 52 km sowie zwischen Görlitz und Oberoderwitz auf 45 km ermässigt.

Dresden, am 4. November 1902. (2907a)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz. Berichtigung eines Frachtsatzes.

Im Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 1 vom 1. April 1902 ist auf Seite 46 der ausserfranzösische Schnittfrachtsatz der Gruppe 4 von Schwanenstadt bis Delle Grenze zu streichen und hierfür der richtige Schnittfrachtsatz von „80,10 Fr." in die Kolonne für Amanweiler Grenze einzustellen.

Wien, am 31. Oktober 1902. (2908)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker vom 1. Februar 1900 (Oesterreich).

Mit Wirksamkeit vom 20. November 1902 ermässigen sich die im obenbezeichneten Tarife auf Seite 21 bezw. 31 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von Kuttenberg Stadtbahnhof bis zum Schnittpunkte bezw. bis Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit durchweg um 6 Centimes für 100 kg.

Wien, am 4. November 1902. (2909)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 und — insoweit Tariferhöhungen eintreten — vom 1. Februar 1903 tritt zu dem vom 1. Mai 1900 bis auf Widerruf gültigen temporären Anhange zum Lokalgütertarife, Theil II, vom 1. Januar 1898 ein Nachtrag II in Kraft, welcher nebst Aenderungen und Ergänzungen des temporären Anhanges und des Nachtrages I hierzu neue Frachtsätze für bestimmte Artikel in gewissen Relationen des Lokalverkehres enthält.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der Generaldirektion und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zum Preise von 20 Hellern pro Stück erhältlich sein.

Prag, am 2. November 1902. (2910)

Mit Wirkung vom 5. November d. J. tritt auf Seite 31 hinter „B. Frachtgut" des Binnentarifs für die Härtsfeldbahn folgende Ergänzung in Kraft:

„C. Besondere Vorschriften für bestimmte Gegenstände.
Gebrauchte Emballagen.
Bierfässer, Kisten oder sonstige Emballagen — auch gefüllt mit leeren Flaschen und Krügen —, welche zum Biertransport gedient haben, werden frachtfrei zurückbefördert, wenn die Beförderung in gefülltem Zustande ebenfalls mit der Nebenbahn stattgefunden hat. Den betreffenden Biersendungen ist gleich bei der Auflieferung für die Rückbeförderung der Emballagen ein Frachtbrief mitzugeben, welcher von der Versandstelle abgestempelt und am Bestimmungsorte dem Empfänger der Biersendung übergeben wird."

Stuttgart, 1. November 1902. (2911)
Direktion der württembergischen Lokaleisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Januar 1903 werden für den Verkehr zwischen englischen Stationen einerseits und österreichisch-ungarischen Stationen andererseits über Harwich - Hoek van Holland und Queenboro'-Vlissingen-Cöln-Aschaffenburg neue erhöhte Fahrpreise eingeführt. Die neuen Fahrpreise sind bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Cöln, den 31. Oktober 1902. (2912)
Königliche Eisenbahndirektion zu Cöln, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Der Tarif für den internationalen Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich - Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz andererseits vom 1. April 1891 nebst den zugehörigen Nachträgen I bis III wird aufgehoben, und zwar werden diejenigen Touren nördlich der Alpen, an denen österreichisch-ungarische Eisenbahnen betheiligt sind, nur noch bis zum 1. Januar 1903, die anderen Touren nördlich der Alpen noch bis zum 1. Juni 1903 ausgegeben.

Die Touren südlich der Alpen werden, soweit hierzu ein Bedürfniss besteht, bis auf weiteres noch in Verbindung mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beibehalten. Auskunft ertheilen die Vereinsausgabestellen.

Strassburg, den 31. Okt. 1902. (2913)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn. — K. k. priv. Graz - Köflacher Eisenbahn. — Wien - Pottendorf - Wr.-Neustädter Bahn. — Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben. — Lokalbahn Spielfeld - Radkersburg. — Lokalbahn Radkersburg - Luttenberg. — Lokalbahn Cilli - Wollan. — Lokalbahn Laibach-Oberlaibach.

Aufhebung bestehender und Einführung neuer Personentarife.

Aus Anlass der Einführung der Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen treten mit 1. Januar 1903 folgende Tarife und Tarifnachträge ausser Wirksamkeit:

Tarif Theil II, Heft 1 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österr. Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft, gültig vom 1. Januar 1898, nebst Nachträgen I—V;

Tarif Theil II, Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österr. und den Stationen der im Gebiete der ungar. Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft, gültig vom 1. Januar 1898, nebst Nachträgen I—VI;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, gültig vom 1. März 1899, nebst Nachträgen I und II;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, gültig vom 1. September 1896, nebst Nachtrag I;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der Wien - Pottendorf - Wr.-Neustädter Bahn, gültig vom 1. Januar 1898, nebst Nachtrag I;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Liesing - Kaltenleutgeben, gültig vom 1. Januar 1898, nebst Nachtrag I;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, gültig vom 1. Januar 1898, nebst Nachtrag I;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Radkersburg - Luttenberg, gültig vom 1. Januar 1898;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan, gültig vom 1. Januar 1898, nebst Nachtrag I; endlich

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Lokalbahn Laibach - Oberlaibach, gültig vom Tage der Betriebseröffnung, nebst Nachtrag I.

Hierfür gelangen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 folgende Tarife neu zur Einführung:

Tarif Theil II, Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österr. Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft, Preis 2 Kronen;

Tarif Theil II. Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k priv. Südbahngesellschaft, Preis 2 Kronen;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Preis 50 Heller;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, Preis 50 Heller:

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der Wien - Pottendorf - Wr.-Neustädter Bahn, Preis 50 Heller;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben, Preis 50 Heller;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, Preis 50 Heller;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg, Preis 50 Heller;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan, Preis 50 Heller;

Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach, Preis 50 Heller.

Die vorstehend angeführten neuen Tarife sind ab 15. Dezember 1902 bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 1. November 1902. (2914)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens sämmtlicher betheiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Wickwitz - Giesshübl Sauerbrunn.

Nachtrag II zum Gebührentarife, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt zu dem vom Tage der Betriebseröffnung, d. i. vom 1. Februar 1895 gültigen Gebührentarife, Theil II, für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr der obengenannten Lokalbahn ein Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages I, insbesondere mit Rücksicht auf die mit 1. Januar 1903 in Wirksamkeit tretende Fahrkartensteuer, enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Generaldirektion zum Preise von 10 h pro Stück bezogen werden.

Prag, am 31. Oktober 1902. (2915)

Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn.

---

5. Verdingungen.

K. württemberg. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Eichenschwellen.

Der Bedarf von 4400 Stück eichenen Weichenschwellen verschiedener Sorten ist zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und Sortenverzeichnisse sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Donnerstag, den 13. November 1902, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Eichenschwellenlieferung“ versehen hierher einzureichen. (2916RM)

Heilbronn, den 28. Oktober 1902.

K. Oberbaumaterialverwaltung.

Zur Verdingung

der Lieferung von
65000 kg Holzkohlen,
2000 cbm Scheitholz und
200000 Bündel Reisigholz

für das Etatsjahr 1903 ist Termin am 25. November 1902, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 20 ₰ für Holzkohlen und 30 ₰ für Scheitholz und Reisigholz in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1902 einschliesslich.

Erfurt, den 29. Oktober 1902. (2917)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 237000 kg Federstahl (Flussstahl) in 7 Loosen, 19000 kg Federstahl (Tiegelflussstahl) in 1 Loose, 14600 kg Flussstahl zu Achshaltern in 6 Loosen, 18000 kg Rundstahl (Flussstahl) zu Kolbenstangen in 1 Loose, 18510 Stück Spiralfedern für Zug- und Stossapparate in 7 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Halle, Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. November 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Dezember 1902.

Berlin, den 3. November 1902. (2918)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 3660 Stück kiefernen Telegraphenstangen für die Direktionsbezirke Altona, Erfurt, Cassel, Hannover und Münster am

Dienstag, den 18. November 1902, Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken und ohne Bestellgeld) vom Rechnungsbüreau hier, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 31. Oktober 1902. (2919)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung von 12 Stück gusseisernen Rauchschloten für den südlichen Lokomotivschuppen auf dem Hauptgüterbahnhof zu Frankfurt a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnung, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Montag, den 17. November l. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. (2920J)

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

---

6. Offene Stellen.

Für eine grössere schmalspurige Kleinbahn wird ein erfahrener erster Bahnmeister gesucht. (2921)

Angebote unter S. P. 2012 nimmt die Expedition dieser Zeitung entgegen.

Kleinbahn Bergwitz-Kemberg.

Gesucht werden folgende Beamte zu den nachstehenden Bedingungen:

1. ein technisch vorgebildeter Bahnverwalter, Einkommen jährlich 1500 ℳ und freie Wohnung,
2. ein Lokomotivführer, Gehalt jährlich 1140 ℳ,
3. ein Heizer, dgl. 1000 ℳ,
4. ein Zugführer, dgl. 1000 ℳ,
5. ein Diäter, Tagesbesoldung 2,5 ℳ.

Gesuche sind alsbald an den Vorstand der kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion zu Wittenberg zu richten. (2922)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 89. | 12. November 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Eine elektrische Schwebebahn für Berlin.

Von W. Berdrow.

Während bei den städtischen Körperschaften Berlins die Verhandlungen über die in ihren Grundzügen endlich festgestellte Nord-Süd-Untergrundbahn eben begonnen haben und diese seit Jahren ersehnte Verbindung damit feste Gestalt anzunehmen beginnt, ist den staatlichen und städtischen Behörden bereits ein zweiter Plan einer nord-südlichen Stadtbahn vorgelegt worden, über den in Nr. 83 S. 1255 d. Ztg. vorläufig kurz berichtet ist. Diesem Entwurfe ist von der Schöpferin der Schwebebahn in Elberfeld-Barmen, der kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg, ein Erläuterungsbericht beigefügt worden, auf Grund dessen die geplante neue Hochbahn hier etwas eingehender besprochen werden soll.

Ueber die Eignung der Langen'schen Schwebebahn für den grossstädtischen Schnell- und Massenverkehr habe ich in Nr. 64 d. Ztg. ausführlich gesprochen; ebendort ist auch die der Schwebebahn eigenthümliche und unabänderliche Beschränkung hervorgehoben, die Unmöglichkeit des Ueberganges der Fahrzeuge einer Schwebebahn auf eine gewöhnliche Hoch-, Flach- oder Untergrundbahn. Auch die Berliner Schwebebahn, der in den vorliegenden Erläuterungen eine wichtige Rolle als Vermittlerin zwischen den bestehenden Fernlinien, Stadt- und Ringbahnen ausdrücklich zugeschrieben wird, muss ein völlig auf ihr in sich zurückkehrendes Netz beschränktes Unternehmen bleiben. Einen stichhaltigen Einwand gegen die Eignung der Schwebebahn für diesen und verwandte Zwecke scheint mir aber diese Beschränkung auch nicht zu bieten. Das Umsteigen als solches hat für den Grossstädter und vollends für den Berliner, den Stadt-, Ring- und Vorortzüge für ein rasches und umsichtiges Handeln auf dem Bahnhof trefflich erzogen haben, längst alle Schrecken verloren. Und das Umsteigen kann in der That kaum bequemer gemacht werden, als wenn der eine Zug, wie es bei der Schwebebahn möglich und beabsichtigt ist, unmittelbar über dem anderen in dieselbe Halle einläuft und nur ein Höhenunterschied von etwa 4—5 m zu überwinden ist, um aus einem in den anderen zu gelangen. Gerade der Schwebebahn ist es, wie die scharfen Steigungen und Krümmungen der Barmen-Elberfelder Ausführung zeigen, möglich, sich dem Lauf einer vorhandenen Bahnlinie so genau anzuschmiegen, so leicht in ihre Bahnhöfe einzudringen, sie zu kreuzen oder zu durchschneiden, wie keinem anderen für den Stadtverkehr geeigneten System.

Die geplante Linie soll an dem Bahnhof Gesundbrunnen der Stettiner-, Nordbahn und Ringbahn beginnen und, um nur ihren Hauptzug anzudeuten, zunächst der Brunnen-, Lothringer- und Kaiser Wilhelmstrasse folgen; vom Alexanderplatz bis zur Michaelbrücke läuft sie über bezw. neben dem Stadtbahnviadukt, überschreitet die Spree und gelangt im Zuge der Michaelkirchstrasse, des Luisenstädtischen Kanals, der Dresdener, Kottbuser Strasse, des Kottbuser Damms nach Rixdorf und dort durch die Berliner und Bergstrasse bis zum Ringbahnhof Hermannstrasse. Die Gesammtlänge beträgt 11 km, und die Hälfte dieses Weges wird im Zuge von Strassen verfolgt, die mit 80 bis 160 Strassenbahnzügen in der Stunde zu den stärkstbelasteten von Berlin gehören und einer Verkehrszunahme in der Strassenfläche kaum noch gewachsen sind. Die ganze Linie des einzelnen zu verfolgen, wird an dieser Stelle überflüssig sein, doch verdienen wenigstens einige Stellen aus verkehrstechnischen Gründen mehr als die vorhergegangene blosse Erwähnung.

Die beiden Endbahnhöfe sollen, wenn möglich, über den gleichnamigen Bahnhöfen des Nord- und Südringes angelegt werden, so dass der schwebende Bahnsteig der Hochbahn von demjenigen der Ringbahn unmittelbar erstiegen werden kann. Von beiden Bahnhöfen und den nach Osten und Westen benachbarten Ringbahnstationen werden durch Vermittelung der Schwebebahn grosse Theile des Inneren von Berlin leichter erreichbar sein, als auf dem Umwege über Charlottenburg oder Stralau; die Denkschrift bringt sogar eine Tabelle, in der die einzelnen durch Umsteigen vom Ring auf die geplante Schwebebahn zu erzielenden Wegabkürzungen zusammengestellt sind. Die alte Stadtbahn mag darin, soweit sie nicht selbst in den Umsteigeverkehr einbezogen wird, eine willkommene Entlastung sehen, der Nord- und Südring dagegen würden durch das Zu-

strömen zu der neuen Verkehrsader, wofür sie aufs beste ausgenutzt werden könnten, mindestens ebenso sehr einen Zugang als eine Verminderung an Reisenden erfahren.

Was diese Rolle der Schwebebahn betrifft, so kann allerdings ziemlich dieselben Ansprüche auch die städtischerseits geplante, durchweg 1—2 km westlich verlaufende Untergrundbahn für sich geltend machen, denn auch sie beginnt und endigt an einem Ringbahnhof und kürzt die Umwege von den Ringhälften nach dem Kern der Stadt beträchtlich ab, nur dass der Umsteigeverkehr hier nicht so glatt, wie ihn der Entwurf der Schwebebahn vorsieht, sich abspielen dürfte. Wenn demnach dieser Theil der Erläuterungen der Denkschrift den städtischen Sachverständigen am wenigsten lieblich klingen dürfte, so ist doch nicht zu vergessen, dass beide Nord-Südlinien ganz bestimmte, räumlich gut getrennte Interessenzonen haben und von einem ungünstigen Einfluss der einen auf die andere in Wirklichkeit kaum die Rede sein dürfte. Der ungeheure Verkehr, der zwischen Nord und Süd einerseits westlich, andererseits östlich vom Spittelmarkt hin und her wogt, ist sicherlich ausreichend, um zwei grosse, gleich leistungsfähige Schnellverkehrsmittel zu speisen.

Dem Anfangsbahnhof der Schwebebahn würde aber noch eine weitere wichtige Aufgabe zufallen. Auf dem Bahnhof Gesundbrunnen vereinigen sich auch die Stettiner- und Nordbahn mit ihren Vorort- und Seitenlinien, und für alle diese würde die neue Hochbahn gewissermaassen eine Fortsetzung bis ins Herz der Stadt und darüber hinaus bedeuten. Für den fehlenden Uebergang der Personenzüge dieser nördlichen Bahnen auf die Stadtbahn würde die Schwebebahn einen Ersatz schaffen, indem sie den Reisenden durch Umsteigen in Gesundbrunnen die Möglichkeit gewährt, in wenigen Minuten den Bahnhof Alexanderplatz zu erreichen und hier den Uebergang auf alle über die Stadtbahn gehenden Züge zu finden. Unmöglich ist das ja auch jetzt nicht, aber der Verkehr über den Nordring nach Charlottenburg oder dem Schlesischen Bahnhof erfordert doch einen bedeutend grösseren Zeitaufwand. Denn ein Drei- bis Fünfminutenverkehr, wie die Schwebebahn mit ihren vielseitigen Aufgaben ihn sehr bald fordern würde, ist für die ausserhalb der Geschäftsbezirke verlaufende Ringbahn wohl noch lange nicht zu erwarten.

Ausser den beiden Ringhälften und der Stadtbahn ist die elektrische Hochbahn im Süden der Stadt die vierte grosse Verkehrsader, welche die Schwebebahn kreuzen und an welche sie einen möglichst glatten Anschluss durch Umsteigen von Bahnsteig zu Bahnsteig zu suchen haben würde. Der Platz am Kottbuser Thor würde damit um ein neues grosses Verkehrsmittel bereichert werden und zu den stärksten Brennpunkten des Berliner Verkehres gehören.

Welche Rolle der neuen Hochbahn im Verkehr der Reichshauptstadt beschieden sein würde, erhellt schon für den Kenner der örtlichen Verhältnisse aus einer blossen Aufzählung der Hauptpunkte der gewählten Linie. Das Rosenthaler und Schönhauser Thor, der Alexanderplatz, die Jannowitzbrücke, der Oranienplatz, das Kottbuser Thor sind ebenso viele Druckkammern, aus denen der Strassenverkehr Berlins mit einer kaum noch zu bewältigenden Stärke gespeist wird.

Einige Stellen der Schwebebahn werden in technischer Hinsicht interessante Aufgaben bieten. Zwischen dem Schönhauser Thor und der Stadtbahn harrt noch immer einer der ältesten Stadttheile, das sogen. Scheunenviertel, der Lichtung und des Umbaues zu modernen Strassenzügen; hier wird die Schwebebahn gleich bei der Anlage der neuen Strassen Berücksichtigung zu erfahren haben. Dann erfolgt nördlich vom Bahnhof Alexanderplatz der Uebertritt vom städtischen Gelände auf das der Stadtbahn, vorausgesetzt, dass die Genehmigung zum Aufbau der Schwebebahn über dem Stadtbahnviadukt zu erlangen ist. Im anderen Falle ist für die Umgehung des Bahnhofs Alexanderplatz und die Kreuzung der Stadtbahn an gelegener Stelle ein zweiter Entwurf angefertigt. Der Hauptentwurf sieht dagegen die glücklichste, besonders in ästhetischer Beziehung befriedigende Lösung und zugleich die günstigste in wirthschaftlicher Beziehung in der Ueberbauung des Stadtbahnviaduktes. Dieser soll durch die Pfeiler der Hochbahn portalartig überwölbt werden, so dass die Tragschienen der Schwebebahn über den Stadtbahngleisen laufen. Bei dem weiten Abstand der Pfeiler und der schmalen, ausserdem sehr hoch liegenden Fahrbahn einer Schwebebahn würde diese Ueberbauung dem Bahnkörper der Stadtbahn weder Luft noch Licht in nennenswerthem Umfang rauben und es würde gleichzeitig die wichtige Frage, ob die Ueberbauung vorhandener Eisenbahnlinien durch Schwebebahnen zu Schnellverkehrszwecken betriebstechnisch zu empfehlen ist, ihrer Lösung näher gebracht. Die Schwebebahn soll zunächst durch die Halle des Bahnhofes Alexanderplatz so hindurch geleitet werden, dass ein möglichst bequemes Umsteigen stattfinden kann, dann aber weiterhin über der Stadtbahn geführt werden bis zur Stralauerstrasse und dort durch eine Krümmung dem Spreelauf genähert werden. Nunmehr stehen ihre Pfeiler im Bett des Flusses neben denen der Stadtbahn und beide laufen einander parallel bis an die Michaelbrücke, wo die Schwebebahn durch eine Wendung um 90° nach Südwesten abbiegt und die Spree übersetzt. Von hier an stehen ihr überall breite Strassenzüge zur Verfügung, die dem Bau keine grossen Schwierigkeiten machen werden; zwischen dem Oranien- und Michaelkirchplatz ist übrigens, um die beiderseitigen Uferstrassen des Kanals frei vom Bahnbau zu halten, die Anlage des Trägerwerkes über dem Kanal ins Auge gefasst worden.

Ueberlegt man, welche Vorzüge eine Schwebebahn vor den bisher in Berlin angewandten Formen der Hoch- und Untergrundbahnen geltend machen kann, so fällt die Untergrundbahn, als mindestens den doppelten, ja vermuthlich dreifachen Kostenaufwand verursachend, aus dem Vergleich von vornherein weg. In denjenigen Stadttheilen, die mehr dem Fremdenverkehr und dem Vergnügen des Sehens, als dem Handel und der Arbeit dienen, man könnte sagen in den Prunkvierteln der Grossstadt wird eine Hochbahn, welcher Bauart immer, stets unangenehm empfunden werden und eine Unterpflasterbahn ohne Rücksicht auf ihre Mehrkosten am Platze sein. So ist es grossentheils in den von der städtischen Nord-Südbahn zu durchfahrenden Stadttheilen. Schon in den südlichen und westlichen Bezirken hat man sich dagegen mit dem eisernen Viadukt der elektrischen Hochbahn ganz gut abgefunden; der einzige Einwand, der von den Anwohnern gegen den Betrieb gemacht wird, ist der eines übermässigen Fahrgeräusches. Die Schwebebahn begegnet diesem Einwand von selbst. Es fehlen ihr die grossen schwingenden Massen, die bei der Viaduktbahn den rollenden Zügen als Resonanzböden dienen, auch die hängende Form der Fahrzeuge dürfte dem Fahrgeräusch mehr entgegenwirken, als die Bauart der Standwagen.

Der Platz und Licht raubende Aufbau der Pfeilerbahn mit ihrer breiten zweigleisigen Fahrbahn ist bei der Siemensschen Hochbahn in ihrer westlichen Hälfte durch die grosse Breite der durchfahrenen Strassenzüge in seiner Wirkung ziemlich aufgehoben, in den östlichen Theilen dagegen, wo die Bahn zum Theil durch engere Strassen führt, macht sich die Verdunkelung und Feuchthaltung des Fahrdammes durch den darüber liegenden Hochbahnkörper eher bemerkbar. Handelt es sich, wie theilweise auf der von dem neuen Hochbahnentwurf gewählten Linie, um noch engere Strassen, so wird der Eisenviadukt mit geschlossener Fahrbahn den Ansprüchen des Strassenverkehrs an Licht und Luft alsbald hinderlich werden. Die Schwebebahn ist zum Durchfahren solcher Strassen entschieden geeigneter. Die grössere freitragende Länge ihrer Horizontalträger erlaubt eine Verminderung der Tragstützen, die Fahrbahn selbst liegt bedeutend höher und ihre horizontale Ausdehnung ist ungleich geringer als bei einer Standbahn. Jede Fahrrichtung erfordert nur eine auf einem kräftigen Träger ruhende Schiene, der Träger selbst ist, wenn auch von beträchtlicher Höhe, so doch in der Draufsicht sehr schmal, und die beiden ziemlich weit

von einander entfernten Träger sind nicht geeignet, der Strassenoberfläche eine erhebliche Lichtmenge zu rauben. Verschönert wird natürlich ein Strassenbild auch durch die Einführung des Schwebebahnviaduktes nicht, aber wenigstens gesellen sich zu dem unvermeidlichen Eindruck der Pfeilerportale und Träger nicht noch Dunkelheit und starke Geräusche. Ein letztes für das System der Schwebebahn sprechendes Bedenken ist die leichtere Durchdringung des Strassenlabyrinths mit Hilfe der scharfen Krümmungen, welche nur das freischwebende Fahrzeug erlaubt. Es würde nicht unausführbar sein, dieselben Krümmungen, welche die elektrische Strassenbahn macht, mit 40—50 km Geschwindigkeit durch die Schwebebahn zu bewältigen, wenn den Wagen ein hinreichender seitlicher Ausschlag zur Verfügung steht, doch sollen die Krümmungen, um auch den strengsten Anforderungen nachzukommen, nicht unter 50 m Halbmesser herabgehen. Auch das wird ausreichen, um in den meisten Fällen den Krümmungen des Strassennetzes nachzukommen und die Linie ohne Wegräumung grosser Hindernisse, d. h. mit verhältnissmässig geringen Kosten durch die Stadt zu führen.

An Haltestellen soll die Linie, einschliesslich des Anfangs- und Endbahnhofes, 16 erhalten; diese sind in leichterer und weniger platzraubender Form als die der bestehenden Stadtbahnen gedacht, um 2 m tiefer gelegt und deshalb vom Strassenpflaster leichter erreichbar. Sie bestehen nur aus zwei schmalen, getrennten Aussenbahnsteigen, die einzeln überdacht werden, während der Mittelraum frei bleibt. Die bisherigen breiten, die Strasse verdunkelnden Hallen werden vermieden. Die Endbahnhöfe werden wie bei der Elberfelder Schwebebahn mit einer Gleisschleife versehen, so dass Zug auf Zug ohne Umstellen oder Richtungsumkehr ein- und ausfahren kann. Bei Zügen von drei Wagen zu je 50 Sitzen und einer Zugfolge von drei Minuten würde sich eine stündliche Leistungsfähigkeit von 3000 Personen ergeben. Später würden die Züge auf die doppelte Länge vergrössert werden müssen, was der Schnelligkeit des Anfahrens und Bremsens und der Fahrgeschwindigkeit keinen Eintrag thun kann, da jeder Wagen Selbstfahrer ist und Anhänger ausgeschlossen sein sollen. Da es jetzt möglich ist, mehrere zusammengekuppelte Motorwagen beliebig von jedem einzelnen aus zu steuern und zu bremsen, so sind die früher gegen den Einzelantrieb aller Wagen gemachten Einwände jetzt nicht mehr haltbar. Die Ueberlegenheit des Einzelantriebes aller Wagen, was die Wirksamkeit beim Anlaufen und Bremsen betrifft, ist ja längst erwiesen, und die Höchstgeschwindigkeit von 50 km, die im Entwurf trotz einer Stationsentfernung von nur 700 m im Durchschnitt vorausgesetzt wird, ist mit seiner Hilfe wahrscheinlich leicht erreichbar. Die Reisegeschwindigkeit über die ganze Strecke, welche die elektrische Strassenbahn in ungefähr 50 Minuten zurücklegt, wird dabei 30 km noch übersteigen, d. h. es ermöglichen, in 10 Minuten vom äussersten Norden Berlins bis in die Mitte der Stadt oder in 20 Minuten bis ans Ende von Rixdorf und in den Wirkungskreis des Südringes zu gelangen. Die hervorragende Wichtigkeit des neuen Unternehmens für den Verkehr und die bauliche Entwickelung der berührten Stadttheile im Norden und Süden Berlins bedarf keiner weiteren Hervorhebung. Zwei Verkehrsadern wie die städtische Untergrundbahn und die geplante Schwebebahn würden genügen, um den Norden und Süden von Berlin nebst den angrenzenden Vororten auf dieselbe Stufe der Bevölkerungsdichtigkeit und Gewerbethätigkeit zu heben, deren der Osten und Westen dank der Stadtbahn längst sich erfreuen.

Vereinfachung des Abrechnungswesens im Personen- und Gepäckverkehr.

(Schluss aus Nr. 88.)

II. Gepäckverkehr.

Das amerikanische System der Gepäckabfertigung gelangt bei Aufgabe von Gepäckstücken ohne Uebergewicht zur Anwendung und besteht bekanntlich darin, dass dem Reisenden von der Gepäckabfertigung ohne jede Weitläufigkeit ein mit Nummer und Bestimmungsstation bedruckter Ausweis, gleichlautend mit dem auf dem Gepäckstück zu befestigenden, ausgehändigt wird, während ein Ausweis als Begleitpapier dem Packmeister mitgegeben wird. Es erfreut sich wegen der Einfachheit und ungemein sicheren und schnellen Abfertigung am Gepäckschalter allgemeiner Beliebtheit, hat im Gegensatz zu früher die Arbeit des Abfertigungsbeamten fast ganz entbehrlich gemacht und hierdurch ermöglicht, in kürzerer Zeit wie sonst eine grössere Anzahl Gepäckstücke abzufertigen.

Bei Aufgabe von Gepäckstücken mit Uebergewicht hat dieses ideal schöne und sichere System noch nicht in Anwendung gebracht werden können; es muss für den Reisenden ein Gepäckschein ausgestellt werden, in welchen das Datum, die Zugnummer, die Zahl der Gepäckstücke, die der Fahrkarten, die Bestimmungsstation, der oft lange Reiseweg, das Gesammtgewicht, das Uebergewicht und der Betrag der Ueberfracht einzuschreiben ist.

Wenn auch namentlich auf grossen Stationen die Abfertigungsbeamten geschult sind und mit grosser Schnelligkeit arbeiten, so muss der Reisende doch fast immer Minuten warten und hat dann die Sicherheit noch nicht einmal in Händen, dass der Beamte auch fehlerlos gearbeitet hat, dass besonders durch falsche Eintragung des Reiseweges nicht etwa eine Verschleppung des Gepäcks erfolgt oder im Drange des Geschäfts ihm zu viel Geld berechnet wird.

Warum sollte das amerikanische System nicht auch auf Gepäckscheine mit Ueberfracht Ausdehnung finden können?

Datum	Kgl. preussische Staatseisenbahn-Verwaltung.	wirkliches Gewicht kg	bezahltes Gewicht kg	Fracht ℳ	Fracht ₰				
8/IV	Gepäckschein Nr. 3 (verbunden mit Gepäckschein Nr.... über .... kg bezahlt. Gew.)	68	20	1	60	2 Stück von Berlin Alexanderplatz Packmeisterkarte Nr. 3 nach Crossen a. O. über Guben	2 Stück von Berlin Alexanderplatz 3 nach Crossen a. O. über Guben	2 Stück von Berlin Alexanderplatz 3 nach Crossen a. O. über Guben	.... Stück von Berlin Alexanderplatz 3 nach Crossen a. O. über Guben
Zug Nr. 3	über 2 Stück auf 2 Fahrkarten von Berlin Alexanderplatz nach Crossen a. O. über Guben								

Grundbedingung hierfür wäre allerdings ein anderer Gepäckschein als der bisherige, ein Gepäckschein, der laufend nummerirt ausser dem jetzigen Vordruck die Ausgangs- und Bestimmungsstation, den Reiseweg, das Uebergewicht und die zu zahlende Ueberfracht auch vorgedruckt enthält.

Man drucke für diejenigen Stationen, nach denen statistisch erwiesen monatlich mehr als zehn Sendungen abgefertigt werden, dreitheilige Gepäckscheine (Gepäckschein, Packmeisterkarte und Klebezettel) mit dem vorstehend wiedergegebenen Vordruck und zwar besonders für je 10, 20, 30, 40, 50 und 100 kg Uebergewicht und entsprechender Ueberfracht und bringe sie stationsweise nebeneinander, gewichtssatzweise untereinander in einen Schalter nach hierunter befindlichem Entwurf unter.

	Fürstenwalde	Briesen	Frankfurt a O.	Fürstenberg	Guben	Crossen	Rothenburg	Sommerfeld	Sorau	Sagan	Kohlfurt	Bunzlau	Haynau	Liegnitz	Breslau
10 kg . .															
20 kg . .															
30 kg . .															
40 kg . .															
50 kg . .															
100 kg . .															

Werden nun beispielsweise zwei Gepäckstücke im Gewicht von 68 kg mit zwei Fahrkarten aufgegeben, so entnimmt der Beamte dem Schalter einen Gepäckschein mit 20 kg Uebergewicht, füllt die wenigen noch offenen Daten aus (siehe Kursivzahlen des Beispiels), verkauft den Gepäckschein dem Reisenden und übergibt die Klebezettel dem Gepäckträger. Es darf als sicher gelten, dass fast in dem Augenblick, in welchem das Gepäckstück die Waage verlässt, der Reisende auch endgültig abgefertigt ist.

Für Gepäckstücke mit 60, 70, 80, 90 und über 100 kg Uebergewicht sind zwei dem zu berechnenden Gewicht entsprechende Gepäckscheine nach Eintragung der Nummern und des Uebergewichts auf beiden Scheinen auszuhändigen. Für Gepäckstücke mit noch höherem Uebergewicht, für solche nach Stationen mit geringem Verkehr sowie für die mit Lieferfristversicherung aufgegebenen sind Blankettgepäckscheine zu verwenden. Die Blankettgepäckscheine, für welche der Vordruck des jetzigen Musters bestehen bleiben kann und bei denen Stamm und Gepäckschein mittelst Durchpausens auszufüllen sind, sind von 1 bis 10 000 laufend zu nummeriren.

* * *

Die Einführung vorstehend skizzirten Systems ist für die Eisenbahnverwaltung in mehrfacher Hinsicht von erheblichem Vortheil. Die Verwaltung kommt zunächst dem Publikum entgegen, indem sie ihm eine geschmeidige und schnelle Abfertigung am Gepäckschalter gewährleistet. Die Wogen des Andranges auf dem Stettiner und Lehrter Bahnhof in Berlin zur Zeit des Ferienanfanges, auf dem Anhalter und Potsdamer Bahnhof vor Abgang der Sonderzüge würden weit eher zerfliessen als jetzt, und die Gefahr der Verschleppungen von Gepäck wäre jedenfalls sehr vermindert. Nach einiger Zeit würde man ferner die Erfahrung machen, dass in grossen Gepäckabfertigungen einige Kräfte zu viel sind, da die Schreibarbeit sehr erheblich vermindert ist.

Der Hauptvortheil aber, der für die Verwaltung in finanzieller Hinsicht von ganz erheblichem Interesse ist, besteht darin, dass sie das für die Fahrkartenausgabestellen im ersten Theil dieses Aufsatzes vorgeschlagene Abrechnungsverfahren nun auch auf die Gepäckabfertigungen ausdehnen kann und dadurch der Verkehrskontrole zur Durchsicht und Nachrechnung der Gepäckstämme nicht mehr im derzeitigen Umfange bedarf. Der gesammte Papierwust, durch welchen sich die Verkehrskontrole namentlich im Sommer durcharbeiten muss, wäre mit einem Schlage verschwunden.

Angesichts der ausführlichen Schilderung der Buchführung und des Abrechnungsverfahrens bei den Fahrkartenausgabestellen erübrigt wohl jetzt eine solche bei den Gepäckabfertigungen, mutatis mutandis ist sie jener gleich; es seien nur die Umrisse noch einmal wiedergegeben.

Die Gepäckscheine, je mit laufender Nummer von 1 bis 10 000 versehen und im Schalter mit der niedrigsten Nummer oben liegend, sind nach Art der Handhabung in einem Rundreisebüro mit Blechplatten zu bedecken. Die Blechplatten werden bei Verausgabung von Scheinen herabgeworfen und nach Abrechnung des Zuges wieder aufgelegt. Die Gepäckscheine sind in ein Gepäckscheinausgabebuch einzutragen und die erzielten Frachtbeträge in einem Gepäckgeldeinnahmebuch zu ermitteln. Nach Schluss des Tages ist ein Tagesabschluss sowie nach Monatsabschluss ein solcher für den Monat zu fertigen. Der Werth der angeforderten Gepäckscheine sowie die am Monatsschluss ermittelte Summe der Blanketts bilden das Soll, die täglichen Ablieferungen und der Betrag der verstempelten Gepäckscheine das Haben des Abrechnungsbuchs. Zur Rechnungslegung sind die aufgerechneten Blankettstämme sowie eine Nachweisung der Gutschriften über verstempelte Gepäckscheine monatlich bis zum 5. an die Kontrolstelle einzusenden. Die demnächst vorzunehmende Schalterprüfung hat die Richtigkeit der Ablieferungen und des noch vorhandenen Werthes der Gepäckscheine zu erweisen.

Nach Rückkunft des Anerkenntnisses über die erfolgte Prüfung der eingesandten Beläge von der Kontrolstelle und nach daraufhin erfolgtem Abschluss des Abrechnungsbuches ist ein Auszug aus ihm in doppelter Ausfertigung an die Stationskasse, die Drucksachenverwaltung und die Kontrolstelle zu senden, auf Grund dessen die Solllisten für die Hauptkasse und die Stationskassen auszufertigen sind. Der von der Kontrolstelle bescheinigte Auszug aus dem Abrechnungsbuch dient später bei Kassenrevision als Ausweis über die Abwickelung des Solls für den betreffenden Monat. Der Gang sowie die Art der Kassenrevision bei den Gepäckabfertigungen ergibt sich aus dem bei den Fahrkartenausgabestellen geschilderten Vorgang.

Vor Einführung des heute gültigen Abfertigungssystems war ein dem oben vorgeschlagenen in manchen Punkten ähnliches in Anwendung. Nach allen Stationen mit lebhafterem Verkehre lagen damals laufend nummerirte, mit Anfangs-, Bestimmungsstation und Reiseweg bedruckte Gepäckscheine auf, die hintereinander Stamm, Talon, Gepäckschein und Klebezettel enthielten. Kleine und mittlere Gepäck-Abfertigungsstellen kamen mit diesem System sehr gut aus. Bei grossen Abfertigungsstellen ergaben sich aber Missstände, weil die Ausfüllung des Stamms, Talons und Gepäckscheins nacheinander zu viel Zeit in Anspruch nahm und die schnelle Abfertigung behinderte. Im übrigen war den Beamten die Möglichkeit gegeben, den Stamm anders auszufüllen als den Gepäckschein, und hiermit dem Betrug offene Thür gelassen.

Aus diesen Gründen führte man das gegenwärtige Verfahren ein. Die Packmeisterkarte ist nunmehr getrennt vom Gepäckschein und Stamm und Gepäckschein wird durchgepaust. Die Abfertigung nimmt jetzt weniger Zeit in Anspruch als früher, wenn, wie fast überall der Fall, die Waage dicht neben dem Schalter steht und der Lademeister oder Gepäckträger die Packmeisterkarte ausfüllt. Einen Nachtheil hat das gegenwärtige Verfahren aber doch, der darin besteht, dass die Gepäckscheine nicht laufend nummerirt werden können, sondern die Nummern der Packmeisterkarten erhalten müssen. Sind derartige Kassenbeläge aber nicht laufend nummerirt, so ist eine sichere Kontrole ausgeschlossen. Der Fall ist vorgekommen und wird immer wieder vorkommen, dass ungetreue

Beamte Gepäckscheinstämme verschwinden lassen und die auf ihnen vermerkten Geldbeträge unterschlagen. Das vorgeschlagene System begegnet den Uebelständen des früheren und des jetzigen Verfahrens.

Steht neben der Waage der Schalter, so ist die Abfertigung in noch kürzerer Zeit zu bewirken als jetzt, weil dem Gepäckträger sofort die Klebezettel gereicht werden können und weil die Ausfüllung des Gepäckscheins, der Packmeisterkarte und das Einkassiren der Ueberfracht kaum mehr Zeit in Anspruch nimmt als das Bekleben der Gepäckstücke.

Einen Nachtheil hat dieses System aber auch und zwar den, dass für den oder die Schalter mehr Platz gebraucht wird als bisher. Bei vollendeter Durchführung erfordert z. B. in Berlin auf Bahnhof Friedrichstrasse jeder Schalter 8 qm mehr Raum als jetzt. Die Gepäckabfertigungsstelle des Stettiner Bahnhofes, welche im Sommer den stärksten Gepäckverkehr hat, würde erweitert werden müssen. Wenn die Schranke vor den Waagen dort um 2 m vorgerückt würde, könnte schon für vier Schalter Raum gewonnen werden. Auch bei der Gepäckabfertigung auf dem Anhalter Bahnhof brauchten die Schalter nur um 3 m vertieft zu werden, um Raum für Gepäckscheinschränke zu schaffen.

Bei der Eisenbahnverwaltung hat von jeher der Grundsatz bestanden, dass, wo Raum erforderlich ist, er auch geschaffen werden muss, und so wird auch bei etwaiger Einführung obigen Vorschlages für die Erfordernisse der Gepäckabfertigung Raum geschaffen werden können.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Reisen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten.** Die „Karlsruher Ztg.“ bespricht in ihrem amtlichen Theil den Besuch des Staatsministers Budde am grossherzoglichen Hofe und bemerkt, die Reise habe zunächst eine Vorstellung des Ministers bei den Suveränen der süddeutschen Staaten bezweckt. In der Besprechung mit dem Staatsminister v. Brauer habe der Eisenbahnminister den Standpunkt der preussischen Eisenbahnpolitik dahin gekennzeichnet, dass ihr die Absicht eines Eingriffes in die staatliche Selbständigkeit der deutschen Eisenbahnverwaltungen durchaus fern liege.

Der beabsichtigte Besuch des preussischen Ministers in Dresden ist, wie die „Nat.-Ztg.“ mittheilt, bis nach der bald zu erwartenden Genesung des Staatsministers Rüger verschoben.

Der preussische Minister ist inzwischen nach einem weiteren Besuche am Hofe zu Darmstadt nach Berlin zurückgekehrt.

— **Der erste elektrisch beleuchtete Eisenbahnzug der preussischen Staatsbahnen** wurde, wie der „Konfektionär“ meldet, vor einigen Tagen von Seiner Majestät dem Kaiser im Beisein des Staatsministers Budde auf Station Wildpark besichtigt. ¾ Stunden verweilte der Monarch im Zuge und nahm mit grösstem Interesse jede Einzelheit des Zuges und speziell der neuen Beleuchtung in Augenschein. Thüren und Fenster wurden geöffnet und die innere Einrichtung sowie die Vorrichtungen für den Fall einer Gefahr wurden genau besichtigt. Der Kaiser soll im Hinblick auf die elektrische Beleuchtung sein Urtheil etwa dahin zusammengefasst haben: Meine Marine, deren Schiffe auch elektrisch beleuchtet werden, macht Mir Freude, nunmehr aber auch Meine Eisenbahn! Die elektrische Beleuchtung ist in der I. Klasse derart angebracht, dass sich über jedem der vier Sitze eine Glühlampe befindet, die vom Reisenden nach Belieben ein- und ausgeschaltet werden kann. Ausserdem sind an der Decke zwei Glühlampen angebracht, deren Bedienung vom Zugpersonal erfolgt. Auch in den Abtheilen der II. Klasse sind vier Lampen über den Sitzen und zwei Lampen an der Decke vorgesehen. Die Krafterzeugung für die Beleuchtung ist auf der Lokomotive angeordnet, so dass die ganze Beleuchtung vom Lokomotivführer durch einen Druck geregelt werden kann. Der erste Zug dieser Art ist jetzt als D-Zug auf der Strecke Berlin-Hamburg in den regelmässigen Dienst gestellt; es ist in den Abtheilen tageshell.

— **Der Entwurf für eine Berliner Nord-Süd-Unterpflasterbahn.** Im Anschluss an die in Nr. 86 S. 1304 d. Ztg. gebrachten Mittheilungen über diesen städtischen Schnellverkehrsplan entnehmen wir der „Deutschen Bauzeitung“ noch folgende Einzelheiten: Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 11,2 km, also etwas mehr als der bisher ausgeführte Theil der Hoch- und Untergrundbahn zwischen dem Zoologischen Garten und Warschauer Brücke mit der Abzweigung zum Potsdamer Platz (= 10,1 km). Sie soll 15 Haltestellen erhalten, die in einem mittleren Abstand von 760 m liegen und an wichtigen Verkehrskreuzungen errichtet werden. Durch die neue Linie wird eine unmittelbare Uebergangsmöglichkeit auf die Wannseebahn an der Haltestelle Mansteinstrasse, auf die Siemens'sche Hochbahn am Belle Allianceplatz, auf die Stadtbahn an der Friedrichstrasse und auf die Ringbahn am Weddingplatz hergestellt. Ihre Höhenlage schliesst sich nach Möglichkeit den Strassenhöhen an, da jede tiefere Einsenkung in das hochliegende Grundwasser die Anlage natürlich vertheuert, doch werden verschiedene kleinere und grössere Senkungen nöthig. Die Steigungen werden aber auch hier 1:30 nicht überschreiten. Die Lichtweite des für vollspuriges Doppelgleis eingerichteten Tunnels ist auf 6,90 m mit Rücksicht auf die andere Gestalt und grössere Breite der Wagen bemessen. Die grösste normale Breite des im Strassenkörper von der Anlage des Tunnels in Anspruch genommenen Streifens beträgt 8,90 m, die gesammte Bauhöhe 5,85 m bei 3,50 m Lichthöhe. Die Gesammtausführung des Tunnels ist in Stampfbeton gedacht, die Decke mit Wölbungen zwischen I-Trägern. Die Form der Wagen entspricht der der Stadtbahnwagen, nur dass statt Klappthüren Schiebethüren zur Verwendung kommen. Die Wagen sollen 9,80 m Länge zwischen den Buffern haben. Züge von vier Trieb- und drei Beiwagen sollen in 3 Minuten Abstand nach jeder Richtung verkehren. Jeder Zug kann 485 Personen befördern. Die Betriebskraft ist die Elektrizität, die durch ein eigenes Kraftwerk auf den nördlich der Spree gelegenen Grundstücken geliefert werden soll. Gleichstrom von 600 Volt Spannung soll den Stromabnehmern der Motorwagen durch besondere Oberleitungen zugeführt werden. Einschneidend ist die Wirkung, welche die Durchführung des Unterpflasterbahnprojektes auf das von ihr durchschnittene städtische Versorgungsnetz haben wird, wobei sich die Sache besonders schwierig bei den Kanälen der städtischen Kanalisation gestalten wird, wo an einzelnen Stellen der Tunnel gesenkt werden muss, um unter den Kanälen hinwegzugehen. Von den auf 56 000 000 ℳ veranschlagten Kosten kommen 46 000 000 ℳ auf den Bau der Strecke nebst den Haltestellen und dem Grunderwerb, 2 790 000 ℳ auf das Kraftwerk, der Rest auf den Betriebsbahnhof, auf Betriebsmittel, allgemeine Kosten, Verwaltungskosten, Bauzinsen während der vierjährigen Bauzeit. Unter den reinen Baukosten erfordert die Unterführung der Linie unter der Spree die Summe von fast 9 000 000 ℳ.

— **Neue Arten von Zuschlagkarten.** Nach einer Verfügung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin macht die vielfach festgestellte missbräuchliche Benutzung der Zuschlagfahrkarten die Ausgabe einer neuen Art an Stelle der bisherigen erforderlich. Die Ausgabe der neuen Karten soll mit dem 1. Januar 1903 erfolgen. Von diesem Zeitpunkte ab haben die Ausgabestellen sowie die dienstthuenden Stations- und Zugbeamten die Reisenden bei Anforderung von Zuschlagfahrkarten zu befragen, ob diese Karte zum Uebergang in eine höhere Wagenklasse oder zur Weiterfahrt über die Zielstation hinaus dienen soll. Je nach dem bezeichneten Zwecke ist dann die nicht zutreffende Angabe auf der Karte: „Gültig zum Uebergang in eine höhere Wagenklasse“ oder „Gültig zur Weiterfahrt über die Zielstation“ mit Tinte oder Tintenstift zu durchstreichen.

— **Schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft.** Die Generalversammlung genehmigte das Uebereinkommen mit der oberschlesischen Kleinbahnen- und Elektrizitätswerke - Aktiengesellschaft sowie mit der oberschlesischen Dampfstrassenbahn-Gesellschaft m. b. H., betreffend die Uebernahme des Betriebes und der Verwaltung dieser Unternehmungen, und ertheilte dem Vorstand Ermächtigung zur Uebernahme des gesammten Vermögens beider Gesellschaften. Ferner wurden die vorgeschlagenen Abänderungen der Statuten genehmigt, wonach der Sitz der Gesellschaft von Berlin nach Beuthen O/S. verlegt wird. Neu gewählt wurden in den Aufsichtsrath Direktor Max Draeger von der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft, Eisenbahndirektor a. D. Ströhler, Regierungsrath a. D. Gustav Kemmann, Bauinspektor Oswald Bandikow, Oberbürgermeister Georg Brüning-Beuthen, Oberbürgermeister Alfred Kreidel-Berlin-Dt.-Wilmersdorf und Baurath a. D. Theodor Koehnen-Nürnberg.

— **Bahnmeisterverein des Direktionsbezirks Cassel.** Am 12. Oktober d. J. fand die diesjährige Hauptversammlung in Cassel statt. Etwa 50 Mitglieder versammelten sich auf dem südlichen Bahnsteige des Bahnhofs Cassel zu der in Aussicht genommenen Besichtigung einzelner Theile des neuen Personen-

bahnhofs unter Führung des Regierungsbaumeisters Jacobs. Es wurden die schweren Fangvorrichtungen (hydraulischen Prellböcke) an den Enden der Stumpfgleise in Augenschein genommen; sodann erfolgte die eingehende Besichtigung der neuen elektrischen Weichen- und Signalstellwerkanlage, ferner der für Gepäck und Post hergestellten elektrischen Aufzüge. Danach folgte der Vortrag des Bahnmeisters Kleinschmidt über die elektrische Weichen- und Signalstellwerkanlage.

Der Vorsitzende des Vereins leitete den Vortrag ein, indem er auf die Sicherheit des Zugverkehres hinwies, die erst durch mechanische Abhängigkeit von Weichen und Signalen ermöglicht und jetzt dadurch weiter vermehrt sei, dass die mechanischen Bewegungen durch elektrische Kraft ausgeführt würden. Sei es Zweck des Vereins, dem Bahnmeister alle auf dem Gebiete der Technik erfolgenden Neuerungen vor Augen zu führen, so sei es jetzt, nachdem der Bahnmeister berufen, auch die elektrischen Anlagen zu unterhalten, von ganz besonderem Interesse, in dieser Hinsicht sein Wissen zu bereichern. Es sei daher ein grosser Wunsch des Vereins gewesen, die neueste Anlage auf diesem Gebiete kennen zu lernen. Dass dies nun möglich gewesen, dafür gebühre in erster Linie der Direktion Cassel Dank für das Entgegenkommen, ferner aber Herrn Regierungs- und Baurath Kiesgen und Herrn Regierungsbaumeister Jacobs, welche bei der Leitung der Besichtigung alles aufgeboten hätten, um die Anlagen zum richtigen Verständniss zu bringen.

An den Vortrag schloss sich sodann eine interessante Erörterung über einzelne Konstruktionstheile. In der folgenden Hauptversammlung wurde Geschäftsbericht und Rechnungslage erstattet und der alte Vorstand wiedergewählt.

— **Gründung eines Eisenbahnvereins in Hirschberg.** Am 16. Oktober tagte unter der Leitung des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion zu Hirschberg, Eisenbahnbauinspektors Galmert, dort eine Versammlung, welche die Gründung eines Eisenbahnvereins beschloss. Die neue Vereinigung soll in erster Linie ein Band der Zusammengehörigkeit um alle Beamte und Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung schliessen, welche in Hirschberg und Umgebung wohnen. Die Mitglieder sollen nach des Tages Last und Mühe bei den Versammlungen Gelegenheit finden, einige frohe Stunden zu verbringen, wobei ein zwangloser Verkehr und ein persönliches Nähertreten der Mitglieder untereinander nur fördernd wirken kann. Ferner bezweckt der Verein, verschiedene Wohlfahrtseinrichtungen für seine Mitglieder zu schaffen. Es wurde die Gründung einer Vereinsbücherei, einer Spar- und Vorschusskasse u. a. m. in baldige Aussicht gestellt.

Die Versammlung nahm den vorgelegten Satzungsentwurf an und wählte den Vorstand. Erster Vorsitzender ist Eisenbahnbauinspektor Galmert, Stellvertreter Stationsvorsteher Fels. Satzungsgemäss besteht der Vorstand aus 12 Mitgliedern, von denen 7 Beamte und 5 Arbeiter sein müssen.

Oesterreich.

— **Vergebung der staatlichen Lokomotivbestellungen.** Dieser Tage fand im Eisenbahnministerium die Vergebung von 42 Lokomotiven und 42 Tendern für die Staatsbahnen statt. Zu der Verhandlung waren die Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft, die Sigl'sche, die Floridsdorfer, die böhmisch-mährische Lokomotivfabrik und die Linzer Filiale der Münchener Lokomotivfabrik Krauss & Comp. eingeladen worden. Letztere Firma, die nur kleinere Lokomotiven für Neben- und schmalspurige Bahnen herstellt, hatte im letzten Augenblick auf die Theilnahme verzichtet. Es war daher die Lieferung von 42 Lokomotiven nur unter vier Firmen zu vertheilen. Die Sigl'sche Lokomotivfabrik wird 11 Maschinen bauen. Der Floridsdorfer Fabrik und der Fabrik der Staatseisenbahngesellschaft wurden je 12 Lokomotiven, der böhmisch-mährischen Fabrik 7 Lokomotiven zugewiesen. Für die Tender wurden die erwähnten fünf Fabriken und die Firma Ringhoffer eingeladen. An Tendern wurden vergeben: 18 an die Firma Ringhoffer in Smichow, je 8 an die Floridsdorfer, an die Sigl'sche Lokomotivfabrik und an die Fabrik der Staatseisenbahngesellschaft. Die Firma Ringhoffer hat ein Abkommen mit den anderen Fabriken getroffen, wonach ihr 40 % der von den Staatsbahnen zu vergebenden Tender zufallen. Die Gesammtlieferung an Lokomotiven und Tendern stellt einen Werth von 4 000 000 Kr. dar. Da der verfügbare Betrag jedoch die Summe von 4 000 000 Kr. etwas übersteigt, wird die Firma Krauss & Comp. für den Rest einige kleinere Maschinen liefern, deren Zahl gegenwärtig noch nicht feststeht. Die Preise, welche die Fabriken erzielten, sind etwas niedriger als im Vorjahre, da Kupfer und einzelne Blechsorten billiger geworden sind. Dagegen ist Stahl und Eisenguss im Preise gestiegen, so dass, wie die Fabriken erklärten, kein erheblicher Unterschied in den Gestehungskosten seit dem Vorjahre eingetreten ist. Die Maschinenfabriken werden, da die jetzigen Arbeiten im März fast vollständig aufhören, von dieser Zeit an die neuen Maschinen in Angriff nehmen und dürften diese bis zum Oktober oder November fertig stellen. Man glaubt, dass auch einige Privatbahnen Bestellungen machen werden.

— **Die Staatsbahnverwaltung und die Eisenindustrie.** Mit der erfolgten Bestellung einer grösseren Anzahl von Lokomotiven und Wagen ist die Förderung, welche der Eisenindustrie durch den Bedarf der Staatsbahnen zu Theil wird, keineswegs erschöpft. Denn der Staatseisenbahnbetrieb — ganz abgesehen vom Staatseisenbahnbau — bietet den verschiedenen Zweigen der Eisenindustrie, den Maschinen- und Werkzeugfabriken, den Schienenwerken und verwandten Werken regelmässig eine ausgiebige Beschäftigung. Die bezüglichen regelmässigen Bestellungen umfassen ausser Drehscheiben, Schiebebühnen und Brücken namentlich die Oberbaumaterialien und die Schienen, Platten und Laschen. Der Bedarf des Staatseisenbahnbetriebes an Oberbaumaterialien, zu denen Nägel, Schrauben, Weichen usw. gehören, wird durch eine alljährlich veranstaltete allgemeine Ausschreibung gedeckt, die für 1903 jüngst veröffentlicht worden ist. Für einen längeren Zeitraum als für Jahresfrist diese Artikel zu bestellen, ist wohl nicht möglich, da die Materialien sonst verrosten und verderben. Was die Schienen, Platten und Laschen betrifft, so erfolgt deren Vergebung auf Grund der mit sämmtlichen einschlägigen Werken vereinbarten Schlussbriefe. Der bisherige fünfjährige Schienenlieferungsvertrag läuft mit Ende dieses Jahres ab. Der nun abgeschlossene neue Schienenlieferungsvertrag erstreckt sich auf die Dauer von zwei Jahren, da die Unsicherheit der Preislagen eine längere Bindung beiderseits als nicht zweckmässig erscheinen lässt. Wie namhaft übrigens die Bestellungen des Staatseisenbahnbetriebes sind, geht daraus hervor, dass der gesammte Werth der hier aufgeführten theils schon bestellten, theils vor der Vergebung stehenden Fabrikate wohl kaum hinter dem Betrage von 20 000 000 Kr. zurückbleiben dürfte.

— **Südbahnprioritäten-Verloosung.** Zwischen dem Prioritätenkurator und der Südbahngesellschaft ist ein jetzt vom Handelsgericht genehmigtes Abkommen geschlossen, welches in der Hauptsache darin besteht, dass der Südbahngesellschaft gestattet wird, die in diesem Jahre vorzunehmende Verloosung der 3 prozentigen Prioritäten ausnahmsweise und ohne Präjudiz für die Zukunft vorläufig zu unterlassen, wogegen die Südbahngesellschaft verpflichtet wird, falls nicht inzwischen ein anderweitiges die Regelung der Tilgung dieser Obligationen umfassendes Uebereinkommen zustande kommen sollte, die aufgeschobene Verloosung spätestens bis 1. Juni 1903 nachzuholen, und anzuerkennen hat, dass die zur Tilgung erforderlichen Beträge in ihren Abschlüssen für das Jahr 1902 buchmässig auszuweisen und nach Maassgabe des Erträgnisses zur Rückzahlung bereit zu halten sind. In der nächsten Zeit dürfte entweder der Prioritätenkurator nach Paris fahren oder der Präsident des französischen Komitees nach Wien kommen, um durch mündliche Aussprache über das Maass des Entgegenkommens, das die französischen Prioritätenbesitzer in der Tilgungsfrage zu beweisen geneigt wären, klar zu werden. Wie die „Zeit" meldet, ist von dem Pariser Komitee die Anregung gegeben worden, die jährlichen Verloosungen auf das durch die Ueberschüsse ermögliche Maass einzuschränken, so dass für das Jahr 1902 statt der tilgungsplanmässig zur Verloosung gelangenden 25 000 Stück nur etwa 11 000 Stück verloost werden würden. Der Unterschied zwischen der Anzahl der tilgungsplanmässig zur Verloosung bestimmten und der wirklich verloosten Stücke würde sich mit den wachsenden Ueberschüssen von Jahr zu Jahr verringern, so dass von 1917 an nicht nur die planmässige Anzahl verloost würde, sondern allmählich die Tilgungsausfälle der vorangegangenen Jahre nachgeholt würden.

— **Die Ausstattung der Reservefonds der Buschtêhrader Bahn.** Am 6. d. Mts. fand vor dem Verwaltungsgerichtshofe die öffentliche Verhandlung über die strittige Frage der Ausstattung der Reservefonds der Buschtêhrader Bahn statt. Das Eisenbahnministerium hatte diese Bahn mit dem Erlasse vom 18. September 1900 aufgefordert, die satzungsmässige Ausstattung des Reservefonds des Unternehmens Lit. A aus dem Reinertrage dieses Unternehmens wieder aufzunehmen und so lange fortzusetzen, bis der Fonds die satzungsmässig festgesetzte Grenze thatsächlich erreicht haben wird. Diese Aufforderung begründete das Eisenbahnministerium damit, dass der bereits seit einer Reihe von Jahren beobachtete Vorgang, wonach der Reservefonds des Unternehmens Lit. A aus dem Grunde nicht aufgebessert wurde, weil er die im § 53 der Satzungen bezeichnete Höhe bereits erreicht hat, nach Auffassung des Eisenbahnministeriums mit den Bestimmungen der Satzungen insofern nicht im Einklange sei, als der in Rede stehende Reservefonds

nur zu einem Theile thatsächlich vorhanden sei, sonst aber in dem gesellschaftlichen Vermögen investirt erscheine, der § 53 der Satzungen aber nicht die rechnungsmässige, sondern die thatsächliche Höhe des Reservefonds vor Augen habe. Die Buschtêhrader Bahn hatte gegen diesen Erlass den Beschwerdeweg an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen und bei der Regierung angesucht, dass über die Reinerträgnisse des A-Unternehmens bis zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes ohne Ausstattung des Reservefonds verfügt werden dürfe. Diesem Ansuchen wurde sowohl im Jahre 1900, als auch im Jahre 1901 entsprochen, und so erfolgte bisher die Vertheilung des Reingewinnes der A-Strecke ohne die Aufbesserung des ordentlichen Reservefonds. Dieser Fonds ist seit dem Jahre 1892 nicht mehr aufgebessert worden. Zu jener Zeit hatte er die statutenmässige grösste Höhe von 10 % des Aktienkapitals, mithin die Summe von 1 134 000 fl. = 2 268 000 Kr. erreicht und wurde demzufolge als „voll“ erklärt. Seitdem unterblieben auch die weiteren Aufbesserungen dieses Fonds. Nun ist bis Ende 1901 aus dem Fonds allmählich für verschiedene Bahnanlagekosten die Summe von 2 207 383 Kr. bestritten worden, so dass nur noch ein verfügbarer Rest von 60 616 Kr. übrig geblieben ist.

Der Verwaltungsgerichtshof hat der Beschwerde Folge gegeben und die angefochtene Entscheidung als gesetzwidrig aufgehoben. Infolge der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes kann die Buschtêhrader Bahn bezüglich des Unternehmens Lit. A über ihren jeweiligen Reingewinn nach wie vor frei verfügen, ohne vorweg 4 % des Erträgnisses dem Reservefonds zuführen zu müssen.

— **Eisenbahneröffnungen.** Am 29. Oktober d. J. wurde die Theilstrecke Valeputna-Dorna-Watra der Bukowinaer Lokalbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Eröffnung fand in besonders feierlicher Weise statt. Vor dem 1 622 m langen, mit einem Kostenaufwande von mehr als 4 000 000 Kr. in zwei Jahren erbauten Tunnel durch den Berg Misticanestie wurde die kirchliche Einweihung vorgenommen.

Am gleichen Tage wurde ferner die vollspurige Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde eröffnet. Der Betrieb beider Bahnen wird von den österreichischen Staatsbahnen geführt.

— **Die Wagenleihgesellschaften und der Güterverkehr der Bahnen.** Die ungünstige Verkehrslage wirkt auch auf die Wagenleihgesellschaften zurück. Die meisten Bahnen haben überdies im Laufe der letzten Jahre erhebliche Neuanschaffungen gemacht, wodurch sich der Bedarf an Leihwagen vermindert hat. Trotzdem hatten die österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt und die mit ihr verbundenen Unternehmungen: die ungarische Eisenbahnverkehrsanstalt in Budapest, die deutsche Wagenleihanstalt in Berlin und die italienische Wagenleihgesellschaft „Ausiliare“ während des grössten Theiles des laufenden Jahres ihren Wagenpark vermiethet und ihn bis auf kleine Bruchtheile auch für einen erheblichen Theil des Jahres 1903 in Miethe gegeben. Von der anderen Gruppe, bestehend aus der ersten Eisenbahnwagenleihgesellschaft in Wien, der Budapester Allgemeinen und der Internationalen Wagenleihanstalt in Budapest und der Compagnie Auxiliaire des chemins de fer in Brüssel, besitzen die beiden genannten Budapester Unternehmungen noch langfristige Miethabschlüsse mit den ungarischen Staatsbahnen, die auf einige Jahre hinaus laufen.

— **Musterkoffer für Handelsreisende.** Die Wiener Handels- und Gewerbekammer beschloss, Vorschläge wegen Abänderung der Bestimmungen hinsichtlich der Inanspruchnahme des ermässigten Gepäcktarifs für Handelsreisende bei der Eisenbahndirektorenkonferenz zu machen. Diese Vorschläge beziehen sich u. a. auf die Ahndung von Missbräuchen, wie solche bei Benutzung des Musterkoffertarifs leider nicht zu den Seltenheiten gehören. Nach diesen Vorschlägen hätten die Bahnen zunächst Geldstrafen für den Fall des Missbrauches anzudrohen und Firma und Reisenden als solidarisch haftbar zu betrachten. Dauernde Entziehung der Begünstigung hätte nur bei nachgewiesenem arglistigen Vorgehen oder wiederholter missbräuchlicher Benutzung einzutreten. Dabei wäre aber auch gleich nach Lage des Falles zu untersuchen, ob die Begünstigung nur dem Reisenden oder nur der Firma oder beiden zu entziehen wäre.

— **Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik.** Die Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik (vormals G. Sigl) in Wiener-Neustadt hielt dieser Tage ihre ordentliche Generalversammlung. Nach dem Geschäftsbericht sind die Hoffnungen, die man auf das abgelaufene Geschäftsjahr setzte, nicht in erwartetem Umfange in Erfüllung gegangen. Der Gesammtumsatz betrug 8 088 000 Kr., ergab sohin gegenüber dem vorangegangenen Jahre einen um rund 162 000 Kr. höheren Betrag. Diese Umsatzziffer setzt sich zusammen aus dem Erlöse für 84 Lokomotiven und 54 Tender sowie für andere Erzeugnisse der Gesellschaft. 27 Lokomotiven und 27 Tender waren für das Ausland, 24 Lokomotiven und 8 Tender für die österreichischen Staatsbahnen, 33 Lokomotiven und 19 Tender für österreichische Privatbahnen bestimmt. Die bescheidenen Umsatzziffern des abgelaufenen Geschäftsjahres hängen mit der ungünstigen wirthschaftlichen Lage zusammen, unter welcher die Maschinenfabriken des In- und zum grossen Theile auch des Auslandes empfindlich zu leiden haben. Die geringe Nachfrage wirkt natürlich drückend auf die erzielbaren Preise, und wo die Verwaltung die ausländischen Märkte aufsuchte, sah sie sich stets einer gleich arbeitsbedürftigen Mitbewerbung gegenüber mit so niedrigen Angeboten, dass sie nicht folgen konnte. Wie der Bericht schliesslich mittheilt, lässt sich der laufende Rechnungsabschnitt nicht günstig an. Die ungünstigen Verhältnisse auf den meisten Gebieten der Maschinenindustrie, zunächst auf dem des Lokomotivbaues, halten noch immer an. Bisher sind nebst nicht sehr beträchtlichen anderen Erzeugnissen des Maschinenbaues 31 Lokomotiven und 24 Tender zur Bestellung gelangt, welche die Gesellschaft bis zum Schlusse des Monats März beschäftigen werden. Im Anschlusse an diese letzten Mittheilungen gab der Vorsitzende des Verwaltungsraths der Generalversammlung bekannt, dass sich in den jüngsten Tagen die geschäftlichen Aussichten insofern gebessert haben, als dank der vom Industriellenverein ausgegangenen energischen Anregung dem Verwaltungsrath vom Eisenbahnministerium die baldige staatliche Bestellung einer Anzahl Wagen in Aussicht gestellt worden sei. Der erzielte Reingewinn beträgt 268 708 Kr. Die Aktionäre erhalten eine 6 prozentige Dividende.

Ungarn.

— **Der neue Personen- und Gepäcktarif der Staatsbahnen** wird, amtlicher Meldung zufolge, am 1. Januar 1903 auf sämmtlichen Linien in Kraft treten. Durch diesen Tarif werden die Fahrpreise in der ersten Zone des Fernverkehrs, ferner der Preis für eine Fahrt über 300 km hinaus erhöht, wobei jedoch gleichzeitig die Begünstigung eingeräumt wird, dass das bisher für Fahrkarten der vierzehnten Zone bestandene Verbot der Fahrtunterbrechung aufgehoben und die einmalige Unterbrechung der Reise mit einer Karte dieser Zone gestattet wird. Im übrigen werden die Bestimmungen des bisher geltenden Tarifes nicht wesentlich abgeändert.

— **Bau der Ungthalbahn.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat die Arbeiten für den Bau der 27 km langen Linie Sztavna-Landesgrenze ausgeschrieben, und wird dieser voraussichtlich bald in Angriff genommen werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgisches Eisenbahnbudget.** In dem jetzt veröffentlichten Staatsvoranschlag für 1903 wird die Mehreinnahme aus den belgischen Staatsbahnen auf 6 130 000 Fr. berechnet. In der Darlegung des Finanzministers wird besonders betont, dass seit 1895 dem ordentlichen Budget bedeutende Lasten auferlegt sind, die früher aus ordentlichen Quellen bestritten wurden, so die Summe der vom Staat gezeichneten Jahresbeiträge für die Bildung des Herstellungskapitals der „Vizinalbahnen“; ferner wurde in das ordentliche Eisenbahnbudget eine Summe von 1 000 000 Fr. für Bauten, Anlagen usw. aus dem ordentlichen Budget übernommen, damit letzteres nur noch den Mehrwerth von neuen Anlagen gegenüber den durch diese ersetzten alten darstelle.

— **Schnellbahn Brüssel-Antwerpen.** Wie die „B. B.-Ztg.“ meldet, ist die Gesellschaft Cockerill in Seraing der Frage der Schnellbahnen überhaupt und insbesondere der einer Schnellbahn zwischen Brüssel und Antwerpen näher getreten. Die Ergebnisse der Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen in Berlin haben die Cockerillgesellschaft zu der Ansicht geführt, dass die anzustrebende hohe Geschwindigkeit auf einem in Kiesbettung ruhenden Eisenbahngleis weniger leicht, als auf einer Schwebebahn nach Langenschem System erreichbar sei, bei der alle störenden Einflüsse des auf veränderlicher Kiesbettung liegenden Gleises auf einfache Weise vermieden werden, und die ausserdem durch die selbstthätige, der Fliehkraft entsprechende Einstellung des Fahrzeuges schärfere Krümmungen ohne unangenehme Stossbewegungen zu befahren gestattet. Durch diese Erkenntniss veranlasst, hat die Cockerillgesellschaft mit der kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen (Schuckert-Gruppe), Nürnberg, Unterhandlungen angeknüpft und mit deren Einverständniss am 1. Oktober d. J. ein Projekt für eine Schnell-

bahn Brüssel-Antwerpen nach dem Schwebebahnsystem der belgischen Regierung überreicht.

— **Die Lage des Personals der französischen Eisenbahnen.** In Nr. 14 seiner Artikelreihe über den Rückkauf der französischen Eisenbahnen im „Matin“ erklärt der Abg. Jean Bourrat die Verstaatlichung auch im Interesse des Personals für nothwendig. Allerdings würden die Direktoren und die oberen Beamten unter der neuen Ordnung der Dinge finanziell ungünstiger gestellt sein. Denn es wäre unzulässig, dass der Staat ihnen die „excessiven“ Bezüge liesse, welche sie zur Zeit genössen. Bourrat behauptet, dass die Direktoren 200 000 Fr. im Jahre haben. Dagegen würde das mittlere und untere Personal unterhalb der Ingeniöre oder der in deren Grade Stehenden in jeder Beziehung in seiner Stellung verbessert oder wenigstens gesicherter werden. Es genüge der Hinweis auf die Verhältnisse bei der französischen Staatsbahnverwaltung. Dort seien die Besoldungen durch einen zur Kenntniss aller gebrachten ministeriellen Erlass festgesetzt. Die Bediensteten gleichwerthiger Stellung seien in Gruppen vereinigt, und die jährlichen Beförderungen würden, nach bestimmten Regeln gehandhabt, billig unter alle Dienstzweige vertheilt. Die Beförderungen finden statt theils nach der Wahl, theils nach dem Dienstalter, und die letzterem vorbehaltene Zahl ist um so grösser, als die Besoldung geringer ist. Die alljährlich durch eine Kommission aufgestellten und durch den Direktor genehmigten Beförderungstabellen werden gedruckt und in den Büros, Bahnhöfen usw. vertheilt, um den Bediensteten stets, wenn sie es wünschen, bekannt gegeben zu werden. Diejenigen, welche dabei nicht genügend berücksichtigt zu sein glauben, haben das Recht, eine Untersuchung zu verlangen. Der Direktor prüft die Vorschläge. Eine strenge Bestrafung (Entlassung, Versetzung oder letzte Warnung) bei Verfehlungen erfolge erst, nachdem der Betreffende zur schriftlichen Darlegung aufgefordert worden sei. Das „unmoralische“ System der Geldstrafen sei in allen Dienstzweigen der Staatsbahnverwaltung abgeschafft. In dieser Beziehung wie betreffs der Ruhegehälter herrsche, wie Bourrat nachzuweisen sucht, bei den Privatbahnen viel grössere Willkür. Bei der Staatsbahn haben die Angestellten vom 50. Lebensjahre an das Recht auf Ruhegehaltsbezug im Verhältniss zu ihrer Besoldung und zu ihrem Dienstalter. Der Mindestsatz des Ruhegehalts ist 360 Fr. Die Eisenbahngesellschaften suchten dagegen auf jede Weise den Uebertritt in den Ruhestand hinauszuschieben. Trotzdem würden ihre Ruhegehaltskassen bald nicht mehr imstande sein, ihre Verpflichtungen voll zu erfüllen, wenn sie nicht entsprechend besser aufgefüllt würden. Höhere Beamte würden bei der Pensionirung willkürlich bevorzugt und dadurch wieder die Zinsgarantie des Staates und die Steuerzahler unbillig belastet. Die Verstaatlichung würde alledem abhelfen. So Bourrat.

— **Zugverminderung auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Wie in Nr. 87 S. 1323 d. Ztg. gemeldet, hat eine grosse Abordnung aus allen von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bedienten Gebieten beim Ministerpräsidenten Combes gegen eine Reihe jetzt mit dem 3. d. Mts. in Fortfall gekommener Züge Verwahrung eingelegt. Ueber die Gründe des Vorgehens der Verwaltung der genannten Bahn wird nun folgendes bekannt: Es sind nur Sparsamkeitsrücksichten. Seit dem letzten Jahre hat die Abnahme des allgemeinen Verkehres die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn genöthigt, aufs neue die Zinsgewähr des Staates in Anspruch zu nehmen, um ihre ungenügenden Einnahmen zu ergänzen, was seit langer Zeit nicht mehr vorgekommen war. Um diese Anleihe bei den Staatsfinanzen zu vermindern, hat sie neue Ersparungen zu machen gesucht; deshalb der Fortfall von Zügen ganz vorwiegend auf Nebenlinien, welche nicht genügend benutzt wurden. Die in Wegfall gekommenen Züge beziehen sich auf eine tägliche Leistung von 7 200 km auf Nebenbahnen und 500 km auf Linien von grösserer Bedeutung. Es ergibt sich daraus auf der Grundlage von 2 Fr. 72 Cts. für das Zugkilometer eine Ersparniss von fast 8 000 000 Fr., um welche Summe die Staatsgarantie im nächsten Budget entlastet würde, wobei freilich die voraussichtliche Verkehrs- und Einnahmeminderung nicht berücksichtigt ist.

— **Eisenbahnverbindungen zwischen Bordeaux und den mittleren Gegenden Frankreichs.** „L'Economiste français“ schreibt folgendes: Von den Vertretern einer Anzahl französischer Städte wie Bordeaux, Clermont-Ferrand usw. ist eine Petition wegen Schaffung von regelmässigen direkten Zügen zwischen Bordeaux, Tulle und Clermont-Ferrand, die später bis Lyon weitergeführt werden sollen, unterzeichnet worden. Die Eigenthümlichkeit fast aller französischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der grossen Südbahnlinie, dass sie von den Grenzen Frankreichs nach Paris zu führen und die Lage der Hauptstadt nicht im Mittelpunkt, sondern im Nordosten des Landes sich befindet, sind die Ursache, dass die grossen Eisenbahnlinien mit zwei Ausnahmen weder Westen und Osten des Landes mit einander, noch mit dem Mittelpunkt des Landes verbinden. Die beiden Ausnahmen sind die genannte grosse Südbahnlinie von Bordeaux nach Cette und die Linie von Nantes nach Paris und von Paris nach Charleville oder Nancy. Daraus entstehen manche Unbequemlichkeiten, und deshalb würde beispielsweise eine direkte Zugverbindung zwischen Bordeaux, Clermont-Ferrand, Lyon und der Schweiz vielen wichtigen Interessen dienen. Es kann keine Rede davon sein, dass man zu solchem Zweck neue Bahnen durch sehr unebene Gegenden baut. Aber indem man die vorhandenen Linien benutzt und auf ihnen zunächst während der Hauptreisezeit im Sommer, später nach zweifellos günstigen Erfahrungen während des ganzen Jahres eine direkte Zugverbindung mit der mittleren Geschwindigkeit von etwa 40 km in der Stunde herstellt, würde man die Verbindungen zwischen dem Südosten, dem Mittelpunkt und dem Westen Frankreichs bedeutend verbessern. Eine Zugverbindung Bordeaux-Clermont-Ferrand-Lyon wäre sonach höchst erwünscht. Natürlich würde die Einrichtung solcher Züge auf gewisse Schwierigkeiten stossen, weil dabei zahlreiche Bahnstrecken, welche nicht zu solchem Zwecke gebaut sind, zur Durchführung solcher Züge müssten eingerichtet werden. Doch erscheint das nicht unmöglich, und die Verwirklichung des Planes wäre sehr wünschenswerth.

Soweit der „Economiste français“. Seine Wünsche scheinen uns sehr bescheiden und zeigen wieder einmal recht deutlich, wie ungemein mangelhaft in Frankreich alle Zugverbindungen sind, die nicht unmittelbar nach oder von Paris führen. Zwischen zwei Städten, wie Bordeaux mit 257 000 und Lyon mit 459 000 Einwohnern, welche nur rund 600 km von einander entfernt sind, besteht hiernach überhaupt keine direkte Zugverbindung, und eine solche mit einer Reisegeschwindigkeit von 40 km in der Stunde einzurichten, erscheint in Frankreich schon als ein schwieriges Unternehmen! Man denke dagegen an die Zahl und Schnelligkeit der Zugverbindungen in Deutschland, beispielsweise zwischen Cöln, Frankfurt a/Main und München oder zwischen Hamburg, Leipzig und Dresden!

— **„Eidgenössische“ und „bernische“ Eisenbahnpolitik.** Bei der feierlichen Eröffnung der mit Unterstützung des Kantons Bern hergestellten Gürbethalbahn (Bern-Thun) war auch von den Aufgaben der kantonalen und der eidgenössischen Eisenbahnpolitik die Rede. Von den berner Herren wurde betont, die neue bernische Eisenbahnpolitik — die bekanntlich auch den grossen Plan einer Lötschbergbahn eifrig betreibt — habe das ganze bernische Volk hinter sich, aber zwischen bernischer und eidgenössischer Eisenbahnpolitik bestehe kein Streit, beide ergänzten sich vielmehr. In gleichem Sinne sprach der Generaldirektor der schweizerischen Bundesbahnen W e i s s e n b a c h. Er betonte, dass die Bundesbahnverwaltung an den Nebenbahnen — die private Unternehmungen oder Sache der Kantone bleiben — volles Interesse nehme, ihre Bedeutung anerkenne und dass zwischen ihr und den Nebenbahnen keine Gegensätze bestehen. Das vom Volk angenommene Gesetz habe die Aufgabe der Bundesbahnverwaltung eng begrenzt, und wenn diese nicht allen an sie gestellten Begehren entsprechen könne, so liege das mit daran, dass der gegenwärtige Zeitpunkt eines Rückganges im Verkehr nicht geeignet sei, allen Ansprüchen gerecht zu werden. Es müsse mit Vorsicht und weisem Maasshalten gearbeitet werden. Allerdings würden die Bundesbahnen einstweilen nicht in der Lage sein, neue Aufgaben, wie einen Alpendurchstich (Lötschbergbahn) zu lösen, allein sie könnten es nur begrüssen, wenn Kantone die Lösung solcher Aufgaben vorbereiteten. Einen Gegensatz zwischen bernischer und eidgenössischer Eisenbahnpolitik könne es der Natur der Sache nach nicht geben.

— **Unter dem Personal der Gotthardbahn** hat sich in letzter Zeit erhebliche Unzufriedenheit geltend gemacht; zur Besprechung der Lage wurden mehrere Versammlungen abgehalten. Der Präsident des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, Dr. Ernst Küry, begab sich auf Einladung zur Direktion der Gotthardbahn, um dieser die Wünsche des Personals mitzutheilen.

— **Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn und Simplontunnel.** Die Schwierigkeiten, welche den vertragsmässigen Uebergang der Jura-Simplonbahn an die Eidgenossenschaft verzögerten, sind jüngst in wesentlichen Punkten behoben worden, so dass vielleicht noch in der Dezembertagung der Bundesversammlung der gütliche Rückkauf erledigt werden kann. Der Verzicht der Subventionskantone und der italienischen Subventionskörperschaften ist ziemlich zustande gekommen. Ferner hat das Bundesgericht einen Stein aus dem Wege geräumt, indem es die Klage der Darmstädter Bank gegen den Beschluss der letzten Generalversammlung abwies, welche Klage etwa 3 500 000 Fr. aus dem letztjährigen Gewinn unter die Aktionäre als Ueberdividende vertheilt wissen wollte, statt sie auf neue Rechnung vorzutragen, und sonach mehr dem Bunde als Rechtsnachfolger und den Subventionskantonen zu Gute kommen zu lassen. Zugleich erklärt der Berner „Bund“, wohl in Ueberein-

stimmung mit maassgebenden Regierungskreisen, die Schwierigkeiten bei den Arbeiten am Simplon, die wahrscheinlich die Vollendung des Tunnels um ein Jahr verzögern werden, seien nicht dazu angethan, den freihändigen Rückkauf des Jura-Simplonnetzes zu verhindern. Die Eidgenossenschaft hat sich bekanntlich verpflichtet, den Tunnel nach seiner Vollendung zum Preise der Erstellungskosten zu übernehmen; sie hat aus diesem Grunde das grösste Interesse daran, selbst die Oberleitung der Arbeiten in die Hand zu nehmen, statt sie einem Dritten zu überlassen; denn sie muss die Mehrkosten so wie so tragen. Es wird bestätigt, dass Unterhandlungen betreffs Fristverlängerung für Fertigstellung des Tunnels wegen der unerwartet grossen Schwierigkeiten durch den grossen Wasserzufluss usw. schweben, aber noch nicht zum Abschluss gelangt sind. Der Durchstich ist bis Ende Oktober auf 13 608 m vorgerückt; auf der Nordseite sind 8 060 m, auf der Südseite 5 540 m erbohrt. Die Gesammtlänge des Tunnels wird 19 731 m sein. Vertragsmässig sollte er am 13. Mai 1904 zum Betrieb fertig sein.

In der am 8. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsraths der Jura-Simplonbahn wurde der Vertrag mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betreffs des Durchstichs des Mont d'Or bezw. des Bahnbaues Frasne-Vallorbe genehmigt, nachdem auf Verlangen der bernischen Delegation der Vertreter des Bundes befriedigende Erklärungen abgegeben hatte, dass das Lötschbergbahnprojekt eine ähnlich günstige Aufnahme finden werde.

— **Eisenbahnhaftpflicht in der Schweiz.** Der Verband des Personals der schweizerischen Transportanstalten hat der Bundesbehörde eine Eingabe eingereicht, wonach im bestehenden Recht bezw. im Artikel 1 des in Berathung stehenden neuen Gesetzentwurfs die Worte „durch Verschulden Dritter" gestrichen werden sollen. In der Begründung heisst es:

„Während im römischen Rechte der Grund jeder Schadenersatzforderung in einer vertraglichen Verpflichtung oder in einer deliktischen (schweizerisches Eisenbahndeutsch! D. Verf.) Handlung resp. Unterlassung besteht, die mit dem entstandenen Schaden in keinem Kausalnexus stehen muss, kennt das moderne Prinzip der Haftpflicht weder kontraktliche Verpflichtung noch Delikt, noch fordert es einen Kausalzusammenhang. Haftpflichtbegründend ist allein die Thatsache des vorhandenen Schadens . . . Ein Grund, der Bahnunternehmung die Einrede des Verschuldens Dritter zuzugestehen, läge erst dann vor, wenn der materielle Grund des entstandenen Schadens einzig und allein nur in der Thätigkeit des Dritten läge. Der Eisenbahnbetrieb als solcher birgt die Gefahren schon in sich selbst. Es rechtfertigt sich deshalb, dass die Unternehmung für den Schaden hafte, gleichviel ob ein Dritter auf den Betrieb eingewirkt hat oder nicht. Das Regressrecht auf den schuldigen Dritten bleibt der Bahn ja immer offen."

— **Die Eisenbahnfrage in Italien.** Im Anschluss an den Aufsatz hierüber in Nr. 82 S. 1236 d. Ztg. entnehmen wir dem „Mon. delle str. ferr." einige Auslassungen des Ingeniörs Montezemolo auf einem kürzlich stattgehabten italienischen Kongress der Kleinbahngesellschaften. Ueber den Gedanken einer etwaigen Uebernahme der Eisenbahnen durch den Staat sprach sich der Genannte u. a. so aus: „Ernste Italiener dürfen sich von dem Luftgebilde des Staatsbetriebes nicht täuschen lassen. Mir däucht, als sähe ich den ehrwürdigen Schatten des Grafen Cavour, der sich das Gesicht bedeckt, um nicht sehen und fühlen zu müssen, wie viele Italiener den staatlichen Betrieb anrufen als eine Panacee, die alle Uebel heilt, als eine Quelle, die alle Bedürfnisse versorgt, als ein Mittel, das in Regierungshänden dazu beiträgt, gute Politik zu machen. Es ist eine Thorheit zu sagen, dass der Eisenbahnbeförderungsdienst einen öffentlichen Dienst darstelle, den der Staat versehen muss. Wenn es ein öffentlicher Dienst ist, die Italiener von einem Ende der Halbinsel zum anderen zu befördern, dann können wir mit demselben Recht die Versorgung der Familien jeden Morgen mit Brot als öffentlichen Dienst bezeichnen. Und ist das Brot nicht wichtiger als die Reise? Ich finde, dass es logisch ist, wenn die Sozialisten den Staatsbetrieb fordern, weil sie ihn als einen Schritt auf dem Wege zu ihrem Ideal der Kollektivproduktion betrachten. Aber alle, die diese als eine Utopie ansehen, müssen den Staatsbetrieb bekämpfen. Die Eisenbahntransporte sind eine wirkliche Industrie, welche gewiss von der Tuch- und Hutfabrikation verschieden, aber so beschaffen ist, dass es sich nicht schickt, sie den Händen der Regierung zu überlassen."

So weit Herr Montezemolo. Man sieht, wie starke und wie entstellte Farben in Italien von interessirten Leuten aufgetragen werden, um den Staatsbetrieb zu bekämpfen. Von den segensreichen Folgen und Leistungen dieses Betriebes in fast allen europäischen Staaten hat Herr Montezemolo offenbar keine Ahnung. Etwas Unreiferes, als der Vergleich zwischen dem Staatsbahnbetriebe und der Brotversorgung ist wohl kaum je gesagt worden. Ebenso ist die Auffassung des Eisenbahnwesens als eines Industriezweiges ein Zeichen grober Kurzsichtigkeit. Was die Heraufbeschwörung des Schattens Cavour's, des Schmiedes der italienischen Staatseinheit, bezweckt, ist unverständlich. Uns lehrt die Leidenschaftlichkeit dieses Auftretens nur, dass es in Italien mächtige und zahlreiche Stimmen geben muss, die für Italien in dem Staatsbetriebe der Hauptnetze allerdings die Panacee für die vielen Missstände des italienischen Eisenbahnwesens sehen.

— **Die Lieferung deutscher Lokomotiven für indische Eisenbahnen** kam vor kurzem im englischen Parlament wieder einmal zur Besprechung. Die „B. B.-Ztg." erfährt darüber folgendes: Oberst Denny richtete an den Staatsminister für Indien die Anfrage, ob ihm bekannt sei, dass der Lieferungsvertrag von 1901 der ostindischen Eisenbahnverwaltung mit deutschen Firmen vorsah, dass das nothwendige Material bereits im August d. J. an Ort und Stelle geschafft sein müsse. Bei der Bevorzugung der deutschen Offerte habe der Vorsitzende jener Gesellschaft s. Zt. bemerkt, dass die Lieferungsdifferenz zwischen dem englischen und deutschen Angebote genau 39 Wochen zu Gunsten des letzteren betrage; statt dessen wäre nun aber weder im August noch im September die Bestellung deutscherseits ausgeführt worden und werde solches wahrscheinlich erst Ende dieses Jahres erfolgen. Der Abgeordnete schloss mit einem Appell an den Minister, die staatlich unterstützten indischen Eisenbahnverwaltungen anzuhalten, britischen Angeboten den Vorzug zu geben. Lord Hamilton war eine derartige Erklärung des Vorsitzenden der indischen Gesellschaft, wie sie Oberst Denny wiedergab, nicht bekannt. Er erklärte, sein Bestes zur Unterstützung der einheimischen Industrie thun zu wollen, jedoch sähe er keinen Weg, den Direktoren einer privaten Gesellschaft Verhaltungsmaassregeln zu ertheilen, insofern als diese ihren Aktionären gegenüber allein verantwortlich seien. Darauf griff Sir W. Allan in die Debatte ein. Er fragte, ob dem Lord bekannt sei, dass die deutschen Lokomotivcylinder aus zu weichem Material hergestellt und schon nach einer verhältnissmässig kurzen Zeit verbraucht seien. (!?) Auch das brachte den indischen Staatsminister nicht aus der Fassung, denn er erklärte, dass ihm bisher nichts zu Ohren gekommen sei, dass derartige „minderwerthige" Materialien deutscherseits geliefert worden seien. Der einzige Grund der verspäteten Lieferung bestände darin, dass die deutschen Lokomotiven genau denselben Versuchsproben als die britischen unterzogen werden müssten.

Fremde Welttheile.

— **Die Tawda-Eisenbahn im Ural.** Wie das „Centr.-Bl. f. d. Bauverw." mittheilt, ist nach den Mittheilungen russischer Zeitungen der Bau der sogen. Tawda-Eisenbahn von der Regierung bestätigt worden, die in erster Linie dazu bestimmt ist, die Eisenhütten des Ural, die über keine Steinkohlenlager verfügen, mit Holzkohlen aus den bisher unberührten Wäldern des Flussgebietes der Tawda zu versorgen. Die Tawda-Eisenbahn wird von Kilometerstation 406 (Werst 381) der Perm-Jekaterinenburger Bahn (Uralbahn) bei der Station Newjansk nach Osten abzweigen, über Irbit in nordöstlicher Richtung bis nach Tabarinskaja an der Tawda, einem Nebenfluss des Tobol, geführt werden und in dieser Richtung etwa 363 km (340 Werst) Länge umfassen. Die Tawda ergiesst sich annähernd von Nordwesten nach Südosten in den Tobolfluss, sie ist grösstentheils schiffbar und empfängt aus dem Ural zahlreiche theils schiffbare, theils flössbare Nebenflüsse. Das ganze Flussbecken ist mit ausgedehnten und bisher unberührten Wäldern bedeckt, die auf unabsehbare Zeiten die Uraler Hüttenwerke mit Holzkohlen versorgen können Dieser Umstand ist für die gesammte Industrie des Ural von grosser Bedeutung, um so mehr als in unmittelbarer Nähe der Hochöfen die Wälder im Ural stark gelichtet sind und die Holzkohle für die Verhüttung oft meilenweit durch Pferde herbeigeschafft werden muss.

Nach den Mittheilungen der „St. Petersburger Zeitung" ist von dem Regierungsausschuss, der sich in diesem Jahre mit der Frage über die Verbindung der sibirischen Eisenbahn mit der russischen Nordbahn beschäftigte, zur Entlastung des Knotenpunktes bei Tscheljäbinsk und zur vollständigen Umgehung der Jekaterinenburg-Tjumener Eisenbahn die Richtung Tschepzy-Krassnoufimsk-Jekaterinenburg-Schadrinsk-Kurgan vorgeschlagen worden. Nach Fertigstellung dieser Linie und der Tawda-Eisenbahn würden dann für sibirische Erzeugnisse, die entweder mit der Bahn in Kurgan oder Tscheljäbinsk oder auf dem Wasserwege in Tabarinskaja (an der Tawda), Tjumen (an der Tura, Nebenfluss des Tobol) und Kurgan (am Tobol) anlangen, drei verschiedene Wege über den Ural zur Verfügung stehen, die den Durchgangsverkehr auf der Hauptlinie entlasten könnten. Die geplanten Linien werden vielleicht die Grundlage für ein zukünftiges Eisenbahnnetz im Ural bilden.

— **Die Reise um die Erde in 40 Tagen.** Unter dieser Ueberschrift berichtet der Bremer „Leuchtthurm", der mit den

Kreisen des Norddeutschen Lloyd Fühlung hat, über die in Paris stattgehabte Konferenz, die wir in Nr. 87 S. 1325 d. Ztg. erwähnten, folgendes: „Vor einiger Zeit fand in Paris auf Veranlassung des Vertreters der chinesischen Ostbahn, Herrn de Peare, eine Versammlung von Vertretern der französischen Eisenbahngesellschaften, der deutschen, belgischen, holländischen, österreichischen (doch wohl auch der russischen! D. Schriftl.) Eisenbahnen, der internationalen Schlafwagengesellschaft und der South Eastern und Chatham-Eisenbahn statt. Der Zweck der Versammlung war, über die erforderlichen internationalen Maassnahmen zu berathschlagen, um die Eisenbahnfahrt von Paris nach Peking zu erleichtern, und um festzustellen, in welchen europäischen Hauptstädten, wie Paris, London, Brüssel, Amsterdam, Berlin, Wien, Budapest und St. Petersburg, die Fahrkarten nach Dalny, Peking, Schanghai, Yokohama und anderen Städten des fernen Ostens auszugeben seien, ferner um alle Fragen wegen der Züge, des Gepäcks, der Fahrpreise zu besprechen. Es wurde beschlossen, in Havre und in Cherbourg in Verbindung mit den transatlantischen Dampferlinien direkte Fahrkarten nach den transsibirischen Plätzen und Peking auszugeben. Auf Vorschlag des Direktors der französischen (soll wohl heissen: chinesischen) Ostbahn hat sich die Versammlung ferner bereit erklärt, sich mit den transatlantischen und transpacifischen Dampfergesellschaften und ebenso mit den transamerikanischen Eisenbahngesellschaften in Verbindung zu setzen, um Rückfahrkarten von Paris nach Peking mit Hinfahrt über den atlantischen Ozean, Amerika und den Pacific und Rückfahrt über die transsibirische Eisenbahn oder umgekehrt auszugeben. Diese Rückfahrkarten, wirkliche Rundreisefahrkarten um die Erde, sollen die Dauer der durch den Helden von Jules Verne zurückgelegten Reise genau um die Hälfte abkürzen.

Damit wäre also — wenigstens durch Beschluss der internationalen Konferenz — das Problem der Reise um die Erde in 40 Tagen glücklich gelöst."

— **Moharbhauj State Railway (Britisch-Indien).** Nach einer Mittheilung des belgischen Konsuls in Kalkutta im „Bulletin Commercial" hat der Staatssekretär für Indien den Bau einer Eisenbahn genehmigt, die in der Stadt Baripada ihren Ausgangspunkt nehmen soll und bis zu dem Treffpunkt der Strasse von Baripada mit der Eisenbahn Bengal-Nagpur geführt werden soll. Die neue Linie wird die obige Bezeichnung führen.

— **Amerikanische Eisenbahnen.** Die Münchener „Allg. Zeitung" veröffentlicht einen interessanten Aufsatz über die gegenwärtige Lage der amerikanischen Bahnen, dem wir folgendes entnehmen. Im Mai wurde gegen die Northern Securities Co., die zur Aufnahme der Great Northern, Northern Pacific und Burlingtonwerthe begründet war, die Klage beim Bundesrath eingereicht, dass sie gegen das Antitrustgesetz verstosse. Dagegen reichte die Gesellschaft eine von Hill verfasste Vertheidigungsschrift ein, worin sie die Berechtigung der Klage bestreitet. Von der Entscheidung hängt viel ab, denn eine Ungesetzlichkeitserklärung der Gesellschaft würde nicht nur den Streit zwischen Hill-Morgan und dem Harriman-Syndikat, zu dessen Beilegung sie gegründet war, von neuem entfachen, sondern auch der ganzen Bewegung, die bereits den grössten Theil der amerikanischen Bahnen den Vanderbilt, Morgan, Gould, Rockefeller und Harriman unterworfen hat, ein sehr energisches Halt bieten. Doch scheinen die Eisenbahnmagnaten eine ungünstige Entscheidung nicht zu befürchten, da die Einheitsbewegung ruhig ihren Fortgang nimmt. Ihre Eigenthümlichkeit besteht hauptsächlich darin, dass die Schaffung grosser transkontinentaler Verbindungen mehr zurücktritt und die Eroberung der nord-südlichen Verbindungen Chicago-St. Louis oder Cincinnati-New-Orleans in den Vordergrund des Interesses gerückt ist. Die „Allg. Ztg." gibt nun die Entstehungsgeschichte dieser Bewegung wieder und zeigt, wie sich allmählich das Interessenbündniss Vanderbilt-Morgan-Pennsylvania gebildet hat, welches mit geringen Ausnahmen die sämmtlichen Bahnen östlich vom Mississippi, und in den durch die Northern Securities Co. geeinigten Bahnen die Verbindung nach dem stillen Ozean sowie die Chicago & Northwestern-Bahn in seiner Hand vereinigt. Durch dieses Bündniss hat sich die Stellung der drei einstigen Gegner ungemein verstärkt. Das Harriman-Syndikat (Rockefeller, Kuhn Loeb & Co., Gould und Harriman), das im Westen die Hauptmacht bildet, hat sich diesem Dreibund gegenüber schärfer zusammengeschlossen. Ein Eisenbahnkrieg, dessen Einzelheiten in Nr. 74 S. 1118 d. Ztg. berichtet worden sind, ist zwischen den sogenannten Gouldlinien und der Pennsylvaniabahn entbrannt, da Gould die Verbindung nach dem atlantischen Ozean erreichen will, und man wird vor der Hand abwarten müssen, ob die Vereinigung aller Gouldbahnen zu einer Transcontinental Securities Co. wirklich so nahe bevorsteht, wie behauptet wird. Man wird damit ebenso wie mit der Gründung der Southern Securities Co., die alle Morgan unterstehenden südlichen Bahnen umfassen soll, wohl warten, bis die Entscheidung im obengenannten Prozess gefallen ist. Die eigenthümlichste Erscheinung ist die Bewegung, die die unabhängigen Bahnnetze ergriffen hat. Die in New-Jersey gegründete mächtige Rock Island Co., in der neben der Chicago, Rock Island and Pacific, für deren Finanzirung sie ursprünglich gegründet wurde, vielleicht noch andere Bahnlinien, wie die Atchison, Topeka und Santa Fé, aufgehen werden, wird möglicherweise, um ihre Selbständigkeit gegen den Morgan-Vanderbilt-Pennsylvaniabesitz und gegen Harriman zu behaupten, als Ziel die Vereinigung aller unabhängigen Westbahnen vor Augen haben, wozu dann vor allem die St. Louis and San Francisco Railway Co. hinzutreten würde. Zum Schluss ihrer Ausführungen weist unsere Quelle noch auf eine recht bedenkliche Erscheinung hin. Damit das Aktienkapital, das vorhanden sein muss, um eine Bahn zu beherrschen, nicht erhöht zu werden braucht, werden fast nur noch Bonds ausgegeben, deren Zinsen natürlich die festen Ausgaben erhöhen. Im Laufe des letzten Jahres sind sogar etwa 650 000 000 D. (= 2 600 000 000 ℳ) Aktien verschiedener Gesellschaften in rund 900 000 000 D. (= 3 600 000 000 Mark) Bonds umgewandelt worden. Die Sache ist noch unbedenklich, da der Zeitraum des glänzenden Gedeihens noch andauert. Bedenklich wird sie, wenn die mageren Jahre kommen; dann wird sich die Erhöhung der Zinsenlast als ein schwerer Fehler erweisen und kann alsdann einen ähnlichen Zusammenbruch herbeiführen, wie der, den die meisten amerikanischen Bahnen von 1894 bis 1895 durchzumachen hatten.

Allgemeines.

— **Eine neue Kohlenspar- und Rauchverzehrvorrichtung** ist laut „Eng. News" Nr. 35 durch A. M. Waitt, Maschinendirektor der Newyork-Central- & Hudson-River-Bahn, für alle neuen Personenzuglokomotiven dieser Bahn eingeführt. Diese Thatsache sowie das von Waitt der Neuerung gespendete Lob veranlasst uns, die letztere kurz zu beschreiben, so gut dies ohne Wiedergabe von Abbildungen angeht.

In der Feuerbüchse der dortigen Lokomotiven befindet sich schon eine Brücke aus feuerfesten Ziegeln, welche an der vorderen Wand unmittelbar unter den Siederohren ansetzt und ansteigend ungefähr bis zur Mitte der Feuerbüchse reicht, über ihrer höchsten Kante eine Oeffnung von 0,508 m Höhe freilassend, durch welche sich alle Feuergase hindurchdrängen müssen. Hinzugefügt wird nun zunächst eine zweite Brücke dicht über der Feuerthür. Sie setzt an der dem Führerstand zugewendeten hinteren Feuerbüchsenwand an und ragt waagerecht 0,508 m in die Feuerbüchse hinein, wobei sie bis auf 0,432 m an die vorhandene Brücke herantritt. An diesem neuen Engpass wird nun den hindurchstreichenden Feuergasen noch Luft zur Beförderung der Verbrennung zugeführt. Zu diesem Zweck sind sechs etwa 0,05 m weite Rohrstücke durch die Hinterwand der Feuerbüchse gesteckt, welche auf der neuen Brücke aufliegen und gerade bis zu deren Kante reichen. Sie saugen, wenn die Lokomotive im Gange ist, selbstthätig die erforderliche Luft an. Zur Nachhilfe, wenn die Maschine steht, sind noch an- und abstellbare Dampfblaseröhrchen in die Luftrohre eingeführt. Um die Luft schon thunlichst anzuwärmen, ehe sie in die Rohrstutzen tritt, ist vor deren Oeffnungen ein senkrechtes Blech in geringem Abstande von der hinteren Kesselwand angebracht, welches die Luft dicht an dieser heissen Wand entlang führt.

Das Wesentliche der Erfindung liegt darin, dass die auf dem Rost erzeugten Gase durch ihre Zusammendrängung in dem Engpass zwischen den zwei Brücken sehr heiss erhalten werden, und dass ihnen gerade in dem Augenblick, wo sie anfangen sich auszubreiten, vorgewärmte Luft zugeführt wird. Hierdurch gelangen Brennstofftheile zur Verbrennung, welche sonst unverbrannt zum Schornstein hinausfliegen würden.

Bei vergleichenden Versuchen zwischen Lokomotiven vor und nach Anbringung der neuen Vorrichtung haben sich für letzteren Fall Kohlenersparnisse von etwa 10 bis 20 % ergeben. — Die Ausrüstung einer Lokomotive soll nur 125 bis 150 ℳ kosten — ausschliesslich Generalkosten.

— **Ueber die Nothwendigkeit der Kanalisation von Mosel und Saar** hielt vor einigen Tagen im Centralverein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt Generalsekretär Ragoczy einen eingehenden Vortrag. Redner entwickelte in lichtvoller Darstellung zunächst die Vorgeschichte dieses Projektes, das seit dem Ende des 17. Jahrhunderts zu verschiedenen Malen der Gegenstand der Erörterung bei den betheiligten Regierungen gewesen sei. Durch den Rückerwerb Lothringens für Deutschland und durch die seitdem erfolgte grossartige Entwickelung der lothringischen Eisenindustrie sei jetzt aber die Frage in ein Stadium getreten, welches eine Lösung dringend erheische. Dabei sei das gesammte Gebiet der Mosel und ihrer Nebenflüsse betheiligt, und eine endliche gründliche Regulirung des wichtigen Stromes sei um so mehr

geboten, als der früher so lebhafte Schiffsverkehr sich dort jetzt auf einige wenige Personendampfer beschränke. Seitdem durch die Erfindung des Thomas-Verfahrens die unerschöpflichen Lager von Minette-Eisenerz in Lothringen und Luxemburg für die Eisenindustrie verwendbar geworden seien, beziehe die rheinisch-westfälische Industrie ihr Roheisen zum grössten Theil von den Hochöfen an Mosel und Saar, während umgekehrt die lothringischen und Saarbrücker Werke ihren Bedarf an Koks aus dem Ruhrrevier entnehmen müssten. So habe sich ein riesiger Verkehr herüber und hinüber entwickelt, der durch die Nothwendigkeit der Benutzung der Bahn ganz unverhältnissmässig vertheuert werde. Während der Preis einer Tonne Koks am Herstellungsorte sich gegenwärtig auf 15 ℳ stelle, betrage die Fracht dafür von der Ruhr zur Saar durchschnittlich 8 ℳ, also mehr als 50 % des Eigenwerthes. Diese Zustände nähmen aber jetzt durch das Drohen eines fremdländischen Wettbewerbes (vermuthlich ist die Einführung schwedischer Erze über Luleå und demnächst über die zur Eröffnung stehende Ofotenbahn gemeint. D. Schriftl.) einen immer bedenklicheren Charakter an, da der Antheil, welchen die Frachtkosten an den Gestehungskosten des Roheisens haben, nach statistischer Feststellung in Amerika 8 %, in England 11 %, in Deutschland aber 30 bis 35 % betrage. Hier könne nur durch die Herstellung eines Wasserweges zwischen den beiden grossen Industriebezirken geholfen werden, welcher die Frachten verbillige. Die Kosten einer entsprechenden Kanalisirung von Mosel und Saar seien auf rund 80 000 000 ℳ veranschlagt, doch sei mit Sicherheit anzunehmen, dass sich dieser Betrag für den Staat mit annähernd 7 % verzinsen werde.

Bücherschau.

— **Die Kleinbahnen in Preussen.** Von Dr. Max Waechter. Berlin, Verlag von Julius Springer.

Der Verfasser, der Sohn des Bauraths Waechter, Mitinhabers der bekannten Firma für Eisenbahn-Bauunternehmungen Vering & Waechter, tritt mit diesem litterarischen Erzeugniss u. W. zum ersten Mal vor die Oeffentlichkeit. Die trefflich ausgestattete Schrift in Quartformat mit prächtigem Druck will, wie das Vorwort sagt, in erster Linie das Material zur Beurtheilung des Kleinbahnwesens in Preussen in übersichtlicher Form zusammenstellen, dann aber auch eine Uebersicht der Vorschläge geben, welche eine Abänderung oder Verbesserung der bestehenden Sondergesetze erstreben. „Als Anlagen sind die Gesetze von 1892 und 1895 sowie die neuesten Ausführungsbestimmungen beigefügt worden, um dieser Arbeit auch den Werth eines Nachschlagebuches zu verleihen, das auf diesem Gebiet bisher fehlte. Um sowohl die Wünsche der Eisenbahninteressenten, insbesondere der Landesdirektoren, Landwirthschaftskammern usw., als auch die Entgegnungen des Herrn Ministers möglichst objektiv darzulegen, sind diese zum Theil auszugsweise, zum Theil wortgetreu wiedergegeben worden.“

Schon aus diesem Vorwort erhellt, dass sich der Verfasser ein bescheidenes Ziel gesteckt hat, da es sich in seiner Schrift in der Hauptsache um eine Zusammenstellung von Material handelt, das bereits anderweitig bekannt und veröffentlicht ist. Nur Weniges hat Verfasser aus Eigenem gegeben, und mit einer selbständigen Kritik der Vorgänge auf dem behandelten Gebiet tritt er nur selten und schüchtern hervor, da es ihm wohl an eigener Erfahrung mangelt. Was er in der Einleitung, dann in Abschnitt I über die Haupt- und Nebenbahnen, in Abschnitt II über die Kleinbahnen und die Wichtigkeit der Entwickelung des Nahverkehrs sagt, ist zwar durchaus nicht neu, aber knapp und anschaulich vorgetragen. In Abschnitt III behandelt er unter der Ueberschrift „Die Entwickelung des Eisenbahnrechts für Kleinbahnen“ zunächst ganz kurz die äussere Geschichte des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 und lässt dann eine Uebersicht der Kleinbahnunternehmungen Preussens vor dem 1. Oktober 1892, wie sie amtlich veröffentlicht ist, sowie auf S. 22 bis S. 71 die in der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ veröffentlichte Statistik der Kleinbahnen bis Ende 1901 folgen. Daran schliesst sich eine kurze Inhaltswiedergabe des Eisenbahnpfandgesetzes vom 19. August 1895. Im Abschnitt IV „Die öffentliche Unterstützung der Kleinbahnen“ werden die vom Staat bisher gewährten Unterstützungen und die dafür maassgebenden Grundsätze mitgetheilt, und es folgt darauf der Abdruck der von den einzelnen Provinzialverbänden zur Unterstützung des Kleinbahnwesens gefassten Beschlüsse unter Aufführung der Summen.

Im Abschnitt V, der die Reform des Kleinbahnwesens behandelt, erwartet man nun eine gründliche kritische Erörterung der auf diese Reform gerichteten Bestrebungen, aber auch hier beschränkt sich Verfasser im wesentlichen auf die Wiedergabe der von den Landesdirektoren zuerst 1897, dann wieder 1900 kundgegebenen, in ausführlichen Denkschriften niedergelegten Wünsche auf Abänderung der bestehenden Gesetze und ihrer Handhabung. Daneben werden einige im Landtag über diesen Gegenstand gehaltene Reden und die dieserhalb ergangenen Erlasse des Eisenbahnministers mitgetheilt. Den breitesten Raum nehmen die Tabellen der auf einer Anzahl Kleinbahnen erhobenen Frachtsätze im Wechselverkehr mit den Staatsbahnen und im Binnenverkehr ein. Eigene kritische Bemerkungen des Verfassers, der übrigens nicht genügend erkennen lässt, ob es sich in seinem Text um Anführungen oder um Eigenes handelt, finden wir erst auf den Schlussseiten dieses Abschnittes V. Er meint, dass den Kleinbahnen, welche als Eisenbahnen nicht betrachtet werden, nach und nach die Pflichten der Eisenbahnen mehr und mehr zugemuthet, ohne dass ihnen auch deren Rechte bewilligt werden. Es bezieht sich diese Klage insbesondere auf die durch die Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 geforderte Bildung von Erneuerungsfonds, Vorschriften, durch welche die Kleinbahnen zu erheblich höheren Rücklagen genöthigt würden als die Nebenbahnen. Diese Behauptung ist in ihrer Allgemeinheit wohl schwerlich richtig, da die vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungsfonds so gering bemessen sind — beispielsweise 1—2 % vom Beschaffungswerth der Schienen, Schwellen und des Kleineisenzeuges —, dass die vom Verfasser gewünschte Festsetzung der Rücklagen nach der Stärke des Verkehres und der Höhe der Einnahmen jedenfalls nicht niedrigere, sondern meist höhere Beträge ergeben würde. Schienen, die 50—100 Jahre aushalten, hat es bis jetzt noch nicht gegeben, die angeführten Rücklageprozente sind daher sehr gering bemessen! Verfasser bemängelt weiter die in den §§ 30—38 des Kleinbahngesetzes enthaltenen Bestimmungen über das Erwerbsrecht des Staates und meint, sie schützten den Unternehmer nicht gegen theilweise Vermögenskonfiskation. Dies liegt in der Natur des Zwangsverkaufs; dass der Unternehmer aber zu seinem Rechte kommt, dafür sorgt der mehrfach wiederkehrende Gesetzesausspruch, dass ihm der volle Werth ersetzt werden soll. Schliesslich wünscht Verfasser bei einer Revision des Gesetzes die Verleihung des Enteignungsrechts an die Kleinbahnen unter Verzicht auf die ihnen jetzt zur Seite stehende Vergünstigung, dass die ihrer Genehmigung vorhergehende Prüfung auf die Bedürfnissfrage sich nicht zu erstrecken hat. Ebenso wünscht er die Ausdehnung des § 25 des Eisenbahngesetzes von 1838 auf die Kleinbahnen, u. E. ohne genügenden Grund, da der § 25 bekanntlich die Schadenersatzpflicht sehr verschärfende Bestimmungen enthält.

Wir kommen zu dem Schlussurtheil, dass die Waechtersche Schrift eine recht zweckmässige Materialsammlung ist, dass sie in ihrem kritischen Theil aber ein gründliches Eingehen auf die zahlreichen und verwickelten Fragen rechtlicher und wirthschaftlicher Natur einigermaassen vermissen lässt.

v. M.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Der an der Bahnstrecke Paderborn-Brackwede liegende Haltepunkt Ostenland erhält vom 1. Dezember d. J. ab die Bezeichnung Klausheide.

Vereins-Kilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger der westfälischen Landeseisenbahn (Nr. 48) und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn (Nr. 63) sind neu herausgegeben worden; ferner ist zum Kilometerzeiger der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. (Nr. 38) der Nachtrag I, zum Kilometerzeiger der königlichen Eisenbahndirektionen zu Cöln, St. Johann-Saarbrücken und Essen (Nr. 40) der Nachtrag V, zum Kilometerzeiger der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Nr. 74) der Nachtrag VII und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der Nachtrag X erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger werden die im Dezember 1900 bezw. Juni 1902 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse
sind nicht zur Vertheilung gelangt, auch lag zur Aufstellung eines Nachtrages zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen“ genügendes Material nicht vor.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 559 vom 29. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die königliche Eisenbahndirektion in Kattowitz, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 7. November d. J.).

Nr. I 566 vom 1. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, die französische Orléans-, Staats- und Midibahn und die zur demnächstigen Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen für die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1903 (abgesandt am 4. November d. J.).

Nr. II 352 vom 1. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1903 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung (abgesandt am 4. November d. J.).

Nr. III 1263 vom 5. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der württembergischen Eisenbahngesellschaft auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in dem Verkehr der Bahnen Nürtingen-Neuffen und Ebingen-Onstmettingen mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 7. November d. J.).

Nr. III 1278 vom 5. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektion in Prag, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 7. November d. J).

Nr. III 1282 vom 3. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Oktober 1902 ab gültigen Tarif Theil II, Heft 2 des oben genannten Verbandes ist auf Seite 59 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. VIII für 10 t von Köbánya nach Konstanz von 586 auf 486 Centimes richtig zu stellen.

Wien, am 5. November 1902. (2923)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen

2. Eröffnung von Stationen.

Am 15. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Wunstorf-Löhne zwischen den Stationen Oeynhausen N. und Löhne belegene Haltestelle Gohfeld für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie von Leichen und lebenden Thieren mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 6. November 1902. (2924)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. November d. J. wird die an der Strecke Osterode-Insterburg zwischen Bokellen und Matheninken gelegene neue Verladestelle Kranichbruch für den öffentlichen Holzverkehr in Wagenladungen eröffnet. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 5. Nov. 1902. (2925)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Konitz-Dirschau zwischen den Stationen Schwarzwasser und Czersk gelegene Haltestelle Long, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, auch für den Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Long in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und dem Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif sowie den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 4. November 1902. (2926)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Haltestelle Gross-Twülpstedt.

Der an der Bahnstrecke Schandelah-Oebisfelde gelegenen Haltestelle Gross-Twülpstedt ist vom 1. Dezember d. J. ab die Benennung „Klein-Twülpstedt“ beigelegt worden.

Magdeburg, den 8. Nov. 1902. (2927)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif.
Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juli 1899.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schnitttabelle A Seite 22 des Tarifs wie folgt ergänzt:

Kilometer	bis zum Schnittpunkt von	Centimes für 100 kg
437	† Gefrees *	176

Sendungen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluss der direkten Abfertigung auf Umkartirung in Lindau Stadt verwiesen.

München, den 10. November 1902. (2928)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Saarkohlenverkehr nach Oesterreich.

Für die Beförderung von Gaskohlen ab den unten genannten Saargrubenstationen nach Bozen-Gries, Innsbruck, Ischl, Linz, Salzburg, Steyr und Wels werden ab 1. Januar 1903 bis Ende 1903 besondere Frachtermässigungen zugestanden, wenn die Sendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen aufgegeben werden, an Gasfabriken adressirt sind und im Laufe des genannten Jahres eine Gesammtmenge von mindestens 400 Wagenladungen durch einen Versender verfrachtet wird.

Die ermässigten Frachtsätze, von welchen jene für Simbach transit für den Verkehr mit Ischl, Linz, Steyr und Wels gelten, betragen:

Von	nach Bozen-Gries	nach Innsbruck	nach Salzburg	nach Simbach transit
	Mark für 100 kg			
Altenwald	1,76	1,38	1,22	1,10
Camphausen	1,77	1,39	1,22	1,10
Dechen	1,75	1,42	1,20	1,08
Dudweiler Grube	1,77	1,38	1,22	1,10
Heinitz	1,75	1,42	1,20	1,08
Kreuzgraben	1,77	1,39	1,22	1,10
Maybach	1,77	1,40	1,22	1,10
Sulzbach Grube	1,76	1,39	1,21	1,10

Die Abfertigung der Sendungen nach Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg erfolgt direkt zu den Frachtsätzen der bestehenden Saarkohlen-Ausnahmetarife, der Sendungen nach Ischl, Linz, Steyr und Wels durch Kartirung auf Simbach zu den hierfür bestehenden direkten Frachtsätzen; die hiernach gegenüber obigen ermässigten Sätzen gezahlte Mehrfracht wird gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die unterfertigte Verwaltung zurückgezahlt.

München, den 6. November 1902. (2929)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1902 wird die Station Almstedt-Segeste als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 b bezw. 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen des Gruppentarifs VI

und der Wechseltarife mit der Gruppe VI der preussisch-hessischen Staatsbahnen einbezogen.

Cassel, den 6. November 1902. (2930)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Ausnahmetarif 6 B für Braunkohlenbriketts usw. bei Auflieferung von mindestens 20 000 kg.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Alt-Körtnitz, Callies Stadt, Märkisch-Friedland, Virchow und Wutzig des Direktionsbezirks Bromberg in den genannten Ausnahmetarif aufgenommen. Gleichzeitig treten für die Station Callies anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, 4. November 1902. (2931)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Grünthal, Josephinenhütte, Karlsthal, Mittel-Schreiberhau, Nieder-Schreiberhau und Schreiberhau (Direktionsbezirk Breslau) in dem für Station Petersdorf (Riesengebirge) bestehenden Verkehrsumfange in den Tarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 6. November 1902. (2932)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Januar 1903 ab scheiden die Stationen Lammersdorf, Langerwehe, Malmedy, Montenau und St. Vith des Direktionsbezirks Cöln aus dem Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer in den Gütertarifen für folgende Verkehre aus:

Gütertarif mit der Gruppe VIII (Cöln und St. Johann-Saarbrücken),

Verkehr:
- rheinischer Nachbar-
- hessisch-, nordwestdeutsch-, mitteldeutsch- } linksrheinischer
- ostdeutsch-, Berlin-Stettin- } westdeutscher
- mitteldeutscher, westdeutscher, süddeutscher } Privatbahn-
- Militär-Staatsbahn-
- rheinisch-niederdeutscher
- rheinisch-Frankfurt-sächsischer
- rheinisch-westfälisch-oldenburgischer
- rheinisch-westfälisch-bayerischer
- rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher

Ueber die Frachterhöhungen, die durch die Abfertigung der Sendungen nach Spezialtarif III eintreten, geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Cöln, den 3. November 1902. (2933)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Am 10. November 1902 tritt zu dem vom 1. Juni 1900 an gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 10 in Kraft, welcher u. a. Sätze der Eisenausnahmetarife 9, E und E 2 für die Station Schafstädt des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. sowie verschiedene am 1. Januar 1903 in Kraft tretende Entfernungserhöhungen von 3 km zwischen den Schnittpunkten Bremen und Osnabrück einerseits und den an den Strecken Boostedt-Oldesloe-Mollhagen, Oldesloe-Klein-Berkenthin, Gremsmühlen-Lütjenburg und Gremsmühlen-Neustadt i. Holst.-Heiligenhafen gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Altona bezw. der Kreis Oldenburger Eisenbahn andererseits enthält.

Durch den Nachtrag werden gleichzeitig die im Nachtrag 8 vom 1. August d. J. enthaltenen Eisenausnahmesätze 9 und E 2 von Brake (Oldbg.) mit dem 1. Januar 1903 ausser Kraft gesetzt.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 5. November 1902. (2934)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. wird die zwischen Stralsund und Miltzow gelegene Haltestelle Wüstenfelde des Direktionsbezirks Stettin in den Theil I und II des obenbezeichneten Kohlenverkehrs einbezogen.

Kattowitz, den 5. November 1902. (2935)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Sendungen der Firma „Brüder Neumann in Arad“, die in der Station Arad-Poltura aufgegeben oder abgeliefert werden, gelten die im Heft 6 des sächsisch-österreichisch-ungarischen und in den Heften 2, 3 und 5 des sächsisch-ungarischen Verbandes für Arad enthaltenen Frachtsätze.

Dresden, den 8. November 1902. (2936)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. ab finden im Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen andererseits auf die Artikel Erde usw., Thon usw., Kartoffeln usw., Rüben usw. die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) ohne Beschränkung Anwendung.

Frankfurt a/M., den 7. Nov. 1902. (2937)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil IV, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1900.

Ausnahmetarif für Holz und Rinden im Verkehr mit Ungarn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 werden folgende Stationen in Abschnitt C des Tarifes (Ausnahmefrachtsätze für Borke [Rinde]) einbezogen:

a) Nyirábrány, Station der k. ungarischen Staatseisenbahnen; die Frachtsätze sind durch Anstoss von 0,07 ℳ für 100 kg an die für Debreczen bestehenden Sätze zu bilden.

b) Münster a. Neckar, Station der k. württembergischen Staatseisenbahnen; die Frachtsätze sind durch Anstoss von 0,01 ℳ pro 100 kg an die für Cannstatt bestehenden Sätze zu bilden.

München, den 5. November 1902. (2938)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Im Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rhein und den Stationen Neckarbischofsheim (Hauptbahn) und Markelfingen wurden besondere Stationsfrachtsätze eingeführt. Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 6. November 1902. (2939)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Die in den Ausnahmetarifen 6 für die Beförderung von Steinkohlen aus dem Ruhrgebiet etc. nach Stationen der Tarifgruppe VII (Elberfeld, Essen) — Nachtrag VIII unter III — und der Tarifgruppe VIII (Cöln, St. Johann-Saarbrücken) — Nachtrag II unter IV — enthaltene Bestimmung, wonach Sendungen mit direkten Frachtbriefen von Stationen der Bergheimer Kreisbahnen und der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl von den Uebergangsstationen Bedburg, Horrem und Liblar zu den um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätzen abgefertigt werden, findet vom 10. d. Mts. ab auf Braunkohlen- und Brikettsendungen von den an die drei Staatsbahnstationen unter Benutzung der genannten Kleinbahnen mit Vollspurgleis angeschlossenen Braunkohlengruben und Brikettwerken gleichmässig Anwendung.

Die Kürzung der Tarifsätze für die Staatsbahnstationen Bedburg, Horrem und Liblar um 0,02 ℳ für 100 kg tritt vom genannten Tage ferner ein für Braunkohlen- und Brikettsendungen, die von den Stationen der beiden Kleinbahnen und den bezeichneten Privatanschlüssen an die Staatsbahnstationen abgefertigt werden nach den Ausnahmetarifen für:

1. den rheinisch-westfälisch-hessischen Kohlenverkehr,
2. den rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Kohlenverkehr,
3. den westdeutschen Privatbahnkohlenverkehr,
4. den rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Kohlenverkehr, Heft 1 bis 6,
5. die Beförderung von Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach belgischen Stationen,
6. die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts von den Stationen Brühl, Herzogenrath, Horrem usw. nach den Stationen der niederländischen Staatsbahn, der holländischen Bahn, der niederländischen Centralbahn und der Nordbrabantdeutschen Eisenbahn.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 7. November 1902. (2940)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

A. Für die Beförderung von Glas und zwar: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flussstücken und Stangen, Glaspfannen und ungeschliffenen Glastafeln, ferner rohen Glastafeln, auch mit Drahteinlagen (Drahtglas) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen;

B. für die Beförderung von Hohlglaswaaren aller Art (mit Ausnahme von Glasballons), auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen, oder mit Holz, oder in Geflechten, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose (auch in Bündeln), in Heu, Stroh u. dergl. verladen, oder in Ballen, Säcken, Harrassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern, oder

in Lattenkisten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen:

Von nebenstehenden Stationen nach untenstehenden Stationen	A Bleistadt	B Schwarz-Kuttowitz
	Centimes für 100 kg	
Lindau transit*) . .	277	—
Basel S. B. B. u. bad. B.	369	—
Basel-St. Johann . .	369	—
Bern	469	—
Luzern	404	—
Romanshorn	307	—
Zürich (H. B.) . . .	373	322

*) Der Frachtsatz nach Lindau transit findet nur Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter.

Wien, am 6. November 1902. (2941)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich und Ungarn.

(Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 11 der Seehafen - Ausnahmetarife Theil II, Heft 2 und Theil II, Heft 4.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 erhält die Nomenklatur des in den Seehafen-Ausnahmetarifen Theil II, Heft 2 vom 1. Mai 1901 und Theil II, Heft 4 vom 1. November 1899 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 11 (für Obst, getrocknetes etc.) nachstehenden Wortlaut:

„Ausnahmetarif Nr. 11 für Obst, getrocknetes (mit Ausnahme von getrockneten Weinbeeren [Weintrauben]), sowie Pflaumenmus (Powidl, Lequar).

Gültig bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.“

Wien, am 7. November 1902. (2942)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit weiterer Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden die Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz (St. B.) — für Sendungen solcher Etablissements, welche mit diesen Stationen in Schienenverbindung stehen — mit den für die Stationen Olmütz St. E. G. und K. F. N. B. vorgesehenen Frachtsätzen in den Tarif Theil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898 einbezogen.

Die Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz (St. B.) rangiren in die Gruppe 32 der Reexpeditionstabelle.

Wien, am 6. November 1902. (2943)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtnachlässe für Getreide etc. von Barcs.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903 werden für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten ab Barcs nachstehende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt, u. zw.:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom am 1. Januar 1903 gültigen Frachtsatze
den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der k. bayer. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 286 bis einschl. 292 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2, 6 u. 20 der Einlagerungstabelle eingereiht sind), u. zw. gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken: Freilassing - Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon - Rosenheim, Sauerlach - Tölz u. Holzkirchen-Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obgenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen	österr.-ungar.-bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 2	a) 0,20 ℳ für 100 kg b) 0,50 ℳ für 100 kg
Stationen des direkten Tarifes für den süddeutsch - österr. - ungar. Getreideverkehr	süddeutsch - österr. - ungar. Verbandstarif, Theil III, Heft 2	0,40 ℳ für 100 kg
der Schweiz und den schweizer. - südbadischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen u. Konstanz	österr.-ungar.-schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	50 Cts. für 100 kg
Stationen der französischen Ostbahn	österr.-ungar.-französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	5 Frcs. pro Tonne à 1 000 kg
Lindau	österr.-ungar.-vorarlberger und Lindauer Verbandstarif, Heft 2	50 Heller für 100 kg

Bedingungen: Einhaltung der in den oben angeführten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen per Schiff nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der einschlägigen Verbandstarife direkt abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brcka, Gunja und Gunjaszávapart stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren. Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma lautenden Frachtbriefduplikate und der die bedungene Herkunft nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens 3 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 7. November 1902. (2944)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr der Station Neudek mit Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Lindau.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen nachfolgende Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	nach oder von															
	Bregenz				Dornbirn				Feldkirch				Lindau			
	Eilgut	Klasse			Eilgut	Klasse			Eilgut	Klasse			Eilgut	Klasse		
	gewöhnl.	I	II	A	gewöhnl.	I	II	A	gewöhnl.	I	II	A	gewöhnl.	I	II	A
	Heller für 100 kg															
Neudek	1 277	606	593	343	1 310	619	603	351	1 376	643	624	365	1 227	588	577	332

Wien, am 31. Oktober 1902. (2945)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.

(Einführung eines Nachtrages IV zum Tarife Theil I, Abtheilung A.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt ein Nachtrag IV zu dem vom 10. Oktober 1901 gültigen Tarife Theil I, Abtheilung A für den in der Ueberschrift genannten Verkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderung des Vorwortes, ferner Aenderung bezw. Ergänzung der zusätzlichen Bestimmung 4 I a und II zu § 3 der reglementarischen Bestimmungen.

Wien, am 6. November 1902. (2946)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits.

(Einführung eines neuen Tarifes Theil I, Abtheilung B.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt ein neuer Tarif Theil I, Abtheilung B für den in der Ueberschrift bezeichneten Verkehr in Kraft, durch welchen der Tarif Theil I, Abtheilung B vom 15. August 1901 sammt dem dazu gehörigen Nachtrag I aufgehoben wird.

Die Abweichungen gegenüber dem seitherigen Tarife sind in dem neuen Tarife durch das Zeichen # kenntlich gemacht.

Wien, am 6. November 1902. (2947)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Oelfrüchte und Oelsaaten aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Oderberg	80 h
Von Schönpriesen-Umschlag nach Oderberg	75 h
Von Dresden-Elbkai nach Oderberg	116 h

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 h, bei Aussig-Landungsplatz 10 h für 100 kg beträgt.

Wien, am 6. November 1902. (2948)

Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.

Mit weiterer Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, werden die Ausnahmetarife Nr. III und Nr. XIII des obbezeichneten Tarifes durch folgende Frachtsätze ergänzt:

Hard-Fussach nach oder von	Ausnahmetarif Nr. III 5 000 kg	Ausnahmetarif Nr. III 10 000 kg	Ausnahmetarif Nr. XIII 5 000 kg	Ausnahmetarif Nr. XIII 10 000 kg
	Centimes für 100 kg			
Schaffhausen	98	86	126	104

Wien, am 5. November 1902. (2949)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Oesterreichisch-deutsch-belgischer Personen- und Gepäckverkehr.

(Theil II, Heft A.)

Am 1. Januar 1903 werden für den Verkehr zwischen den Stationen Wien (K. F. J. B.) und Prag (St. E. G.) einerseits und belgischen Stationen andererseits über Herbesthal und Bleyberg neue erhöhte Fahrpreise eingeführt. Gleichzeitig werden die bestehenden direkten Verkehrsverbindungen zwischen Station Marienbad der österreichischen Staatsbahn einerseits und belgischen Stationen andererseits über Herbesthal und Bleyberg aufgehoben.

Die neuen Fahrpreise sind bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion zu erfahren.

Cöln, den 20. November 1902. (2950)

Königliche Eisenbahndirektion zu Cöln, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. böhmische Nordbahn, zugleich namens der mitbetheiligten Verwaltungen.

Tarif Theil II und Antheilstabelle für den direkten Personenverkehr zwischen der böhmischen Nordbahn und Buschtêhrader Eisenbahn.

Der Tarif Theil II und Antheilstabelle für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. böhm. Nordbahn einerseits und Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn andererseits über Bodenbach-Aussig-Komotau vom 1. August 1898 wird mit Ende Dezember d. J. aufgehoben. Die Einführung eines Ersatztarifes wird besonders kundgemacht werden.

Prag, am 9. November 1902. (2951)

---

7. Verdingungen.

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt die Lieferung eines halbjährigen Bedarfes von 400 q prima gut abgelagertem doppelt gekochtem Leinölfirniss, mit Optionsrecht zum Bezuge von 20 % mehr, im Offertwege sicher zu stellen.

Die Effektuirung der Lieferung hat verzollt und franko einer beliebigen Südbahnstation successive nach Maassgabe des Bedarfes und Einberufung in Partien von ca. 70 q pro Monat ab Dezember l. J. zu erfolgen.

Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung können bei der Materialverwaltung in Wien, X. Südbahnhof, Administrationsgebäude, 4. Stiege, Parterre, Thür Nr. 27, während der Amtsstunden eingesehen, behoben, eventuell gegen Einsendung des Postporto bezogen werden.

Die Offerten sind gestempelt, versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf Leinölfirniss“ versehen, nebst einem Handmuster von ca. 1 kg Flascheninhalt, spätestens bis 20. d. Mts. bei der Materialverwaltung einzubringen. Die Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung sind den Offerten nicht beizuschliessen, sondern es hat der Offerent im Offerte zu erklären, dass er dieselben vollinhaltlich anerkennt.

Offerten, die diese Erklärung nicht enthalten, die ohne Vadiumerlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im November 1902. (2952)

Die Materialverwaltung.

Niederländische Staatsbahn-Betriebsgesellschaft.

Verdingung

am Dienstag, 25. November 1902, Nachmittags 2 Uhr (Ortszeit), im Centralbüreau erwähnter Gesellschaft, Moreelse Park, Utrecht, für die Lieferung von Oberbaumaterial, nämlich:

Heft 198: 350 000 Stück flusseiserne Neigungsplatten,
35 000 Stück flusseiserne Unterlagsplatten und
3 600 Stück flusseiserne Laschen;
„ 199: 20 t flusseiserne Schwellenschrauben,
145 t flusseiserne Laschenschrauben und
430 t flusseiserne Haknägel;
„ 200: 120 000 kieferne Querschwellen;
„ 201: 5 200 eichene Querschwellen und
9 000 buchene Querschwellen;
„ 202: Weichenschwellen und Brückenschwellen.

Die Weise der Verdingung ist in den Heften umschrieben.

Diese Hefte liegen zum Einsehen auf im erwähnten Centralbüreau und beim Ingeniörvorsteher der Oberbauwerkstätten in Utrecht.

Nach portofreier Anfrage und Uebermittelung von 0,50 fl. per Heft an das erwähnte Centralbüreau (Bahndienst) werden die Hefte portofrei zugesandt.

Erläuterungen am erwähnten Centralbüreau (Bahndienst) und beim erwähnten Ingeniör.

Utrecht, 29. Oktober 1902. (2953)

Verdingung

der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten sowie der Arbeiten zu den kleineren Brücken, Durchlässen, Wegeunter- und -Ueberführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Herford nach Bünde (107 591 cbm Bodenbewegung, 76 065 qm Böschungsflächen, 10 a Rodungsflächen, 8 155 qm Wegebefestigungen, 3 115 cbm Fundamentaushub, 248 qm Spundwände, 4 486 cbm Mauerwerk und 28 cbm Werksteine).

Termin: Freitag, den 5. Dezember 1902, Vormittags 11 Uhr, bei der königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion in Bielefeld. Lagepläne, Mas-

senvertheilungsplan, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) an die Eisenbahn-Betriebsinspektion in Bielefeld nur von der letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 5. Nov. 1902. (2954)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 354 500 Stück Hakenplatten, 160 000 Stück Klemmplatten, 3 859 t Laschen, 7 100 Stück Uebergangslaschen, 215 900 Stück Unterlagsplatten, 5 000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 26 000 Stück Futterbleche, 153 t Fussbleche für Weichenböcke, 14 t Unterlagsplatten zu Weichen.

Gruppe B: 149 t Hakennägel, 14 t Hakenschrauben, 429 t Laschenschrauben, 888 t Schwellenschrauben, 79 t Schrauben zu Weichen.

Gruppe C: 13 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 15 000 Stück Mutternstellkappen, 369 000 Stück Schwellenbezeichnungsnägel, 267 000 Stück Unterlagsringe, 2 900 Stück Weichenböcke, 3 400 Stück gusseiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bimarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 22. November d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 17. Dezember d. J.

Essen (Ruhr), den 6. Nov. 1902. (2955)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden:

Loos I. 162,28 t Winkellaschen, 200,34 t Unterlagsplatten.
Loos II. 40,98 t Laschenschrauben, Schwellenschrauben, Hakennägel und Federringe.
Loos V. 67 800 kieferne Querschwellen, 2,7 und 2,5 m lang, 3 000 Kleinbahn-Querschwellen, 1,50 m lang, 13 945 lfd. Meter kieferne Weichenschwellen, 275 lfd. Meter kieferne Weichenschwellen für Kleinbahnen.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei unserer Materialienverwaltung hierselbst zur Einsicht aus und können von dieser bezogen werden gegen Einsendung von 1,10 ℳ für Loos I, 0,50 ℳ für Loos II, 0,30 ℳ für Loos V. Die Angebote sind mit Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterial, Loos . . . ." versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 25. November d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Schwerin, den 6. Nov. 1902. (2956)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 9 380 kg Eisendraht, 3 920 kg Stahldraht, 10 610 m Draht- und Halfterketten, 960 kg Stahlblech, 2 050 Stück Schmierkissengestellen, 14 430 Tafeln Weissblech, 86 090 kg Drahtstiften, 2 649 kg Kammzwecken, 189 500 Stück Unterlagsscheiben, 325 400 kg Kesselnieten, 2 621 Mille Blechnieten, 4 475 Mille Splinten, 5 583 Mille eisernen und messingenen Holzschrauben, 962 Mille Bekleidungsschrauben, 1 196 500 Stück rohen Muttern, 86 500 Stück bearbeiteten Muttern, 2 454 700 Stück ungedrehten Mutterschrauben, 253 000 Stück ungedrehten Fugenschrauben und 23 Stück bearbeiteten Schrauben für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Eisendraht usw." versehen bis zum 25. November d. J., Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 31. Dezember d. J., Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 3. November 1902. (2957)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 19 300 Spiralfedern, 284 000 kg Federstahl und 14 000 kg Stahl zu den Führungsleisten der Achshalter für die Eisenbahndirektionen Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Spiralfedern usw." versehen bis zum 10. Dezember d. J., Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 24. Dezember d. J., Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 5. November 1902. (2958)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichentheilen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, sowie mehreren eisernen Ueberbauten sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 20. November d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 6 Tage.

Erfurt, den 29. Oktober 1902. (2959)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die durch den Umbau einer zusammenhängenden Gleisstrecke mit neuen langen Stahlschienen gewonnenen gebrauchten Stahlschienen und Laschen, und zwar:

30	Stück Schienen	à	6,20 m
12	„ „	à	6,15 „
1 120	„ „	à	6,00 „
11	„ „	à	5,96 „
14	„ „	à	5,88 „
2	„ „	à	5,85 „
3	„ „	à	5,82 „
58	„ „	à	5,19 „
10	„ „	à	5,00 „
1 260 Stück			

und ferner 2 520 Stück Flachlaschen sollen im Wege öffentlicher Ausschreibung an den Bestbietenden verkauft werden. Die Schienen sind harte Stahlschienen von ca. 30 kg Gewicht pro lfd. Meter, und hat eine Abnutzung der Schienenköpfe so gut wie gar nicht stattgefunden. Dieselben eignen sich daher für Nebenbahn- und Kleinbahnstrecken.

Die Schienen und Laschen lagern auf unserem Bahnhof Langenstein und ist die Besichtigung des Materials jederzeit nach zuvorigem Benehmen mit unserem Bahnmeister-Aspirant Herrn Geurich zu Derenburg gestattet. Auf Anfordern kann die Zeichnung der Schienen und Laschen, aus welcher alle Maasse ersichtlich sind, in unserem technischen Büreau hier eingesehen oder auch von uns bezogen werden.

Schriftliche Angebote auf Uebernahme der Gesammtmenge oder von Theilmengen sind uns bis spätestens zum 25. d. Mts. einzureichen. Die Zuschlagsertheilung erfolgt am 1. Dezember d. J.

Der vereinbarte Kaufpreis ist im Voraus zahlbar.

Jede weitere Auskunft wird durch uns ertheilt.

Blankenburg (Harz), 8 November 1902.
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. (2960)

---

9. Offene Stellen.

Für eine grössere schmalspurige Kleinbahn wird ein erfahrener erster Bahnmeister gesucht. (2961)

Angebote unter S. P. 2012 nimmt die Expedition dieser Zeitung entgegen.

Kleinbahn Bergwitz-Kemberg.

Gesucht werden folgende Beamte zu den nachstehenden Bedingungen:

1. ein technisch vorgebildeter Bahnverwalter, Einkommen jährlich 1 500 ℳ und freie Wohnung,
2. ein Lokomotivführer, Gehalt jährlich 1 140 ℳ,
3. ein Heizer, dgl. 1 000 ℳ,
4. ein Zugführer, dgl. 1 000 ℳ,
5. ein Diätar, Tagesbesoldung 2,5 ℳ.

Gesuche sind alsbald an den Vorstand der kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion zu Wittenberg zu richten. (2962)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 90. | 15. November 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 32 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Wahrung der öffentlichen Interessen gemäss § 6 des Strassen- und Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875.

Der in Nr. 6 d. Ztg. abgedruckte Aufsatz über „Maassnahmen gegen die Einengung der Eisenbahnanlagen infolge Bebauung der angrenzenden Grundstücke" beschäftigte sich mit der Frage der weiteren Entwickelung der Eisenbahnanlagen in der Nähe der Städte und ländlichen Ortschaften und suchte nach Abhilfe gegen die Gefahren, die den Eisenbahnen aus dem Anwachsen der Städte und Ortschaften drohen. Mit Recht wurde dabei in erster Linie der § 6 des Strassen- und Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875 (Ges.-Samml. S. 561) in Betracht gezogen. Daselbst ist hinsichtlich der Strassen- und Baufluchtlinien vorgeschrieben:

„Betrifft der Plan der beabsichtigten Festsetzungen eine Festung oder fallen in denselben öffentliche Flüsse, Chausseen, Eisenbahnen oder Bahnhöfe, so hat die Ortspolizeibehörde dafür zu sorgen, dass den betheiligten Behörden rechtzeitig zur Wahrung ihrer Interessen Gelegenheit gegeben wird."

Es wurde nun zwar anerkannt, dass der Gesetzgeber damit beabsichtigt habe, den in diesem Paragraphen bezeichneten öffentlichen Interessen eine besondere Berücksichtigung zu Theil werden zu lassen. Indessen wurde im Hinblick auf eine einzelne Ansicht über diese Gesetzesvorschrift ihr fast jeder Werth abgesprochen und vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung zur Berücksichtigung jener Interessen, die in ihrer vollen Bedeutung zutreffend gewürdigt sind, ohne weiteres die Aenderung des Gesetzes für unumgänglich erachtet. Der Aufsatz gelangt mithin sogleich zur ultima ratio und beschäftigt sich mit Erwägungen und Vorschlägen, deren praktische Durchführung auf nicht geringe Schwierigkeiten stossen würde.

In einer im letzten Hefte des Archivs für Eisenbahnwesen (Seite 1209 ff.) abgedruckten Abhandlung des Geheimen Oberregierungsrathes Pannenberg über „die Wahrung der öffentlichen Interessen gemäss § 6 des Strassen- und Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875" wird die damals aufgeworfene Frage nochmals eingehend erörtert und zu einer für die Eisenbahninteressen wesentlich günstigeren Lösung gebracht. Danach erscheinen die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutze der Eisenbahnverkehrsinteressen keineswegs so unzulänglich, wie in dem erwähnten Aufsatze angenommen wurde, so dass es bei richtigem Verständniss und praktischer Handhabung des Gesetzes wohl möglich ist, diese Interessen den Bebauungsplänen gegenüber in der Regel rechtzeitig zur Geltung zu bringen.

Die genannte Abhandlung untersucht die Bedeutung und die Wirkungen der wiedergegebenen Gesetzesvorschrift in den Abschnitten: 1. Die Obliegenheiten der Ortspolizeibehörden, 2. Die Wahrung der öffentlichen Interessen und 3. Die Ausgleichung von Gegensätzen zwischen Eisenbahnanlagen und Strassen.

Im ersten Abschnitte wird ausgeführt, dass der Ortspolizeibehörde nicht nur die Verpflichtung zur Benachrichtigung der betheiligten Staatsbehörden über die Berührung der von ihnen zu wahrenden Interessen mit dem Bebauungsplane obliege, sondern dass ihr ausdrücklich ein mehreres zur Pflicht gemacht sei, nämlich: dafür zu sorgen, dass diesen Behörden rechtzeitig zur Wahrung ihrer Interessen G e l e g e n h e i t g e g e b e n w e r d e. Es handelt sich hier nicht etwa um f i s k a l i s c h e Interessen, die ohne Zweifel in das durch §§ 7, 8 des Gesetzes geregelte Beschwerdeverfahren gehören und für die deshalb eine blosse Benachrichtigung genügt, sondern um die Wahrung ö f f e n t l i c h e r I n t e r e s s e n von schwerwiegender Bedeutung. Die Verpflichtung der Ortspolizeibehörde, den betheiligten Staatsbehörden Gelegenheit zur Wahrung dieser öffentlichen Interessen zu geben, muss, wie des näheren auseinandergesetzt wird, der ihr nach § 5 obliegenden weiteren Verpflichtung, aus polizeilichen Rücksichten zum Fluchtlinienplane Stellung zu nehmen, vorangehen. Da in den zwischen der Staatsbehörde und der Gemeinde alsbald anzuknüpfenden Verhandlungen bei allseitigem guten Willen der bestehende Widerstreit seine Ausgleichung finden wird, erscheint in der Regel die Wahrung der im § 6 erwähnten öffentlichen Interessen durch jene Vorschrift hinlänglich gesichert. Dass aber die Ortspolizeibehörden den gesetzlichen Bestimmungen in ausreichendem Maasse zu entsprechen haben,

ist ihnen in Ausführung des Gesetzes durch die Erlasse vom 23. Dezember 1896 (E.-V.-Bl. 1897 S. 5) und vom 29. Juni 1902 (E.-V.-Bl. S. 332) wiederholt zur Pflicht gemacht worden.

Im zweiten Abschnitte wird die Frage erörtert, in welcher Weise die öffentlichen Interessen gegenüber einem damit in Widerspruch stehenden Fluchtlinienplane zu wahren seien, falls dieser trotzdem die ortspolizeiliche Zustimmung erhalten haben und zur Anbringung von Einwendungen öffentlich ausgelegt sein sollte. Es wird die von einzelnen Schriftstellern (Friedrichs, v. Strauss und Torney, Ottermann) ausgesprochene Ansicht, dass die Einsprüche der betheiligten Staatsbehörden, ebenso wie die gemäss § 7 erhobenen Einwendungen, in dem Verfahren gemäss §§ 7, 8 des Gesetzes zur Entscheidung gelangen müssten, widerlegt und aus dem Gesetze und seiner Entstehungsgeschichte nachgewiesen, dass den Selbstverwaltungs- und Verwaltungsbeschlussbehörden eine Entscheidungsbefugniss über die im § 6 des Gesetzes berücksichtigten öffentlichen Interessen nicht eingeräumt worden, sondern die Zuständigkeit der Behörden in dieser Beziehung unberührt geblieben sei. Diese Gesetzesauslegung entspreche auch allein der Natur der Sache, da die Verwaltungsbeschlussbehörden vermöge ihrer nach ganz anderen Gesichtspunkten geordneten Zusammensetzung der nöthigen technischen Kenntnisse und Erfahrungen entbehren und deshalb nicht in der Lage seien, über die Bedürfnisse auf den fraglichen Gebieten der Staatsverwaltung, namentlich über die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit der Ausgestaltung von Festungsanlagen, Eisenbahnen, Bahnhöfen usw. an Stelle der gesetz- und verfassungsmässig dazu berufenen sachkundigen Staatsbehörden endgültig zu beschliessen.

Im dritten Abschnitte werden insbesondere die zwischen Eisenbahnen und Strassen entstehenden Kollisionen behandelt. Unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts wird dargelegt, dass ein Bebauungsplan, der mit Eisenbahnanlagen in Widerspruch steht, nicht ausgeführt werden, die Lösung solcher Kollisionen vielmehr nur auf dem Wege des Benehmens der Gemeindebehörden mit den Eisenbahnbehörden (königlichen Eisenbahndirektionen, Eisenbahnkommissaren) erfolgen könne, die nach den Weisungen des zur Ausübung der in Frage stehenden Hoheitsrechte gesetzlich berufenen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Ausgleichung der Gegensätze herbeizuführen haben. Diesem Zwecke diene der § 6 des Strassen- und Baufluchtengesetzes.

Zur gedeihlichen Behandlung der städtische Fluchtlinien berührenden Eisenbahnpläne und -Anlagen ist das volle Verständniss dieser Gesetzesvorschrift unerlässlich. Es kann daher allen mit Fragen dieser Art befassten Beamten das eingehende Studium der erwähnten Abhandlung nur dringend empfohlen werden.

Zur Frage der Verbesserung unserer Eisenbahnsignale bei Dunkelheit.

Auf S. 93 Jahrg. 1901 des Centralblattes der Bauverwaltung sowie in Nr. 20, 27 und 31, 1902 desselben Blattes sind von berufenster Seite Vorschläge gemacht worden, den längst anerkannten Uebelstand der Zweideutigkeit des grünen Lichtes bei Vor- und Hauptsignalen dadurch zu beseitigen, dass das Vorsignallicht abgeändert und etwa ringförmiges Licht oder gelbes Licht oder Lichtergruppen mit gleicher oder verschiedener Färbung an Stelle des jetzt dort als Warnungssignal geltenden grünen Lichtes eingeführt wird.

Wegen allseitiger Beleuchtung der Frage sei es gestattet, auf einen Vorschlag hinzuweisen, der in Nr. 93 d. Ztg. vom 28. November 1900 gemacht worden ist und dahin ging, die Zweideutigkeit des grünen Lichtes nicht durch Veränderungen am Vorsignale, sondern durch solche am Hauptsignale zu beseitigen, an diesem für „Freie Fahrt“ grünes Blinklicht zu wählen und dem ruhigen grünen Lichte bei Vor- und Handsignalen seine gegenwärtige, warnende Bedeutung zu lassen.

Es war dies meines Wissens der erste Vorschlag überhaupt, Blinklicht zur Signalisirung für fahrende Züge zu verwenden.*)

Wie in den eingangs genannten Arbeiten zweifellos richtig erwähnt wird, muss sich ein Signal dem Auge dessen, für den es gegeben wird, aufdrängen und dabei völlig eindeutig sein.

Mit dem rothen Lichte ist solches in befriedigender Weise für den Begriff „Halt“ erreicht.

Dass auch das Blinklicht diese Bedingung zu erfüllen imstande wäre, wenn es als Fahrterlaubnisssignal erwählt und vorgeschrieben würde, kann kaum in Zweifel gezogen werden, denn unterbrochen wirkendes Licht tritt im übrigen nicht in die Erscheinung und wird infolge dessen nie missverstanden werden können.

*) Für das Stationspersonal war als Ersatz des Stern- oder Rücklichts im Juni 1899 der Firma Zimmermann & Buchloh in Berlin ein Apparat zur Erzeugung von Blinklicht patentirt worden, der sich von dem Laternenaufzuge in Abhängigkeit befand, und im Jahre 1895 wurde in Amerika eine Blinklichteinrichtung patentirt, die in den Laternen am Zugschlusse wirken sollte.

Das Blinklicht in Verbindung mit der grünen Blendung wird für den Zweck der Anzeige freier Fahrt vielleicht auch deshalb besonders geeignet sein, weil, wenn einmal durch irgend einen Zufall die Blinkeinrichtung ausser Thätigkeit gerathen sollte, dann auch am Hauptsignalmast einfach ruhiges, grünes Licht erscheint. Das grüne Hauptsignal gewinnt hierdurch unter der Voraussetzung, dass nur Blinklicht die Fahrt freigibt, ganz wie beim Vorsignale die Bedeutung „langsam fahren“ und wird nun höchstens die Veranlassung sein, dass dort, wo ungehindert gefahren werden könnte, einmal vorsichtig gefahren wird, was nie als wesentlicher Fehler bezeichnet werden kann. Es dürfte dies nur ganz ausnahmsweise vorkommen.

Die Wichtigkeit der Nachricht: „Fahrt frei“ rechtfertigt auch die Wahl eines besonderen, des blitzartig wirkenden Signals am Hauptsignalmaste, durch das eine Klarheit der Unterscheidung der Lichterscheinungen herbeigeführt wird, wie sie durch ein anderes der vorgeschlagenen Mittel kaum möglich ist.

Herr Geheimer Baurath Ulbricht erwähnt in Nr. 20, 1902 des Centralblattes die Blinklichtsignale wohl auch als brauchbar, fügt aber hinzu, dass es zur Zeit an einem hinreichend einfachen und zuverlässigen Mittel zur Erzeugung der Blinkung fehle.

Die in Nr. 93 Jahrg. 1900 d. Ztg. angekündigten Versuche sind an einem von der Fabrik für Eisenbahnbedarf Carl Thomass in Dresden, Fabrikstrasse 1, hergestellten Probeapparate durchgeführt und ist dabei nachgewiesen worden, dass die an einen praktisch brauchbaren Blinkapparat zu stellenden Anforderungen erfüllbar sind.

Eine derartige Einrichtung darf

1. nur bei auf „Frei“ gezogenem Signalflügel und
2. nur dann wirken, wenn die Laterne hochgezogen ist; sie muss
3. selbstthätig und
4. völlig zuverlässig sein, sie hat
5. momentweise vollständige Verdunkelungen des grünen Lichtes derart hervorzubringen, dass der Lokomotivführer selbst bei schnellster Fahrt genügend rasch erkennt, dass er Blinklicht vor sich hat, und muss

6. so angebracht werden können, dass die Klarheit des Tagesbildes am Hauptsignal nicht beeinträchtigt wird. Der Apparat muss ferner so eingerichtet sein, dass er

7. sowohl während der längsten Dauer der Freistellung des Signalflügels wirkt, als auch nach dem Fallen desselben in kürzester Zeit sofort wieder aufhört. Es muss

8. die Anbringung der Einrichtung an jedem in Gebrauch befindlichen Signalmast, gleichviel ob älterer oder neuerer Bauart, möglich sein, ohne eine wesentliche und kostspielige Aenderung an ihm oder seinen Bewegungstheilen nöthig zu machen; er darf

9. nicht theuer werden und endlich muss

10. seine Pflege und Unterhaltung die denkbar einfachste sein.

Der hier verfügbare Raum gestattet ein näheres Eingehen auf die Konstruktion des Apparates an der Hand einer Zeichnung nicht, wie ein solches in Nr. 88 des Centralblatts der Bauverwaltung erfolgte; es möge daher zur Erläuterung der Wirkungsweise das folgende genügen:

Die infolge der Einschaltung in den Drahtzugantrieb des Signals selbstthätige Blinkeinrichtung wird zur Wirkung befähigt durch eine schwere Zahnstange, die vermittelst eines Triebwerkes eine Blende in Bewegung setzt, welche zwischen Laterne und Signalflügel schwingt und in der Ruhelage sich stets im Tiefpunkte ihrer Bewegung befindet, das rothe Licht also nie und das grüne Licht nicht dauernd verdecken kann.

Die Zahnstange wird bei der Haltstellung des Signals durch ein mit einer Rückwärtsverlängerung des Signalflügels in beweglichem Zusammenhange stehendes Verbandstück hochgehalten. Sobald der Signalflügel auf „Frei" gezogen wird, verliert die Zahnstange ihren Stützpunkt und fängt an, schrittweise zu sinken, wodurch, wie oben erwähnt, die Blende in Schwingung geräth. Sobald der Flügel wieder auf Halt fällt, wird der Fuss der Zahnstange gefasst, die letztere in ihre Hochlage gedrückt und dort festgehalten.

Wenn der Laternenrahmen heruntergelassen wird, das Nachtsignal als solches also nicht mehr wirken soll, schiebt sich selbstthätig ein Riegel in das obere Ende der Zahnstange, so dass auch dann der Apparat nicht mehr wirkt. Infolge der Anbringung der Blinkeinrichtung an der linken Mastseite, und zwar in seiner grösseren Ausdehnung rechtwinklig zur Signalflügelebene, wird das jetzige Tagessignalbild fast nicht verändert, und wegen der Einfachheit und gedrängten Bauart der Einrichtung wird ihre Anbringung an allen Signalmasten ohne weiteres möglich sein.

Die Fähigkeit der Blinkung beläuft sich bei der jetzigen Probeausführung auf etwa 16 Minuten, sie kann aber durch Veränderung der Uebersetzung noch vergrössert werden. Eine einzelne Lichtblendung erfordert etwas über 3 Sekunden.

Das Gewicht des Ganzen wird etwa 150 kg betragen. Das Triebwerk und die übrigen Theile werden aus Stahl gefertigt und in ein Blechgehäuse eingebaut; ungünstige Witterungseinflüsse und daraus folgende Unzuverlässigkeit der Wirkung werden deshalb nicht zu befürchten sein.

Nach der Probeausführung darf angenommen werden, dass alle vorstehend unter 1. bis 10. genannten, an den Apparat zu stellenden Anforderungen erfüllt werden können.

Bei mehrflügeligen Signalen wird die Anwendung nur eines Blinkapparates, und zwar für das oberste Licht, genügen, da die Blinkung an sich die Thatsache des Freiseins der Aus- oder Einfahrt kundgibt, während die übrigen Lichter am Signalmaste nur den Weg andeuten, für welchen „frei" gegeben wird. Diese Gültigkeitsform könnte in der Signalordnung besonders zum Ausdruck gebracht werden. Wird in dieser letzteren ausschliesslich dem grünen Blinklicht die Bedeutung „frei" gegeben und dem ruhigen grünen Licht mit eben genannter Ausnahme bei mehrflügeligen Signalen ausschliesslich die Bedeutung „langsam fahren" beigelegt, so würde hiermit sicher der bereits im Eingange hervorgehobene Ausschluss jeder Verwechselung eines Vorsignales mit einem Hauptsignal selbst bei schnellster Fahrt erreicht und dabei dem ersteren die ihm mit Recht zugemessene hochwichtige Bedeutung gewahrt sein.

Es kann aus diesem Grunde auch als unbedenklich bezeichnet werden, das weisse Licht am Vorsignal bei dessen Freistellung beizubehalten (s. Nr. 20 S. 121 Abs. 6 des Centralblattes), da am Hauptsignal ganz unzweideutig und auf grosse Entfernung und sogar bei mässigem Nebel infolge der blitzartigen Lichtwirkung die Freistellung erkannt werden kann.

Der durch letztgenannte Eigenschaft des Blinklichtes gegebene Vortheil für den Betriebsdienst wird nicht zu unterschätzen sein.

Es ist erwünscht, dass durch Probeausführungen im wirklichen Eisenbahnbetriebe festgestellt wird, ob die zunächst nur im Fabrikhofe der Firma Carl Thomass in Dresden an einem Signalmast versuchte Einrichtung zur Erzeugung von Blinklicht bei jedem Wetter und den verschiedensten Standorten wirklich zuverlässig und den Anforderungen entsprechend wirkt, so dass sie gegebenenfalls bei Lösung der schwierigen Frage der Verbesserung unserer Nachtsignale im Eisenbahnbetriebe in Mitbewerb treten kann.

Eine Benutzung des Blinklichtes beim Vorsignal ins Auge zu fassen, wird sich vielleicht erst dann empfehlen, wenn durch Versuchsanwendungen am Hauptsignal im Betriebe festgestellt sein wird, in wie weit die gehegten Erwartungen durch die Erfahrungen nicht bestätigt werden sollten.

R. Sch . . . .

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen.** Die im Jahre 1879 vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen hierüber hatten sich nach den inzwischen gemachten Erfahrungen in manchen Punkten als änderungsbedürftig erwiesen. Vom Reichseisenbahnamt war deshalb die Anregung zu ihrer Umarbeitung ausgegangen, und es hat am 12. d. Mts. zwischen Vertretern der betheiligten Reichs- und preussischen Ressorts sowie der Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz eine Berathung des im Reichseisenbahnamt ausgearbeiteten neuen Entwurfs stattgefunden. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen, doch ist zu hoffen, dass sie zu einem befriedigenden Ergebniss führen werden, wobei eine Reihe von Wünschen, die aus landwirthschaftlichen Kreisen und im Interesse des Thierschutzes laut geworden sind, Berücksichtigung finden wird.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat September d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 20 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 11 bei Personenzügen), 15 Entgleisungen in Stationen (davon 6 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 7 Zusammenstösse in Stationen (davon 1 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Reisender, 5 Bahnbeamte und 1 Postbeamter verletzt.

— **Ueber die süddeutsche Reise des preussischen Staatsministers Budde** (vergl. Nr. 88 und Nr. 89 d. Ztg.) erfährt die Münchener „Allgem. Ztg." noch, dass der Minister auf der Rückreise nach Berlin auch dem Direktor der pfälzischen Eisenbahnen, Geheimerath v. Lavale, in Ludwigshafen einen Besuch abgestattet habe. Herr v. Lavale gab dem Minister zu Ehren ein Diner, an dem auch einige Mitglieder des Verwaltungsausschusses des Verwaltungsrathes der pfälzischen Eisenbahnen sowie einige höhere Beamte der pfälzischen Eisenbahnen theilnahmen.

— **Bezirkseisenbahnrath Altona.** Aus der 37. Sitzung dieses Eisenbahnraths ist folgendes zu entnehmen: Der Antrag auf Schaffung eines Ausnahmetarifes für Manilahanf von Bremen und Hamburg wurde in folgender Fassung angenommen:

„Es empfiehlt sich, für Manilahanf Ausnahmetarife von den Weser- und Elbseehäfen sowie von Kiel nach Cöln, Mannheim,

Landsberg a/W., Breslau und nach Bedürfniss auch nach weiteren Stationen zu erstellen, welche für Bremen-Cöln mit 1 ℳ für 100 kg — dem Satze London-Cöln, und für Bremen-Mannheim, Kiel, Landsberg a/W. und Breslau zum Spezialtarif III, für Hamburg nach Bremer Einheiten und für etwaige weitere Empfangsstationen je nach der Entfernung in ähnlicher Weise gebildet werden."

Unter „Fahrplanangelegenheiten" bemerkte ein Vertreter der Handelskammer Hamburg, die Handelskammer habe aus dem Fahrplanentwurf mit grösstem Bedauern ersehen, dass die Schnellzüge 11 und 12 Hamburg-Altona-Berlin und umgekehrt immer noch nicht in den Winterfahrplan aufgenommen seien. Die Handelskammer habe diese Angelegenheit schon seit Jahren fortgesetzt mit Wärme vertreten und könne nicht davon ablassen, immer wieder darauf hinzuweisen, wie dringend nothwendig der Abendschnellzug 11 Hamburg-Berlin, Hamburg B ab 8 Uhr 20 Minuten Nachmittags, auch im Winter für die Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen zwischen Hamburg und Berlin sei. Die Bitte der Handelskammer gehe deshalb dahin, die königliche Eisenbahndirektion möge dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in dieser so oft erörterten Frage erneut Vortrag halten. Inzwischen ist diesem Antrage bekanntlich entsprochen (vergl. Nr. 86 S. 1305 d. Ztg.) und die gewünschte Verbindung eingeführt.

— **Ausserordentliche Viehzählung in Preussen.** Zur Erleichterung der am 1. Dezember d. J. stattfindenden ausserordentlichen Viehzählung hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, die Beamten ihres Bezirks mit Weisung zu versehen, dass sie sich zur Unterstützung des Zählgeschäfts bereit finden lassen, soweit der Dienst dies gestattet, ferner die nachgeordneten Dienststellen zu veranlassen, dass bezüglich der Zählung des auf dem Eisenbahntransport befindlichen Viehs den Anträgen der mit der Leitung der Zählung beauftragten Behörden Folge gegeben wird, und für eine unverzügliche Beförderung der Zählungsdrucksachen an das statistische Büro, soweit die Uebersendung durch die Eisenbahn stattfindet, Sorge zu tragen. Auch sind die Eisenbahnkommissare beauftragt, den unterstellten Privatbahnverwaltungen entsprechende Mittheilung zu machen.

— **Verwendung von Ziegeln grossen Formats bei monumentalen Eisenbahnbauten.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Regierungspräsidenten und die Ministerial-Baukommission in Berlin empfiehlt sich für monumentale Backsteinbauten, insbesondere für Kirchenbauten, um ihnen das wirksame Gepräge zu geben, welches die mittelalterlichen Backsteinbauten auszeichnet, die Verwendung von Ziegeln grossen Formats. Damit die Herstellung solcher Ziegel, die zur Zeit nur von einzelnen Ziegeleien auf besondere Bestellung angefertigt werden, sich allgemeiner verbreite und auf ihren Bezug in genügenden Mengen ohne erheblichen Zeitverlust und ohne wesentliche Vertheuerung des Baues gerechnet werden kann, sind in dem Erlass für Ziegel grossen Formats folgende einheitliche Abmessungen festgesetzt: Länge 28,5 cm, Breite 13,5 cm, Stärke 8,5 cm. In diesen Abmessungen sind hinfort überall, wo bei staatlichen Neubauten das grosse Format verwendet werden soll, die Ziegel zu bestellen. Dieser Erlass ist den königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntniss und Beachtung mitgetheilt. Wenn danach die Verwendung von Ziegeln grossen Formats bei monumentalen Eisenbahnhochbauten für angezeigt erachtet wird, sieht der Herr Minister entsprechenden Anträgen entgegen.

— **Eröffnung der Strecke Rückers-Reinerz.** Voraussichtlich am 1. Dezember wird die 6,17 km lange vollspurige Theilstrecke Rückers-Reinerz der Nebenbahn von Rückers zur Reichsgrenze (Nachod) für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die jetzige Station Rückers-Reinerz, in der die genannte Theilstrecke Anschluss an die Lokalbahn Glatz-Rückers erhält, führt vom Tage der Eröffnung den Namen „Rückers". An der neu eröffneten, dem preussischen Staate gehörenden und von der Eisenbahndirektion Breslau verwalteten Strecke liegt nur die Station Reinerz.

— **Elektrische Bahn Wilhelmshöhe-Herkules.** In Cassel wurde am 9. d. Mts. die neuerbaute elektrische Bahn vom Staatsbahnhof Wilhelmshöhe durch das Druselthal bis zum Herkules eröffnet. Neben der Vermittelung des Besuchs der Hochebene dient die Bahn auch mit besonderen Zügen der Güter-, namentlich Kohlenbeförderung.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in $5\frac{5}{6}$ Arbeitstagen 90 197 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 399 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 82 398 und auf den Arbeitstag 14 981 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 1 418 und im ganzen 7 799 Doppelwagen oder 9,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. 16 717 offene Wagen gegen 15 917 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 800 oder 5 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 23. bis 31. Oktober d. J. 31 258 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 38 sowie von anderen Gütern 13 Doppelwagen; in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. wurden an Kohlen nach den Rheinhäfen 15 109 und nach dem Dortmunder Hafen 70 Doppelwagen abgefahren. Die Zufuhr von anderen Gütern nach dem letzteren Hafen betrug in derselben Zeit 7 Doppelwagen.

— **Die Ueberwachung des Dienstes bei den Bahn- und Güterstationen in Bayern.** Um die den Vorständen genannter Stationen obliegende Verpflichtung — die ihrer Leitung übertragenen Geschäfte im allgemeinen und im einzelnen unausgesetzt zu überwachen — auch nach jeder Richtung hin ausreichend zu sichern, sieht sich die Generaldirektion der Staatseisenbahnen veranlasst, diesen Beaufsichtigungsdienst in einem umfassenden Erlasse an die Eisenbahnbetriebsdirektionen, sämmtliche Bahn- und Güterstationen sowie Lokalbahnbetriebsleitungen planmässig festzulegen. Durch diese Maassnahme soll erreicht werden, dass nicht nur der Vorstand jeder Dienststelle eine fortlaufende, seine Verantwortlichkeit wahrende und erleichternde Uebersicht über den jederzeitigen Stand und die angemessene Dienstführung bei allen seinem örtlichen und sachlichen Dienstbereich unterstehenden Dienstzweigen sowie über alle Anlagen und Einrichtungen und über die wirthschaftliche Verwendung des ihm unterstellten Personals gewinnt, sondern dass auch bei dem Personal unausgesetzt das Bewusstsein wach erhalten wird, dass die richtige und rechtzeitige Ausführung aller ihm zeitweise oder dauernd übertragenen Obliegenheiten und das gegenseitige Zusammenarbeiten in allen Theilen und Einzelheiten einer dienstförderlichen und sachverständigen Beaufsichtigung unterliegt. Zu diesem Zwecke wird den Bahn- und Güterstationsvorständen sowie den Lokalbahnbetriebsleitern zur Aufgabe gemacht, innerhalb gewisser Zeiträume eine bestimmte Mindestzahl örtlicher und sachlicher Prüfungen, die sich auf den allgemeinen Verwaltungs-, den Betriebs- und Stations- sowie auf den Güterdienst zu erstrecken haben, vorzunehmen und das Ergebniss dieser Prüfungen in einem Tagebuch in Kürze vorzutragen.

Aus den allgemeinen und aus den besonderen Bestimmungen der vorzunehmenden Prüfungen entnehmen wir u. a. nachstehendes: a) die Prüfungen sollen unvermuthete sein und zu verschiedenen Tageszeiten sowie in verschiedener Reihenfolge ausgeführt werden, und zwar in der Weise, dass der betreffende Geschäftszweig, je nach seiner Art und Natur, entweder eingehend oder mindestens stichprobeweise einer Prüfung unterworfen wird; b) die Prüfungen sind an allen Stationen III., IV. und V. Klasse täglich vorzunehmen; soweit Nachtdienst besteht, mindestens zweimal im Monat zur Nachtzeit, dagegen bei kleineren Stationen I. Klasse und kleineren Güterstationen sowie bei den Stationen II. Klasse wöchentlich dreimal, darunter monatlich mindestens zweimal zur Nachtzeit; bezüglich der grossen Stationen I. Klasse und der grossen Güterstationen werden nach Maassgabe der bestehenden Verhältnisse von den Eisenbahnbetriebsdirektionen besondere Bestimmungen getroffen; auf Lokalbahnen hat der Betriebsleiter die Prüfungen wöchentlich dreimal vorzunehmen.

In den Schlussbemerkungen gibt die Generaldirektion sich der Erwartung hin, dass bei richtiger und verständiger Durchführung der örtlichen und sachlichen Geschäftsprüfungen in kurzer Zeit der eingangs angedeutete Zweck vollständig erreicht werden könne, ohne dass dadurch eine besondere Geschäftsbelastung für den Dienstvorstand erwachse, und dass — wenn ausserdem noch ein geordnetes und zuverlässiges Meldeverfahren über alle möglichen und vorkommenden Störungen, Unregelmässigkeiten, Dienstanhäufungen u. dergl. von dem Dienstvorstand eingerichtet und beobachtet wird — für die Verwaltung auch die erwünschte pünktliche Dienstausführung gesichert erscheint.

— **Ueber die Kleinbahnen in Deutschland, deren Stand, Bau und Betriebsweise** unter Vergleichung mit Oesterreich hielt im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens zu Wien am 27. Oktober d. J. der Oberingeniör und Betriebsdirektor a. D. Liebmann aus Berlin einen beifällig aufgenommenen

Vortrag. Er gab unter Zuhilfenahme statistischen Materials eine Uebersicht über die Entwickelung und den gegenwärtigen Stand der Kleinbahnen in Deutschland, wobei er einige recht interessante Vergleiche zwischen den einschlägigen Verhältnissen in Deutschland und Oesterreich zog. In Deutschland habe in dem seit Inslebentreten des Kleinbahngesetzes gerade abgelaufenen Jahrzehnt das Kleinbahnnetz um etwa 700 % an Ausdehnung zugenommen, und seien derzeit über 8 000 km Kleinbahnen vorhanden, deren Ertragsverhältnisse im allgemeinen jedoch ziemlich ungünstige sind. Die Ursache dieser Erscheinung liege einerseits in fehlerhafter Anlage der Bahnen, andererseits in nicht hinreichender Unterstützung durch die Zunächstbetheiligten.

Der Vergleich der deutschen und österreichischen Verhältnisse hinsichtlich der Lokal- und Strassenbahnen fällt, wie der Vortragende an der Hand der Statistik nachweist, insofern zu Ungunsten Oesterreichs aus, als dort die Ausdehnung des Netzes der Lokal- und Strassenbahnen sowohl an sich, als verhältnissmässig (auf die Einwohnerzahl bezw. den Flächeninhalt bezogen) weit hinter derjenigen Deutschlands zurückbleibt. Der Längenausdehnung nach habe Deutschland etwa neunmal soviel Strassenbahnen und eineinhalbmal soviel Lokalbahnen als Oesterreich. Auch die Bau- und Betriebskosten seien in Oesterreich grösser und die Tarife höher, was sich hauptsächlich aus den ungünstigeren Geländeverhältnissen erkläre.

Der Vortragende kommt dann zu dem Schluss, dass eine weitere Ausdehnung des Lokalbahnnetzes in Oesterreich im Interesse der Allgemeinheit sehr zu wünschen, dass sie aber nur durchführbar sei, wenn man sich mehr als bisher von dem Vorbilde der Vollbahnen entferne, wie dies in Deutschland bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen der Fall ist, die er übrigens nicht in allen Punkten für nachahmenswerth hält. Er geht sodann des Näheren auf die Bau- und Betriebsweise und die sonstigen Verhältnisse dieser letzteren ein, die in mancher Beziehung beherzigenswerthe Fingerzeige böten. Dem wirthschaftlichen Gedeihen der Kleinbahnen stehe namentlich der Umstand entgegen, dass diese sich in lauter kleinere, von einander unabhängige einzelne Unternehmungen zersplittern; auch würden diese Bahnen zu Unrecht als gefährliche Wettbewerber der Hauptbahnen angesehen und vielfach künstlich in ihrer Entwickelungsfähigkeit eingeschränkt. Sehr zweckmässig erscheine dem Vortragenden aber die in Preussen durchgeführte Theilung der Bahnen in zwei Gruppen, nämlich in Strassenbahnen und nebenbahnähnliche Kleinbahnen, da, wie die Statistik bestätigt, diese beiden Bahngattungen einen ganz verschiedenartigen Verkehrscharakter haben.

Oesterreich.

— **Staatseisenbahnrath.** Der Eisenbahnminister hat den Staatseisenbahnrath zur diesjährigen regelmässigen Herbsttagung für den 5. Dezember einberufen. Auf der Tagesordnung dieser Sitzung stehen u. a.: Der Bericht des Ausschusses für allgemeine Angelegenheiten über die ihm in der letzten Plenarsitzung des Staatseisenbahnraths zum Studium überwiesene Frage der unverweilten Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Grund der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886; der Antrag wegen Unterstützung der geplanten Fortsetzung der Lokalbahn Triest-Parenzo bis Canfanaro; die Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1903 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien, die Grundzüge für die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommenen abgeänderten „Vorschriften in Ansehung der Berechnung des Wagenstandgeldes bezw. der Ladefristen für Wagen auf den an die österreichischen Staatsbahnen anschliessenden Industriegleisen“, die Anträge, betreffend Gewährung einer 50 prozentigen Ermässigung der Frachtgebühren für chemische Düngemittel, endlich ein Antrag, betreffend Vorkehrungen zur Förderung des Fischtransportes im Betriebe sämmtlicher Staats- und Privateisenbahnen.

— **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen.** Im September d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 17 394 329 Personen und 9 353 805 t Güter befördert; die hierfür erzielte Einnahme beträgt 57 398 066 Kr., das ist für das Kilometer 2 883 Kr. Im gleichen Monate 1901 betrug die Einnahme bei einem Verkehr von 16 314 302 Personen und 8 817 878 t Gütern 56 710 852 Kr. oder für das Kilometer 2 880 Kr., daher ergibt sich für den Monat September d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,1 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende September d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 133 935 002 Personen und 76 407 022 t Güter, gegen 129 938 489 Personen und 77 172 218 t Güter im Jahre 1901, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf 453 651 550 Kr., im Jahre 1901 auf 452 750 443 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 9 Monaten des laufenden Jahres 19 784,4 km, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 502 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in dem vorerwähnten Zeitabschnitt 1902 auf 22 929 Kr., gegen 23 216 Kronen im Jahre 1901, das ist um 287 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, im Jahre 1902 auf 30 572 Kr., gegen 30 956 Kr. im Vorjahre, d. i. um 384 Kr., mithin um 1,3 % ungünstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten 9 Monaten 1902 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1901 nur bei wenigen Bahnen, darunter bei den österreichischen Staatsbahnen (1,8 %), der böhmischen Nordbahn (1,8 %) und der Südbahngesellschaft (1,7 %).

Eine empfindliche Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten 9 Monaten 1902 weisen gegen den gleichen Zeitraum 1901 u. a. aus: die Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) 5,0 %, Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B 6,0 %, österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) 6,6 %, Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A 6,7 %, Graz-Köflacher Eisenbahn 14,9 % und Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn 16,9 %.

— **Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn.** Die Verwaltung der Nordwestbahn hat Mitte Oktober die Pläne für die Legung des zweiten Gleises auf drei Theilstrecken des Ergänzungsnetzes: Nimburg-Lissa, Lissa-Vsetat und Liboch-Leitmeritz vorgelegt. Die Pläne sind bereits der Prüfung unterzogen und an die Statthalterei in Prag mit dem Auftrage zur Anordnung der politischen Begehung geleitet worden. Die schon vor längerer Zeit vorgelegten Einzelpläne für die Legung des zweiten Gleises auf der Theilstrecke Wien-Stockerau sind bereits der politischen Begehung unterzogen worden.

— **Neuer Anschluss an das preussische Eisenbahnnetz.** Mit der Vollendung und Inbetriebsetzung der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf ist die Frage der Vereinbarung eines auf den Anschluss dieser Lokalbahn an das preussische Eisenbahnnetz bezüglichen Staatsvertrages dringlich geworden. Die für den Frühsommer geplant gewesenen mündlichen Verhandlungen über diesen Vertrag sollen, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, in diesem Monat in Berlin stattfinden. Da in der Zwischenzeit die von der österreichischen Seite ursprünglich gehegten Bedenken in Betreff einer zu befürchtenden Verkehrsablenkung im Hinblicke auf den wirthschaftlichen Werth der neuen Bahn und die der Industrie in den von der Bahn durchzogenen Grenzbezirken zugewendeten Vortheile zurückgestellt worden sind, werden die mündlichen Verhandlungen voraussichtlich keine Schwierigkeiten bieten.

— **Lokalbahn Lambach-Vorchdorf.** Die finanzielle Sicherstellung dieser neuen Lokalbahn erfolgt, wie das „Oesterr.-ung. Eisenbahnblatt“ meldet, nach dem Plane der Konzessionswerber in der Weise, dass für den Betrag von 350 000 Kr. Prioritätsobligationen zur Ausgabe gelangen, während das Land und die Interessenten gegen Uebernahme von Stammaktien einen Beitrag von zusammen 300 000 Kr. leisten und der Staat in der Form der Beistellung des Fahrparkes und des eisernen Oberbaues eine Beihilfe im Betrage von 268 000 Kr. gleichfalls gegen Uebernahme von Stammaktien gewährt. Da die Firma, welcher die Ausführung des Baues übertragen wird, als Entgelt für den Bau ausser den baaren Beiträgen des Landes und der Interessenten die auszugebenden Prioritätsobligationen übernimmt, erscheint im Hinblicke auf die vom Staate beizustellenden Betriebsmittel und Oberbaumaterialien die Herstellung der Bahn gesichert. Die neue vollspurige Lokalbahn benutzt in der Länge von rund 3 km auf Grund des zu vereinbarenden Mitbetriebsvertrages die bestehende Staatsbahnlinie Lambach-Gmunden, deren Umwandlung auf Vollspur bekanntlich in Aussicht genommen ist, und führt dann auf einer 11 km langen selbständigen Strecke nach Vorchdorf.

— **Die Ablenkung des Auswandererverkehres nach Triest und Fiume.** Seit einiger Zeit sind in Oesterreich wie in Ungarn Berathungen im Zuge, um den Auswandererverkehr aus Oesterreich über Triest und Fiume zu leiten. Die Auswanderung aus Oesterreich-Ungarn nimmt jetzt zum überwiegenden Theile ihren Weg über Hamburg und Bremen; die Auswanderer werden zumeist auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie befördert. Die Absichten der österreichischen und der ungarischen Regierung gehen nun dahin, diesen Verkehr nach Triest und Fiume zu lenken und ihn durch heimische Schifffahrtunternehmungen vollziehen zu lassen. Die Auswanderung aus Oesterreich und Ungarn ist alljährlich sehr bedeutend. Im vorigen Jahre sind nicht weniger als 172 000 Personen aus Oesterreich-Ungarn ausgewandert. Nach annähernden Berechnungen, die angestellt worden sind, kann man annehmen, dass jeder Auswanderer etwa 235 Kr. an die Verkehrsanstalten zahlen muss, um von seinem Wohnorte nach Amerika befördert zu werden. Dieser Preis umfasst den Tarif für die Eisenbahn bis in den Hafen, kleine Anschaffungen im Hafen selbst und

die Beförderung auf Zwischendeck. Bei etwa 170 000 Auswanderern würde dies für Oesterreich und Ungarn jährlich ungefähr 40 000 000 Kr. ausmachen.

— **Personalnachrichten.** Am 10. d. Mts. ist der Ministerialrath im Eisenbahnministerium v. Mertens nach längerem Leiden gestorben. v. Mertens leitete im Eisenbahnministerium während einer Reihe von Jahren das Departement für Personalangelegenheiten und hat es in dieser Stellung verstanden, sich durch seine überaus wohlwollenden Gesinnungen die Liebe und Verehrung der Bediensteten in hohem Maasse zu erringen.

Am 2. d. Mts. ist der Direktor der österreichischen Eisenbahnverkehrsanstalt und der Gesellschaft für elektrische Industrie, kaiserlicher Rath Eisner, zu Grabe geleitet worden. In der Vollkraft seines Lebens und Schaffens ist der Dahingeschiedene nach kurzer Krankheit dahingerafft worden. Kaiserlicher Rath Eisner, der ein Alter von 45 Jahren erreichte, trat nach Beendigung seiner Studien in die Generaldirektion der Karl Ludwigbahn ein, wo er bis zum Centralinspektor vorrückte. Durch die Gründung der österreichischen Eisenbahnverkehrsanstalt, die er zu namhafter Entwickelung brachte, sowie durch die Mitwirkung bei der Errichtung verwandter Unternehmungen legte er vollgültige Proben seiner Befähigung und Thatkraft ab.

Ungarn.

— **Eine neue Diensteintheilung der Fachabtheilung für Eisenbahnwesen im ungarischen Handelsministerium** trat mit 29. Oktober d. J. ins Leben. Statt der bisherigen drei Sektionen (A, B, C) der Fachabtheilung „V. Eisenbahnwesen“ wurden folgende Sektionen errichtet: Sektion V/A. Eisenbahnrechtliche, wirthschaftliche und administrative Angelegenheiten. Vorstand: Franz v. Csöke, Ministerialrath. Abtheilung 1. Eisenbahnrechtliche und wirthschaftliche Angelegenheiten. Vorstand: Dr. Karl v. Neumann, Sektionsrath. Abtheilung 2. Konzessionsangelegenheiten der Klein- und Städtebahnen. Vorstand: Arpád v. Papp, Sektionsrath. Abtheilung 3. Eisenbahnbauwesen (administrative Angelegenheiten). Vorstand: Julius v. Nedeczky, Sektionsrath. Sektion V/B. Eisenbahnbetrieb und -Verkehr. (Generalinspektion für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt.) Vorstand: Karl Márk, Ministerialrath. Sektion V/C. Tarif- und Transportangelegenheiten. Vorstand: Béla Hendel, königlicher Rath, Oberinspektor der ungarischen Staatseisenbahnen. Sektion V/D. Eisenbahntechnische Angelegenheiten. Vorstand: Ludwig Menczer, Ministerialrath. Abtheilung 1. Technischer Dienst der Eisenbahnkonzessions- und Bauangelegenheiten. Vorstand: Coloman Spányi, technischer Rath. Abtheilung 2. Konstruktionsangelegenheiten der Eisenbahnen. Vorstand: Dr. Franz Mentsik, Sektionsrath.

— **Zum Eisenbahnerkurs (Beamtenbildungsschule) in Budapest** haben sich im Lehrjahre 1900/01 160 öffentliche ordentliche und 40 Privathörer einschreiben lassen, von welchen 160 ordentliche und 27 Privathörer zur Prüfung sich meldeten. Bestanden haben die Befähigungsprüfung 140 Hörer und zwar: 10 mit vorzüglichem, 67 mit gutem und 63 mit genügendem Erfolg.

Uebrige europäische Länder.

— **Zur Gesundheitspflege auf den französischen Eisenbahnen.** Die in Frankreich sehr verbreitete und auch das Eisenbahnreisen oft schwer belästigende Unsitte des Ausspeiens gibt immer von neuem Anlass zu Klagen. Neuerdings wird im Pariser „Matin“ gefordert, wie der Pariser Polizeipräfekt das Ausspeien in den Trambahnen und Omnibussen verboten habe, so solle ein gleiches Verbot auch für die Eisenbahnen erfolgen, oder — und dieser originelle Vorschlag wird als noch wirksamer bezeichnet — man solle „besondere Abtheile für Spucker“, ebenso wie für Raucher, schaffen!

— **Eisenbahnfrage in Italien.** Die Regierungskommission zum Studium der Eisenbahnfrage tritt in den nächsten Tagen von neuem zusammen, um ihre Arbeiten noch vor Jahresschluss zu beenden, da die Betriebsverträge bekanntlich spätestens am 30. Juni 1903 gekündigt werden müssen.

— **Ergebnisse des englischen Eisenbahnbetriebes im Jahre 1901.** Der Bericht des englischen Handelsamts über diese Ergebnisse wird in „Engineering“ einer Betrachtung unterzogen, die den Leistungen der englischen Eisenbahnverwaltungen durchweg eine lebhafte Anerkennung zollt und namentlich einer Auffassung entgegentritt, als seien diese Leistungen denen der festländischen Bahnen nicht gleichwerthig. Allerdings seien die Reinerträge im Laufe der letzten 10 Jahre in stetem Rückgange gewesen. Vor 10 Jahren habe das Gesammterträgniss des gesammten in Bahnwerthen angelegten Kapitals 3,98 %, im Berichtsjahre habe es nur noch 3,33 % betragen; aber die Gunst und das Vertrauen des Publikums sei hierdurch in keiner Weise beeinträchtigt und abgeschwächt. Noch immer würden die von den Gesellschaften auf den Markt gebrachten Aktien von den Geldleuten gern genommen, und dies sei auch ganz natürlich, da der übliche Zinsfuss für eine sichere Kapitalanlage in England nicht höher als 3 % stehe. Obgleich nun der Zuwachs der englischen Bahnen im Laufe der letzten 10 Jahre nur rund 2 800 km betragen habe, so hätte sich doch das darin angelegte Kapital um nicht weniger als fünf Milliarden Mark erhöht. Gegenwärtig seien im ganzen 24 Milliarden Mark in englischen Eisenbahnwerthen angelegt, und wenn ein weiterer Ausbau des vorhandenen Netzes im letzten Jahrzehnt auch nur in beschränktem Maasse stattgefunden habe, so seien um so grössere Aufwendungen für die Verbesserung der bestehenden Strecken und auf die durchgängige Erzielung stärkerer Geschwindigkeiten gemacht worden. Dagegen verdiene das Anwachsen der Betriebskosten die ernsteste Beachtung. Im letzten Jahre haben die Betriebskosten 63 % der Roheinnahmen betragen und im Jahre vorher 62 %, während sie in den nächstvorhergehenden acht Jahren einen Durchschnittsbetrag von 57 % nicht überstiegen haben. Theilweise beruht dies auf einer Aenderung in der Buchführung. Gleichwohl aber ist die Steigerung doch eine derartige, dass man sie nicht auf eine zeitweilige Erhöhung der Kohlenpreise zurückführen darf, sondern wohl oder übel für alle Folgezeit mit ihr wird rechnen müssen. Denn sie beruht zum grossen Theile auf einer Erhöhung der Löhne, die man wohl niemals wird rückgängig machen können. „Möglicherweise“, so fährt das Blatt fort, „würde durch eine Einführung der elektrischen Zugkraft auf Nebenlinien eine Ermässigung der Betriebskosten herbeigeführt werden können; die Einführung des elektrischen Betriebes auf Hauptlinien ist aber z. Zt. noch ein völlig ungelöstes Problem, und die Ausserdienststellung der 21 823 Lokomotiven, die gegenwärtig in den vereinigten Königreichen in Gebrauch sind, und deren dauernder Ersatz durch elektrische Kraftanlagen sind Unternehmungen, zu denen ein mehr als gewöhnlicher persönlicher Muth gehört.“

Als Gradmesser für den Handelsverkehr ist das letztjährige Betriebsergebniss nicht eben erfreulich, indem die Einnahmen aus dem Kohlen- und Erzverkehr (mineral traffic) um 2,7 % und diejenigen aus dem gesammten Güterverkehr um 0,5 % zurückgegangen sind. Dagegen zeigt der Personenverkehr eine durchaus befriedigende Zunahme. Er steht mit dem Anwachsen der Bevölkerung und der vermehrten Reiselust des Publikums in völlig richtigem Verhältniss. Die Zahl der Reisenden wuchs um 2,6 %, die Fahrgeldeinnahme jedoch um 2,7 %. Dieses günstige Ergebniss führt „Engineering“ auf die in diesem Blatte stets lebhaft befürwortete Maassnahme zurück, dass man den Fahrpreis für die II. Klasse auf einen den Fahrpreis der III. Klasse nur wenig überschreitenden Betrag ermässigt hat. Allerdings sei auch jetzt wieder die Benutzung der II. Klasse um 0,3 % zurückgegangen, doch müsse dies lediglich durch den steigenden Wettbewerb verursacht sein, den die Trambahnen dem Stadt- und Vorortverkehr machen. „Denn die Einnahme aus der II. Klasse hat sich um 3,9 % gehoben, ein sicheres Zeichen, dass die Benutzung dieser Klasse bei längeren Reisen im Wachsen begriffen ist, und dass viele Leute sich bei solchen einen Zuschlag von 40—45 % gern gefallen lassen, wenn sie dafür die bequemen Polster der II. Klasse benutzen können, während sie vor einer solchen Mehrausgabe zurückschrecken, wenn sie 80 oder gar 100 % beträgt.“

— **Schwebebahn in England.** Wie der „Hamb. Korresp.“ mittheilt, ist zwischen der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg und Bahnbaubetheiligten in England in Verfolg längerer Verhandlungen nunmehr eine Vereinbarung zustande gekommen, derzufolge eine englische Bankvereinigung den Bau einer etwa 10 engl. Meilen langen Schwebebahn nach den im Besitz der genannten deutschen Gesellschaft befindlichen Langen'schen Patenten übernimmt. Die Arbeiten sind bereits so weit fortgeschritten, dass das Projekt in der diesjährigen Sitzung dem englischen Parlament in London zur Genehmigung vorgelegt werden kann. Der Bau der Bahn, der auf 2 000 000 £ veranschlagt ist, erfolgt für Rechnung der englischen Bankvereinigung, wogegen die Kontinentale Gesellschaft eine runde Vergütung für Benutzung der Patente erhält; des ferneren steht der Schuckert-Gesellschaft zu gleichem Preise wie den englischen Wettbewerbern die Hälfte der elektrischen Lieferungen für die Bahn zu. Auf welcher Strecke die Bahn erbaut werden soll, ist nicht angegeben.

Fremde Welttheile.

— **Neue Tarifsätze für den Personenverkehr von der russisch-europäischen Grenze bis zur Station Mandschuria der chinesischen Ostbahn.** Wie das „Centrbl. f. d. Bauv." aus der St. Petersburger Zeitung mittheilt, hat der von der Regierung dazu ernannte Ausschuss im August d. J. für den Personenverkehr zwischen den Grenzstationen Wirballen, Alexandrowo, Sosnowice und Graniza einerseits und der Station Mandschuria der chinesischen Ostbahn andererseits besondere Frachtsätze ausgearbeitet, die demnächst zur Anwendung gelangen werden. Der unmittelbare Personenverkehr zwischen den genannten Grenzstationen wird vorläufig im Anschluss an die Sonderzüge stattfinden, die zwischen Moskau und Irkutsk verkehren. Der Sonderzug der internationalen Schlafwagengesellschaft (Moskau-Irkutsk) besteht aus Wagen I. Klasse. der sog. sibirische Luxuszug (Moskau-Irkutsk) aus Wagen I. und II. Klasse. Von Wirballen werden die Schnellzüge über St. Petersburg, von Alexandrowo, Sosnowice und Graniza über Warschau und Brest-Litowsk befördert. Die Fahrpreise werden betragen: Von Wirballen über St. Petersburg und Moskau bis zur Station Mandschuria I. Klasse 154 Rubel (etwa 331 ℳ), II. Klasse 144 Rubel (310 ℳ). Von Alexandrowo, Sosnowice und Graniza über Warschau, Brest-Litowsk und Moskau bis zur Station Mandschuria I. Klasse 154 Rubel 85 Kop. (etwa 333 ℳ), II. Klasse 144 Rubel 35 Kop. (310 ℳ).

Von Wirballen bis zur Station Mandschuria (einschliesslich der Beförderung über den Baikalsee) beträgt die Entfernung nach dem russischen Fahrplanbuch und nach dem amtlichen „Führer auf der sibirischen Eisenbahn" rund 7800 Werst oder 8320 km; von Alexandrowo über Warschau und Brest-Litowsk ist fast dieselbe Strecke zurückzulegen. Von Sosnowice und Graniza beträgt die Entfernung bis zur Station Mandschuria (über Warschau und Brest-Litowsk) rund 7880 Werst oder etwa 8406 km. Mit Rücksicht auf den zur Zeit noch nicht vollendeten Ausbau der sibirischen Eisenbahn wird die Reise zwischen den genannten Grenzstationen 12 bis 13 Tage in Anspruch nehmen. Erst im Jahre 1906, wenn alle von der russischen Regierung angeordneten Maassnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der sibirischen Eisenbahn durchgeführt sind, wird die Reise voraussichtlich um zwei bis drei Tage verkürzt werden. Auf der chinesischen Ostbahn ist der regelmässige Verkehr noch nicht eröffnet worden, nach den letzten Zeitungsnachrichten soll die Frist auf ein Jahr hinausgeschoben worden sein.

— **Von der anatolischen Bahn.** Man schreibt der „Köln. Zeitung" aus Konstantinopel: „Die Anwesenheit mehrerer leitender Persönlichkeiten der Deutschen Bank in der türkischen Hauptstadt hat verschiedene Gerüchte verursacht, die vielleicht naheliegen, aber doch nicht in dem Umfange begründet sind, der ihnen gegeben wurde. . . . . Direktor Gwinner hat die Zeit benutzt, um sich über manche Fragen von Wichtigkeit zu unterrichten. Er hat die Bahn bis Koniah befahren, die Ortsbehörden und manche Landwirthe und Kaufleute gehört und schliesslich an der Centralstelle des türkischen Reiches Gelegenheit gehabt, nicht nur Höflichkeiten, sondern auch sachliche Meinungen auszutauschen. Man interessirt sich in Deutschland mit Recht für die internationale Unternehmung, die unter deutscher Führung die Euphrat- und Tigrisländer mit dem westlichen Schienennetz Vorderasiens in Verbindung bringen will. Es können vielleicht den Kapitalien annehmbare Zinsen erarbeitet werden und es kann durch die wirthschaftliche und verkehrsstrategische Kräftigung der Türkei, zwischen der und dem Deutschen Reiche es einen Interessengegensatz nicht gibt, ein Dienst erwiesen werden. . . . . Trotz aller durch Freund und Feind bereiteten Hindernisse stehen die Dinge heute nicht ungünstig. Es sind nicht politische Einmischungen, sondern die einfachen, aus dem Erfolge der schon in Betrieb stehenden Strecke der anatolischen Bahn hervorgehenden Thatsachen, die uns die Hoffnung gewähren, dass das begonnene Werk auch ruhig fortschreiten und, wenn es sein muss, aus sich selbst heraus die weitertreibende Kraft schöpfen wird. Bereits sind die Einnahmen der Strecke Haidar Pascha-Ismid nicht nur ausreichend, um Betrieb und Vergrösserung zu decken, sondern auch schon um einen Theil an die türkische Staatskasse abzuführen. Es werden hier also Beträge frei, die zur Deckung der für die auf der Strecke nach Koniah und weiter gewährten Bürgschaft einer Mindesteinnahme dienen können. Die Strecke nach Koniah hat seit dem Jahre ihrer Eröffnung die Einnahmen verdreifacht und ist schon jetzt auf 6700 Fr. für das Kilometer angekommen. Es ist eben eine Thatsache geworden, die man nicht mehr wegleugnen kann, dass die Bahn gehalten, was sie versprochen hat. Ein allmählicher Weiterbau der Bahn, wie er in Aussicht genommen ist, wird — ruhige Zeiten und eine einigermaassen verständige Verwaltung des Landes vorausgesetzt — voraussichtlich diese Erfahrung bestätigen. Schon heute hat man in Konstantinopel aufgehört, rumänisches und russisches Getreide zu beziehen, weil das anatolische wegen der niedrigen Frachtsätze der Bahn billiger ist. Die Landbevölkerung erhält ferner durch die aus Bulgarien ausgewanderten Mohammedaner, stille, ehrliche und arbeitsame Leute, einen werthvollen Zuwachs, der schon nach Zehntausenden zählt und als Vorbild für eine erspriesslichere Art der Landwirthschaft dient. Die Einnahmen des Zehnten haben in den von den Bahnen durchquerten Gebieten ansehnlich zugenommen, weil eben dank der Bahn das Getreide leicht ausgeführt, leicht verkauft werden kann. Zur Bereitstellung der Bürgschaft für diese Mindesteinnahme neu zu erbauender Strecken werden die Mehreinnahmen der Türkei nur in beschränktem Maasse genügen. Es muss also entweder noch auf andere Mittel gerechnet werden können, oder der Weiterbau muss sehr langsam fortschreiten. Andere Mittel könnten durch die Umwandlung der Schuld oder durch einige wichtige Steuerreformen erlangt werden. . . . ."

Soweit die Zuschrift der „Köln. Ztg.". Wir freuen uns aufrichtig der guten Nachrichten über das Gedeihen der anatolischen Bahn, über die Dienste, die sie dem Anbau des Landes, der Kultur der Bevölkerung leistet, und die guten Aussichten, die sich dadurch für die Fortsetzung der anatolischen als Bagdadbahn eröffnen. Bedauerlich ist es, dass es in Deutschland nicht an Stimmen fehlt, die in dem Getreidebau Anatoliens bereits eine Gefahr für den deutschen Landwirth infolge vermehrter Getreideeinfuhr wittern. Wir lasen neulich einen solchen Unkenruf der „Kreuzzeitung". Wir möchten derartigen Stimmen gegenüber nur darauf aufmerksam machen, dass das Getreide aus dem Innern Anatoliens nach Deutschland doch wahrlich einen weiten und mühsamen Weg zurückzulegen und auch den Zoll zu tragen hat. Von einem so engherzigen Standpunkt aus müsste ja jede Kolonisation, jede Erweiterung anbaufähigen Landes in irgend einem Theile der Welt als eine Gefahr für die heimische Landwirthschaft betrachtet werden. Für das anatolische Getreide sind wahrlich Abnehmer in nächster Nähe genug da, vor allem in der Türkei selbst.

— **Ein neues chinesisches Eisenbahnprojekt.** Den „Times" zufolge hat die Kaiserin-Wittwe plötzlich den Entschluss gefasst, von der Hankau-Peking-Linie eine Zweigbahn nach den westlichen Gräbern bauen zu lassen. Die Bahn, die eine Länge von 30 englischen Meilen haben wird, soll ausschliesslich von Chinesen gebaut werden und zur Wiederbelebung des Ahnenkultus dienen. Sie wird angeblich aus privaten kaiserlichen Mitteln gebaut werden. Auch nach dem Sommerpalast bei Peking wird eine Eisenbahn gebaut.

— **Die Eisenbahnen auf Ceylon** hatten, wie „Engineering" mittheilt, im verflossenen Betriebsjahre eine Länge von 480 km. Ihre Leitung war mit dem Beginne des Jahres in die Hände eines neuen Verwalters (general manager), Herrn G. P. Greene, übergegangen, der es sich auf das Ernsteste hat angelegen sein lassen, die in früheren Jahren entstandenen Schäden zu beseitigen und namentlich den Oberbau wieder in Stand zu setzen sowie die veralteten Personenwagen durch bessere zu ersetzen. Zu ersterem Zwecke wurden 630 t neue Stahlschienen und 26000 neue Schwellen verwendet. Die Kosten der Bahnunterhaltung erhöhten sich dadurch gegen das Vorjahr um rund 20 %. Die Roheinnahmen betrugen 15250000 ℳ oder 31700 ℳ für 1 km Bahnlänge, und die Betriebskosten stellten sich auf 57,67 % dieser Summe, während sie im Vorjahre nur 52,88 % betragen hatten. Da ein geringer Rückgang im Thee- und Reishandel durch steigende Einnahmen aus dem Kokosnuss- und Obstverkehr ausgeglichen worden ist, so ist überhaupt das Betriebsergebniss des Vorjahres als ein durchaus zufriedenstellendes zu bezeichnen, indem das in den Bahnen steckende Kapital, soweit es nicht schon durch Rückzahlungen getilgt ist, sich mit 9,93 % verzinste. Auf das ursprüngliche Anlagekapital berechnet, betrug die Reineinnahme 6 %, und man erwartet, dass dieser Erfolg zu einem weiteren Ausbau des Netzes den Ansporn geben werde. In einigermaassen merklicher Weise haben übrigens auch die Lager der kriegsgefangenen Boeren auf die Bahneinnahmen eingewirkt, indem die Einnahmen aus dem Lebensmittelverkehr sich gegen das Vorjahr um rund 30000 ℳ vermehrt hatten.

— **Der Brand einer der neuen East Riverbrücken zwischen Newyork und Brooklyn,** über die wir in Nr. 87 S. 1326 berichtet haben, wird aus Newyork gemeldet. Es handelt sich jetzt offenbar um die sogen. „Williamsburgbrücke". An ihr sind nach einem Telegramm vom 11. d. Mts. die beiden Fussgängerbrücken, die an den Hauptkabeln hängen, durch einen Brand zerstört, der in der Spitze des 355 m hohen Auflagerthurms der Newyorker Seite entstanden ist. Da der Schaden auf 500000 D. (rund 2000000 ℳ) geschätzt wird, so dürften noch andere Brückentheile in Mitleidenschaft gezogen sein. Die Behörden liessen den Verkehr auf dem East River ein-

stellen, da ein Regen von Feuer und glühendem Eisen von der Brücke herunterfiel.

Dass die zum 1. Oktober 1903 in Aussicht genommene Fertigstellung der Brücke nun verzögert wird, ist um so wahrscheinlicher, als der Unfall vielleicht Anlass gibt, der vom Kommissar Lindenthal empfohlenen Herstellung der Brückenfahrbahn mit feuersicherem Material näher zu treten — sofern die Tragfähigkeit der Kabel es gestattet.

— **Newyorker Untergrundbahn.** Das Riesenunternehmen, diese nordamerikanische Riesenstadt mit einer Untergrundbahn zu versehen, nähert sich, wie der „Hamb. Korresp." mittheilt, seiner Beendigung. Wie der die Arbeiten leitende Oberingeniör William Barclay Parsons kürzlich erklärte, dürfte die Rapid-Transit-Tunnelbahn am 1. Oktober 1903 in vollem Betriebe sein. Im Dezember wird mit dem Legen der Schienen angefangen, da man zu dieser Zeit mit der Ausschachtung und dem inneren Ausbau vollständig fertig zu sein hofft. Die Länge der zu legenden Gleise beträgt etwa 97 km. Drei Bahnhöfe von verschiedener Bauart sind schon vollendet. Das Innere der einzelnen Stationen ist je nach dem Charakter der Bezirke, durch die der Tunnel führt, ausgestattet. Diese drei Bezirke sind der Zeitungsbezirk der unteren Stadt, der Geschäftsbezirk von der 14. bis zur 42. Strasse und der nördlich von dieser belegene Theil, in dem sich fast ausschliesslich Privatwohnungen befinden. Um die drei Hauptbahnhöfe besser unterscheiden zu können, damit jeder Fahrgast auf den ersten Blick erkennt, welchen Bezirk er „über" sich hat, ist ein originelles Schema gewisser Farbenzusammenstellungen gewählt worden. Ausserdem werden die Stationen noch selbstthätig angekündigt, kurz bevor man sie erreicht. Während des Tages wird man auf den Bahnsteigen keine künstliche Beleuchtung brauchen, da das Oberlicht genügende Helle verbreitet. Die Treppen für die ein- und aussteigenden Fahrgäste sind natürlich getrennt. Die Bahnsteige sollen 60 bis 150 m lang werden. Am Central-Park, an der 104., 167. und 181. Strasse erhalten die Stationen Fahrstühle, und bei der Manhattanstrasse gedenkt man Treppengeländer anzubringen.

— **Der Eisenbahnbetrieb in den Vereinigten Staaten von Amerika im Kalenderjahre 1901.** Im Anschluss an die in Nr. 80 S. 1214 d. Ztg. gebrachten Mittheilungen über den Eisenbahnbetrieb in den Vereinigten Staaten zu Ende des Rechnungsjahres 1900/01 (30. Juni 1901) theilen wir nun aus der Einführung von „Poor's Manual für 1902", das soeben erschienen ist, einige in „Railr. Gaz." veröffentlichte Ziffern über den Eisenbahnbetrieb der Vereinigten Staaten nach dem Stande zu Ende des Kalenderjahres 1901 mit. Danach belief sich die Gesammtlänge aller betriebsfertigen Eisenbahnen der Vereinigten Staaten auf 198 787 englische Meilen (= 320 047 km). Mit Hinzurechnung sämmtlicher Gleisanlagen, der Nebengleise usw. belief sich die gesammte Gleislänge auf 265 992 Meilen (= 428 247 km); die Länge der im Betriebe befindlichen Bahnen betrug Ende 1901: 194 975 Meilen (= 313 910 km). An Lokomotiven waren 39 729, an Personenwagen 27 144, an Gepäck- und Postwagen 8 667, an Güterwagen 1 409 472, im ganzen 1 445 283 Wagen vorhanden. Das Gesammtkapital der Bahnen belief sich auf 12 926 960 521 D. (= 51 707 842 084 *M.*). An Personenzugmeilen wurden 391 543 708, an Güterzugmeilen 505 468 619, von gemischten Zügen 20 812 985 Zugmeilen geleistet. Es wurden 600 485 790 Personen befördert und von diesen 17 789 669 925 Personenmeilen zurückgelegt, 1 084 066 451 t Güter befördert und 148 959 303 492 Tonnenmeilen gefahren. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 360 702 686 D. (= 1 442 810 744 *M.*), aus dem Güterverkehr 1 126 267 652 D. (= 4 505 070 608 *M.*), aus dem gemischten Verkehr 125 478 488 D. (= 501 913 952 *M.*); die gesammten Reineinnahmen beliefen sich auf 588 663 541 D. (= 2 354 654 164 *M.*). Einer Uebersicht über den Eisenbahnbetrieb der letzten 13 Jahre entnehmen wir folgende Zahlen: Im Jahre 1899 wurden 494 000 000 Personen und 619 000 000 t Güter befördert, 11 964 000 000 Personenmeilen und 68 677 000 000 Tonnenmeilen gefahren; die Roheinnahmen aus dem Güterverkehr beliefen sich auf 665 962 331 D., aus dem Personenverkehr auf 259 439 231 D.

Mittheilung der Schriftleitung.

Aus einem Schreiben des Bahninspektors und Leutnants a. D. Scheyrer zu Darmstadt, der über unsere Besprechung seiner Schrift „Geschichte der Main-Neckarbahn, II. Theil" in Nr. 84 S. 1278 sehr ungehalten ist, theilen wir dem Wunsche des Herrn Verfassers entsprechend nachstehend diejenigen Sätze mit, in welchen er sich gegen die in jener Besprechung gar nicht enthaltene, von ihm aber irrthümlicherweise in ihr vermuthete Unterstellung verwahrt, als seien seine Arbeiten in einem der preussischen Verwaltung feindlichen Sinne gehalten.

Herr Scheyrer spricht zunächst von der allgemeinen Anerkennung, die der im Jahre 1896 erschienene I. Theil seiner Geschichte der Main-Neckarbahn gefunden hätte. Er fährt dann fort:

„Der nun vorliegende II. Theil ist einfach die Ergänzung des ersten, in Form wie Inhalt durchaus demselben entsprechend gehalten. Auch dieses Buch hat bereits hohe und allerhöchste Anerkennung gefunden, u. a. ein äusserst liebenswürdiges Handschreiben Sr. königlichen Hoheit des Grossherzogs von Baden an mich zur Folge gehabt.

Von der Auflösung der Main-Neckarbahn bin ich persönlich in keiner Weise betroffen, weil ich schon am 1. April 1901 nach 40jähriger Dienstzeit wegen Krankheit meine Zurruhesetzung auf Ansuchen unter Anerkennung der langjährigen, treuen Dienste erhielt. Ich stehe somit den Dingen durchaus unbefangen und unabhängig gegenüber.

Man kann aber die Ziele wünschen, ohne die gewählten Mittel zu billigen! Dass ich mit den Zielen der preussischen Eisenbahnpolitik vollkommen einverstanden bin, darüber lässt sowohl die Vorrede als das Schlusswort nicht den geringsten Zweifel; von letzterem hat sogar der ‚Schwäbische Merkur', der gerade diesen Band ‚besonders werthvoll' nennt, in seiner Nr. 456 vom 1. Oktober d. J. an hervorragender Stelle die beiden letzten Absätze wörtlich abgedruckt, als bezeichnend für die Haltung des ganzen Werkes. Wenn meine Arbeiten in einem der preussischen Verwaltung feindlichen Sinne gehalten wären, so hätte wohl Se. Excellenz Herr Minister Budde meinen am 19. Juli d. J. abgestatteten Besuch nicht freundlichst entgegengenommen und noch weniger die daraufhin ergangene Weisung an die königliche und grossherzogliche Eisenbahndirektion Mainz erlassen, mich ‚bei Ausführung des Planes, soweit angängig, zu unterstützen'. Dass ich aber die angewandten Mittel nicht billigen kann, ist doch für einen Beamten, der gewohnt war, seinen Dienst nicht lediglich mit der Einsicht eines Karrengaules zu versehen, begreiflich genug — oder sollte ich etwa als grossherzoglich badischer Beamter ohne weiteres zustimmen, wenn durch die Güterablenkungen, welche weit über das Maass hinausgingen, das eine gleichmässige Vertheilung zwischen der Main-Neckarbahn und ihren Mitbewerbstrecken ergeben hätte, einzig und allein nur der badische Staat geschädigt wurde? Dies wäre eine derartige Pflichtverletzung gewesen, dass ich sie mit dem meinem Landesherrn geschworenen Eide nicht hätte vereinbaren können!

Die Bemerkung, ich verwechsele den Betriebskoeffizienten mit der Verzinsung des Anlagekapitals, widerlegt sich von selbst, weil unmittelbar vorher ja meine eigene Erklärung des Begriffs ‚Betriebskoeffizient' abgedruckt ist."

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 13,472 km lange, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende Strecke Radonitz-Duppau, welche am 10. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Direktionsbezirk Hannover. Am 15. November d. J. wird die an der Strecke Wunstorf-Löhne belegene Haltestelle Gohfeld für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Königsberg i. Pr. Die an der Strecke Osterode-Insterburg zwischen Bokellen und Matheninken gelegene neue Verladestelle Kranichbruch wird am 15. November d. J. für den öffentlichen Holzverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 9. November d. J. ist die zwischen den Stationen Töppeles und Aich-

Pirkenhammer der Linie Marienbad-Karlsbad gelegene Haltestelle Ziegelhütten für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Gepäckabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Danzig. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Konitz-Dirschau zwischen den Stationen Schwarzwasser und Czersk gelegene Haltestelle Long, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, auch für den Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Auf den an der Linie Leipzig-Dresden gelegenen Haltepunkten Machern (zwischen Posthausen und Altenbach) und Weintraube (zwischen Kötzschenbroda und Radebeul) ist öffentlicher Eilstückgutverkehr eingeführt worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bis zur Fertigstellung der Zufahrtstrasse auf den Personen- und Gepäckverkehr beschränkt gewesene Station Heiligenkreuz=Cesta der am 1. Oktober d. J. eröffneten Lokalbahn Görz-Haidenschaft ist am 5. November d. J. für den Gesammtverkehr (ausschl. explosiver Gegenstände) eröffnet worden.

Ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. ist die an der Linie Budapest-Fiume zwischen den Stationen Skrad und Delnice gelegene Ausweiche Susica, welche bisher nur zur Abwickelung des Zugverkehrs diente, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Eine Reihe von Stationsnamen sind wie folgt geändert worden:

bisheriger Name	neuer Name	bisheriger Name	neuer Name
Békés=Csaba	Békéscsaba	Gygöngyös Halász	Gyöngyöshalász
Alsó=Józsakert	Alsójózsa	Vámos=Györk	Vámosgyörk
Vámos=Pércs	Vámospércs	Szurdok = Püspöki	Szurdokpüspöki
Püspök=Ladány	Püspökladány		
Füzes=Abony	Füzesabony		

bisheriger Name	neuer Name	bisheriger Name	neuer Name
Bedö	Bedőháza	Mike=Pércs	Mikepércs
Ürmezö	Ürmező	Al=Debrö	Aldebrö
Nagy=Bocskó	Nagybocskó	Fel=Debrö	Feldebrö
Tápió Györgye	Tápiógyörgye	Kis Köre	Kisköre
Tápió Szele	Tápiószele	Tarna Szent Miklós	Tarnaszent-miklós
Török Bálint	Törökbálint	Mátra Mindszent	Mátramindszent
Héviz Györk	Hévizgyörk	Mezö Tárkány	Mezőtárkány
Rákos Csaba	Rákoscsaba	Tisza=Füred	Tiszafüred
Rákos = Keresztur	Rákoskeresztúr	Tisza=Szöllös	Tiszaszöllös
Kis Körös	Kiskörös	Kis=Bocskó	Kisbocskó
Kun Szent Miklós Tass	Kunszentmiklós=Tass	Akna=Szlatina	Aknaszlatina
Nagy Káta	Nagykáta	Tinye	Tinnye
Szent Márton=Káta	Szentmárton-káta	Pilis=Csaba	Piliscsaba
Tápió=Ság	Tápióság	Pilis = Csaba tábor	Piliscsaba tábor
Tápió=Szecsö	Tápiószecsö	Pilis Vörösvár	Pilisvörösvár
Kis Kun Laczháza	Kiskúnlaczháza	Uj Kécske	Ujkécske
Ujszász	Újszász	Tisza=Ujfalú	Tiszaujfalú
Puszta = Monostor	Pusztamonostor	Kis Pest Szent Lörincz	Kispest=Szent-lörincz
Török Szent Miklós	Törökszent-miklós	Püspök Hatvan	Püspökhatvan
Kun Szent Márton=országút	Kunszentmárton országút	Jász Szt. László	Jászszentlászló
Nagy=Szénás	Nagyszénás	Kis Kun Majsa	Kiskunmajsa
Puszta = Szent=Tornya	Pusztaszent-tornya	Kohári Szent Lörincz	Koháryszent-lörincz
Puszta = Szent = Tornya f. m. h.	Pusztaszenttornya	Jász=Apáti	Jászapáti
Tót=Komlós	Tótkomlós	Jász=Kisér	Jászkisér
Füzes = Gyarmat	Füzesgyarmat	Jász=Ladány	Jászladány
Füzes = Gyarmat felsö all.	Füzesgyarmat felsö állomás	Kun Szent Márton	Kunszent-márton
Körös=Ladány	Körösladány	Tisza=Földvár	Tiszaföldvár
Balmaz=Ujváros	Balmazujváros	Tisza = Ughi rév	Tiszaug
Hajdu=Dorog	Hajdudorog	Tisza=Várkony	Tiszavárkony
		Kun Madaras	Kunmadaras
		Tisza Szent Imre	Tiszaszentimre
		Székesfejérvár	Székesfehérvár
		Szent Mihályfa	Pusztaszent-mihályfa

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schliessung von Stationen.

Mit dem 31. Dezember d. J. wird die staatliche Umschlagstelle Breslau Oderhafen als solche und als Tarifstation in allen in Betracht kommenden Gütertarifen aufgehoben. Die etwa früher schon eintretende thatsächliche, durch die Witterungsverhältnisse bedingte Schliessung der Umschlagstelle wird in der alljährlich üblichen Weise bekannt gegeben werden.

Breslau, den 10. November 1902. (2963)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 16. November 1902 verkehrt der gemischte Zug Nr. 795, II.—IV. Klasse, Strecke Georgenthal-Tambach,

ab Tambach	8.00	Nachm.
an Georgenthal	8 19	„

auch Sonn- und Festtags und als Gegenzug der gemischte Zug 794 (F), II.—IV. Klasse

ab Georgenthal	5.45	Nachm.
an Georgenthal=Ort	5.51	„
ab „ „	5.52	„
an Rodebachsmühle	5.57	„
ab „	5.57	„
an Tambach	6.04	„

Erfurt, im November 1902. (2964)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Verkehr mit der Station Westerland a/Sylt und Eröffnung der Station Keitum a/Sylt.

Die Tarifbestimmungen für den Verkehr mit der Station Westerland a/Sylt werden in der Weise geändert, dass vom 1. Januar 1903 ab die Artikel Holz sowie ungelöschter Kalk von der Beförderung in Wagenladungen ausgeschlossen werden.

Ferner wird am 1. Januar 1903 in Keitum a/Sylt eine Güternebenstelle eingerichtet und als Station in den Gruppentarif IV, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer Gütertarif, den Nordostsee-Verbands-Güter- und Thiertarif, den norddeutsch-sächsischen Verbands-Gütertarif, den ostdeutschen und den westdeutschen Privatbahn-Gütertarif sowie den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen. Die Abfertigungsbefugnisse sowie die Dienstbeschränkungen für Keitum a/Sylt sind dieselben, wie für Westerland a/Sylt. Ebenso werden im Verkehr mit Keitum a/Sylt dieselben Frachtsätze angewendet, welche in den einzelnen Tarifen für den Verkehr mit Westerland a/Sylt vorgesehen sind.

Für die Beförderung nach und von Keitum a/Sylt sind folgende von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen der Station Hoyer festgesetzt worden:

a) für Eil- und Frachtstückgüter . . . . 36 Stunden
b) Wagenladungsgüter . . 72 „
c) Kleinvieh . . . . . . 36 „

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 7. November 1902. (2965)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. November d. J. wird die Station Heimenkirch der bayerischen Staatsbahn mit den um 11 km erhöhten Entfernungen der Station Hergatz in den Verkehr einbezogen.

Cöln, den 10. November 1902. (2966)
Königliche Eisenbahndirektion.

In die im norddeutsch-sächsischen und Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehre gültigen Seehafen-Ausnahmetarife E und E 2 bezw. D 1 und D 3 (Eisen-Ausnahmetarife) wird mit Gültigkeit vom 15. November d. J.

die Station Bernsbach der sächsischen Staatseisenbahnen als Versandstation einbezogen. Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 10. November 1902. (2967)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 2 vom 1. März 1901. (Holz- und Borkeverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station München-Schwabing in Abschnitt II (für Borke [Rinde]) einbezogen.

München, den 11. November 1902. (2968)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 3.

Mit dem 1. Dezember l J. werden die Stationen Chorostków und Gwózdziec der k. k. österreichischen Staatsbahnen in die Seehafenausnahmetarife a (Weizen etc.), b (Bohnen), c (Kleie etc.) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 10. November 1902. (2969)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau-Donaulände trans. usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 ist in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 4 d des Tarifs vom 1. März 1897 (Seite 12) hinter „Obst, getrocknet" einzuschalten „mit Ausnahme von getrockneten Weinbeeren (Weintrauben)".

Breslau, den 12. November 1902. (2970)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 15. November d. J. ab wird die Station Gohfeld des Direktionsbezirks Hannover in die Abtheilung A des Tarifs für den vorgenannten Verkehr aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 11. November 1902. (2971)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher und rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1902 ab werden die im Heft 2 des Ausnahmetarifs 6 für den rheinisch - westfälisch-südwestdeutschen Verband enthaltenen Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen usw. von der Station Homberg a/Rhein des Bezirks Cöln und von sämmtlichen Kohlenstationen der Bezirke Essen, Elberfeld und Münster sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Amanweiler Grenze um 0,03 ℳ für 100 kg ermässigt.

Vom gleichen Tage ab wird die Station Rellinghausen Nord des Bezirks Essen in die Kohlentarife der genannten Verkehre aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Essen, den 12. November 1902. (2972)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. November d. J. wird
1. die Bestimmung auf Seite 10 des Tarifheftes „Theil II" unter B 2 b 2, betreffend die Frachtberechnung für Langholz des Spezialtarifs II auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen nach dem wirklichen Gewicht — mindestens jedoch für 10 000 kg —, auf den Verkehr mit den pfälzischen Eisenbahnen ausgedehnt;
2. die Station Winnenden bei Waiblingen der württembergischen Staatsbahn in den Seehafen - Ausnahmetarif P (für Palmöl usw.) des Tarifhefts 4 E mit einem Frachtsatz von 3,27 ℳ für 100 kg nach allen Emshafenstationen aufgenommen.

Am 1. Januar n. J. wird die Tarifentfernung Langenberg-Lutterbach im Heft 2 der Abtheilung B von 416 auf 516 km erhöht.

Cöln, den 10. November 1902. (2973)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Dezember 1902 treten im böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr für die Station Oberoderwitz der königlich sächsischen Staatseisenbahnen veränderte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft geben. (2974)

Dresden, den 13. November 1902.
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch - südwestdeutscher Güterverkehr.

Gronau i/Hannover wird vom 20. d. Mts. ab in den direkten Verkehr aufgenommen. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund des Anstosses von 5 km an die Tarifentfernungen für Elze. (2975)

Hannover, den 11. November 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Cassel.

Die zum Theil niedrigeren Entfernungen des Gruppenwechseltarifs VI/VIII (hessisch-linksrheinischer Güterverkehr) vom 1. September d. J. werden ebenso wie die im Gütertarif neu aufgenommenen Stationen des Direktionsbezirks Cassel mit den gleichen Entfernungen in den Kohlentarif Nr. 19 aufgenommen. (2976)

St. Johann-Saarbrücken, 12. Nov. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. wird die direkte Abfertigung der Station Mlecewo auf den Verkehr mit den Stationen Barnow, Bartin, Borntuchen, Dramburg, Hebron-Damnitz, Pottangow, Rummelsburg i. Pm., Sellin und Zollbrück i. Pm. ausgedehnt.

Die Entfernungen und Frachtsätze sind bei den vorgenannten Stationen zu erfahren.

Danzig, den 12. November 1902. (2977)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa auf das Jahr 1902 sind Aenderungen und Ergänzungen der Anlagen A bezw. B erschienen und durch unsere Wirthschaftsverwaltung in Dresden zu beziehen.

Dresden, den 13. November 1902. (2978)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. wird die Station Golzow (Kr. Angermünde) in den Ausnahmetarif 5 b (Pflastersteine, geschlagene Steine zum Strassenbau und Schlackenpflastersteine nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 7. November 1902. (2979)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Ungarisch-deutscher Holz- und Borketarif.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien etc. über Wien D. U. B.
Güterverkehr zwischen Deutschland und Serbien, Bulgarien und der Türkei.
Norddeutscher Transittarif für den Güterverkehr nach den unteren Donauländern.
Rumänisch-norddeutscher Verband.
Niederländisch-deutsch-russischer Verband. Gütertarif, Theil III.
Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1.

Die Umschlagsstelle Breslau Oderhafen der preussischen Staatsbahn wird mit 31. Dezember d. J. aufgehoben und kommt daher in den oben bezeichneten Verbandstarifen von diesem Zeitpunkt ab als Tarifstation in Wegfall.

Breslau, den 12. November 1902. (2980)
Königliche Eisenbahndirektion, für die betheiligten Verwaltungen.

Für Citronensäure bei Aufgabe in beliebigen Mengen, mit der Bestimmung nach Deutschland und darüber hinaus, treten folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 in Kraft:

Von Stockerau nach Tetschen transit	333 ℌ
„ Stockerau nach Reichenberg transit	328 „
„ Stockerau nach Seidenberg transit	364 „
„ Stockerau nach Liebau transit	283 „

Wien, am 8. November 1902. (2981)
Oesterr. Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft:

Nach Laube	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Korneuburg . . .	a) 119 Cts. b) 110 „

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei a) 12 Centimes, b) 6 Centimes für 100 kg beträgt.

Wien, am 11. November 1902. (2982)
Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.
(Frachtsätze für Holzzeugmasse etc. von Hopfgarten nach Delle transit, Genf transit, Locle transit und Verrières transit.)

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach					
	Delle transit	Genf transit		Locle transit	Verrières transit	
		a	b		a	b
	Francs Gold für 1000 kg					
Hopfgarten	17,95	22,00	25,60	18,50	19,00	18,30

Diese Frachtsätze haben wie folgt Geltung:
1. Derjenige für Delle transit für Sendungen nach Montbéliard und den über Montbéliard gehenden Verkehr mit den weiter gelegenen Stationen der P. L. M. B. sowie nach Stationen der über die P. L. M. B. hinaus liegenden Bahnen.
2. a) Derjenige für Genf transit unter a) für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter.
2. b) Derjenige für Genf transit unter b) für Sendungen nach Bellegarde.
3. Derjenige für Locle transit für Sendungen nach und von Besançon — und den an den Linien Besançon-Byans inkl., Besançon-Rochefort inkl., Besançon-Montagney-champvans-les-Gray, Montagney-La Barre, Besançon-Roche inkl. und Miserey-Rigney inkl. gelegenen Stationen.
4. a) Derjenige für Verrières transit unter a) für Sendungen nach Pontailler s. Saône, Dôle, Mouchard und den westlich sowie St. Etienne-du Bois, St. Trivier-de Courtes, Fleurville, Paray-le Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen. (Auf Sendungen nach den herwärts Mouchard und herwärts Lons-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet der Frachtsatz unter a) keine Anwendung.)
4. b) Derjenige für Verrières transit unter b) für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins=sur Allier und den westlich sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port=Ste. Marie, Riscle und Pau gelegenen Stationen.

Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.

Auf frankirte, an eine Mittelperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehend für Genf transit bezifferten Frachtsätze nur auf dem Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt durch die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche spätestens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind:
1. das Frachtbriefduplikat für die Strecke von Hopfgarten bis Genf;
2. die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde;
3. das Aufgaberezepisse über die Weitersendung von Genf nach einer der obengenannten französischen Stationen.

Wien, am 10. November 1902. (2983)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Einführung eines neuen Lokal-Personen- und Gepäcksowie Gütertarifes nebst Anhang.

Mit 1. Januar 1903 tritt ein neuer Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in Kraft, welcher gegenüber dem zur Aufhebung gelangenden gleichnamigen Tarife, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Settenz-Lobositz der Lokalbahn Teplitz- (Settenz-) Reichenberg, nebst Nachträgen infolge der Einführung der Fahrkartensteuer sowie der theilweisen Erhöhung der Fahrpreise auf der Linie Aussig-Komotau erhöhte Fahrpreise enthält.

Ferner gelangt mit 1. Januar 1903 ein neuer Lokal-Gütertarif Theil II sowie ein hierzu gehöriger Anhang zur Einführung, durch welche der Lokal-Gütertarif Theil II vom 1. Februar 1894 nebst Nachträgen sowie der zugehörige Anhang vom 1. Januar 1902 aufgehoben werden.

Der neue Lokal-Gütertarif enthält keinerlei Aenderungen der seitherigen Frachtsätze oder Tarifbestimmungen.

Exemplare der neuen Tarife sind nach dem 15. Dezember l. J. bei der Direktionsabtheilung III in Teplitz zum Preise von
1 Kr. für den Lokal-Personentarif,
2 „ für den Lokal-Gütertarif und
50 h für den Anhang
erhältlich.

Teplitz, am 8. November 1902. (2984)

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Ausgabe neuer Personen- und Gepäcktarife für den Lokalverkehr.

Am 1. Januar 1903 tritt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehre der österreichischen Linie, ferner für den Transport von Personen, Reisegepäck und als Gepäck zu befördernden Hunden zwischen den Stationen der ungarischen Linien einerseits und den Stationen der österreichischen Linie der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits je ein neuer Tarif in Kraft. Hierdurch werden die bisherigen, vom 1. Januar 1898 bezw. 1. Januar 1901 gültigen gleichnamigen Tarife sammt den hierzu erschienenen Nachhängen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Für die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn tritt ebenfalls am 1. Januar 1903 ein neuer Lokal-Personen- und Gepäcktarif in Kraft, durch welchen der vom 1. Januar 1901 gültige gleichnamige Tarif ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieser Tarife sind bei der Tarifabtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest V., Rudolfsquai Nr. 6) erhältlich.

Budapest, am 10. November 1902. (2985)
Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Deutsch-österreichisch-ungarisch überseeischer Personenverkehr.

In Ermangelung eines hinreichenden Bedürfnisses wird der Tarif und das Fahrscheinverzeichniss vom 1. Oktober 1893 zum 1. Januar 1903 aufgehoben. Die noch im Umlauf befindlichen Fahrscheinhefte behalten ihre Gültigkeit auch über diesen Zeitpunkt hinaus bis Mitternacht des auf den Umschlägen angegebenen letzten Gültigkeitstages.

Altona, den 15. November 1902. (2986)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Schiffsrhedereien.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II.

In den besonderen Bestimmungen zur Zusatz-Bestimmung III zu § 11 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung „Für Arbeiter" treten am 1. Januar 1903 Aenderungen ein. Insbesondere werden dadurch für die Form und Anwendung der für die Erlangung von Arbeiterfahrkarten erforderlichen Arbeitsbescheinigungen einheitliche Vorschriften gegeben. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hier.

Die neuen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter 1 (3) der Verkehrs-Ordnung genehmigt.

Erfurt, den 11. November 1902. (2987)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher preussisch-hessischen Staatsbahnen.

Infolge Erhöhung der Hafengebühren für die Handelskammer zu Dover erhöhen sich die Preise der Fahrkarten für den Verkehr zwischen London einerseits und schweizerischen Stationen (einschliesslich Basel S. B. B.) andererseits vom 1. Januar 1903 ab bei einfacher Fahrt um 0,625 Frcs. und bei Hin- und Rückfahrt um 1,25 Frcs.

Strassburg, den 5. November 1902. (2988)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Einführung eines neuen Personentarifs.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt ein neuer Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Lokalverkehre der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz in Kraft, welcher mit Berücksichtigung der laut Gesetz vom 19. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 153 am 1. Januar 1903 in Wirksamkeit tretenden Fahrkartensteuer und der auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehenden Tarife theils erhöhte Fahrpreise, theils aber auch Ermässigungen bei besonders berechneten Fahrpreisen sowie infolge der Einführung von Abonnement-Legitimationen besonderen Arbeiterkarten, Gesellschafts-

fahrten, des Expressgutdienstes usw. enthält und bei der Generaldirektion, sowie auch im Wege der Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn zum Preise von 1 Kr. pro Stück bezogen werden kann.

Hierdurch wird der Lokaltarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf dem Hauptbahnnetze und auf der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn vom 1. Januar 1898 nebst den Nachträgen I und II aufgehoben.

Prag, am 8. November 1902. (2989)

Personen- und Gepäckverkehr im norddeutschen Eisenbahnverbande.

Am 1. Januar 1903 gelangt ein neuer Tarif zur Einführung. Mit demselben treten infolge Leitungs- und Entfernungsabänderungen, sowie für den Verkehr mit den auf österreichischem Gebiet belegenen sächsischen Stationen, durch Einführung der österreichischen Fahrkartensteuer, bei einzelnen Verkehrsbeziehungen geringe Preisermässigungen und Erhöhungen ein. Auch werden einige ungangbare Fahrkarten aufgehoben.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I [3] der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Hannover, den 14. Nov. 1902. (2990)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - bayerisch - österreichischer Personenverkehr.

Vom 1. Januar 1903 ab tritt infolge Aenderung der Fahrgeldantheile für die österreichischen Bahnstrecken für die Fahrkarten von preussischen Staatsbahnstationen nach österreichischen Stationen und umgekehrt, die nach den Bestimmungen des Tarifs für den obengenannten Verkehr ausgegeben werden, eine Preiserhöhung von 0,20 ℳ bis 4,30 ℳ für die Person ein. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Die Verwaltung der Buschtêhrader Eisenbahn in Prag scheidet mit Ablauf des 31. Dezember 1902 aus dem Tarifverband für den obengenannten Verkehr aus; es werden daher die Fahrkarten von Cassel, Coburg, Eisenach und Meiningen nach Karlsbad (B. E. B.) über Lichtenfels-Eger, sowie von Karlsbad (B. E. B.) nach Coburg über Eger-Lichtenfels mit Ablauf des 31. Dezember 1902 aufgehoben.

Ferner kommen die Fahrkarten von Marienbad nach Coburg und Eisenach über Eger-Lichtenfels, von Wien K. F. J. B. nach Eisenach über Eger-Lichtenfels und von Wien K. E. B. nach Eisenach über Passau-Lichtenfels wegen geringer Nachfrage vom 1. Januar 1903 ab zur Aufhebung.

Cassel, den 10. November 1902. (2991)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - hessisch-bayerisch - österreichischer Personen- und Gepäckverkehr über Aschaffenburg.

Am 1. Januar 1903 treten im Verkehr zwischen Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der österreichischen Staatsbahnen andererseits infolge Einführung einer Fahrkartensteuer in Oesterreich erhöhte Tarifsätze in Kraft.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden sämmtliche im obenbezeichneten Verkehr von und nach Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn bestehenden Tarifsätze aufgehoben.

Näheres ist bei den betheiligten Fahrkartenausgabestellen zu erfahren.

Cöln, im November 1902. (2992)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II für den Direktionsbezirk Cassel auf Seite 16 enthaltene besondere Bestimmung zu § 12 der Verkehrsordnung, wonach Fahrkarten für den Verkehr zwischen Münden und Göttingen und darüber hinaus, welche nur über Dransfeld gültig sind, gegen Lösung einer Zuschlagkarte zur Fahrt über Eichenberg benutzt werden können, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde aufgehoben.

Cassel, den 10. November 1902. (2992a)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Personen- und Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 30. Dezember 1902 gelangen zwischen Rosenthal und Schönwalde infolge einer Tarifkilometerberichtigung erhöhte Fahrpreise und Frachtsätze zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen sowie die Bahnverwaltung in Reinickendorf-Rosenthal.

Berlin, den 13. November 1902. (2993)
Die Direktion
der Reinickendorf - Liebenwalde-Gr. Schönebecker Eisenbahn.

6. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung von ungefähr 289 900 kg gusseiserner Bremsklötze soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden.

Zeichnungen, allgemeine Lieferungsbedingungen, Bedarfsliste mit besonderen Lieferungsbedingungen liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben gegen Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Bremsklötze pro 1903" versehen portofrei, verschlossen bis 25. November 1902, Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen. (2994)
Ludwigshafen a/Rh., den 10. Novbr. 1902.
Die Direktion.
v. Lavale.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 354 500 Stück Hakenplatten, 160 000 Stück Klemmplatten, 3 859 t Laschen, 7 100 Stück Uebergangslaschen, 215 900 Stück Unterlagsplatten, 5 000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 26 000 Stück Futterbleche, 153 t Fussbleche für Weichenböcke, 14 t Unterlagsplatten zu Weichen.

Gruppe B: 149 t Hakennägel, 14 t Hakenschrauben, 429 t Laschenschrauben, 888 t Schwellenschrauben, 79 t Schrauben zu Weichen.

Gruppe C: 13 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 15 000 Stück Mutternstellkappen, 369 000 Stück Schwellenbezeichnungsnägel, 267 000 Stück Unterlagsringe, 2 900 Stück Weichenböcke, 3 400 Stück gusseiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bimarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 22. November d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 17. Dezember d. J.

Essen (Ruhr), den 6. Nov. 1902. (2994a)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

3 alte Tenderlokomotiven, 3 Personenwagen III. Kl., 13 offene und 5 bedeckte Güterwagen, die für öffentlichen Verkehr nicht mehr geeignet, aber noch lauffähig sind, sollen in verschiedenen Loosen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 27. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 8. Dezember d. J.

Magdeburg, den 8. Nov. 1902. (2995)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Vorräthe an alten Materialien, als: Schienen, Kleineisenzeug, Guss- und Schmiedeeisen, Bandagen etc. sollen im Wege des allgemeinen Angebotes veräussert werden.

Bedingungen und Gegenstandsverzeichnisse können bei der Direktionskanzlei dahier eingesehen und auch gegen Erstattung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 27. d. Mts. portofrei hierher einzureichen. (2996)

Ludwigshafen a/Rh., den 6. Nov. 1902.
Die Direktion
der pfälzischen Eisenbahnen.
v. Lavale.

8. Offene Stellen.

Für eine grössere schmalspurige Kleinbahn wird ein erfahrener erster Bahnmeister gesucht. (2997)

Angebote unter S. P. 2012 nimmt die Expedition dieser Zeitung entgegen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. November Vorm. gemeldet.

Nr. 32. Berlin, am 15. November 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Pack	Rindshaut —	25	1	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A	—	1	—	Strassenschacht mit Deckel	51	2	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
3	A	1	1	Weinfass	leer —	138	3	Kreuznach	Direktion Mainz	
4	A	I	1	Ballen	Matratze —	?	4	Annen Süd	K. E.-D. Essen	
5	A	I	1	Bund	Stühle —	11	5	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
6	A	II	1	Korb	gefüllt —	?	6	Annen Süd	K. E.-D. Essen	
7	v. A	7	1	—	hölz. Bört —	18	7	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
8	A	21	5	Eimer	Gelee —	25	8	Bismarck	K. E.-D. Essen	
9	A B	—	1	Korb	fr. Aepfel —	25	9	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
10	A B (weiss gezeichnet)	—	1	„	fr. Aepfel —	25	10	„	„	
11	A C M	63	1	Korbfl.	leer —	6	11	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
12	A G	—	1	Lackfass	leer —	14	12	Altona	K. E.-D. Altona	
13	A G F A	26912	1	Blechbüchse	gefüllt —	55	13	Sontheim	Bayerische Stsb.	
14	A H	23/24	2	Gestelle	gef. Blechbüchsen —	67	14	Andernach	K. E.-D. Cöln	
15	A H	142	1	Reisekorb	gefüllt —	18	15	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
16	A K	1227	1	loser	Schleif- oder Mühlstein	—	16	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	A K	5990/1	2	Kisten	Spielwaaren —	74	17	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
18	A L	1575/6	2	„	leer —	86	18	Fürth	Bayerische Stsb.	
19	A M	30	1	Sack	Brot —	19	19	Wanne	K. E.-D. Essen	
20	A M	133	1	„	Brot —	19	20	Essen H.	„	
21	A N	4387	1	Kiste	Fleischmaschine —	48,5	21	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
22	A P	15249	1	Bund	spanisches Rohr —	10	22	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	A R	3638	1	Kiste	? —	29	23	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb. von Paris.
24	A R L	9309	1	„	gefüllt —	55	24	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	A S	—	1	Stück	Gasrohr —	5,5	25	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
26	A S	294	1	Fass	Wein —	20	26	Hiddinghausen	K. E.-D. Elberfeld	
27	A St	52	1	Korb	Aepfel —	24	27	Homburg v/Höhe	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	A T	3037	1	Kiste	Möbelplüsch —	55	28	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
29	A W	981	1	„	Baumwollhemden —	86	29	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
30	A W	1320	1	Bund in Stroh	2 Stühle mit durchlochten Holzsitzen	10	30	Herrnhut	Sächsische Stsb.	
31	A W L	2587	1	Kiste	Bürstenw. —	70	31	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
32	B	I	1	Pack	Dachrinnenhaken —	21	32	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
33	B	5/8	2	Körbe	Gläser, gefüllt —	14	33	Recklinghausen=Br.	K. E.-D. Essen	
34	B	6	1	Pack	Ofengallerien —	7	34	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
35	B	99	1	Kiste	Holzmodelle —	81	35	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
36	B B	—	2	Stück	1 rund., 1 viereck. Rost	1,5	36	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
37	B B	9907	1	Kiste	Spielw. —	60	37	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
38	Bbg	23308	1	—	hölz. Wagenrunge —	—	38	Christburg	K. E.-D. Königsberg	
39	B C	1141	1	Pack i. L.	4 messingene Hähne	2	39	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
40	B E	770	1	Stück	Herd mit Zubehör —	151	40	Wanne	K. E.-D. Essen	
41	B H	104	1	Korbfl.	leer —	4	41	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
42	B L	90/1	2	—	Sophagestelle —	42	42	Worms	Direktion Mainz	
43	B M	4764½	2	Pack	Papier —	100	43	Bentheim	Holländische E.	
44	B N	2	1	Sack	Kartoffeln u. frisches Gemüse	80	44	Hösel	K. E.-D. Essen	
45	B O	157	1	Ballen	graues Leinen —	44	45	Bredelar	K. E.-D. Cassel	
46	B S	33/4	2	Kisten	? —	53	46	Lippstadt	„	
47	C	—	10	Fässchen	Sardinen —	40	47	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
48	C roth	—	1	Stück	roher Eisenguss —	10	48	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
49	C	122	1	Korb	Aepfel —	21	49	Essen H.	K. E.-D. Essen	
50	C	1435	1	Fass	ausch. Sauerkraut —	100	50	Karthaus	St. Johann=Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	C A E	1	1	Ballen	Theaterrequisiten	34	51	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
52	C B	616	1	Glaskiste	leer	153	52	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
53	C B	1417/19	3	Kisten	leer	162	53	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
54	C C S	285, 289	2	Fässer	eingem. Bohnen	142	54	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
55	C F	2581	1	Eimer	Senf	22	55	Hausen vor Wald	Badische Stsb.	
56	C H	111-2, 114, 116-8	6	Pack	l. Körbe	65	56	Goch	K. E.-D. Cöln	
57	C H	112	1	Verschlag	Ofen	112	57	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
58	C H C	6716	2	Kisten	Vaseline	180	58	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
59	C H C, P G	852, 38	1	Sack	roher Kaffee	65	59	Bullay	St. Johann=Saarbr.	
60	C J	2286	1	Kiste	Glas	100	60	Immendingen	Badische Stsb.	
61	C L	1	1	Korb	Obst	25	61	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
62	C L	945	1	Kiste	leere Flaschen	5	62	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
63	C L	1431	1	Pack	Eisenwaaren	7	63	Garssen	K. E.-D. Hannover	
64	C M	—	1	Sack	Zwiebeln	50	64	Osterwieck	Osterwieck-Wasserl. E.	
65	C M H	1/4	4	Kisten	Flaschen	135	65	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
66	C N B C	7807	1	Kiste	leer	92	66	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
67	C R	55	1	„	metall. Notenblätter	—	67	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
68	C S	782	1	„	gefüllt	23	68	Bendorf	K. E.-D. Cöln	
69	C S	6125	1	Fass	Branntwein	130	69	Stendal	K. E.-D. Hannover	
70	C S	11589	1	Kiste	leer	36	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	C T	4756	1	„	Palmin	—	71	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
72	C U	6729	1	Pack	graue Scheibenleinwand	17	72	Morroschin	K. E.-D. Danzig	
73	C V	11	1	Korb	leer	2	73	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
74	D	—	2	Stäbe	Rundeisen	18,75	74	Ingelheim	Direktion Mainz	4,20 m lg.
75	D	16	1	eis. Fass	leer	95	75	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
76	D E P S	2381	1	Korb	Küchengeschirr	15	76	Aachen	K. E.-D. Cöln	
77	D G A H	2	1	eis. Fass	ansch. Petroleum	276	77	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
78	D K	669, 670	1, 1	Korb, Bund	Eisenwaaren	41	78	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
79	D L	12523	1	Kiste	3 Büchsen (ansch. Lack)	21	79	Sprottau	K. E.-D. Posen	
80	D L P	781	1	Pack i. L.	Zinkdraht	10	80	Cleve	K. E.-D. Cöln	
81	D R N J G	9223	1	—	Petroleumfass, leer	33	81	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
82	D S	84808	1	Kiste	Porzellan	20	82	Wronke	K. E.-D. Bromberg	
83	E B	—	2	Säcke	Holz	30	83	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
84	E B II	4425/26	2	eis. Fässer (Karbid-)	leer	183	84	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
85	E G	33, 3	2	Kisten	Korinthen	85	85	Carnap	K. E.-D. Essen	
86	E H	31	1	Fass	leer	13	86	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
87	E M	6	1	Kiste	leer	26	87	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
88	Em	2615	1	Sack	Kartoffeln	67	88	Geltendorf	„	
89	E P	207	1	Kiste	Käse	46	89	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
90	E P C	2549	1	Ballen	Putzwolle	129	90	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
91	E R	6534	1	Korb	Eisenwaaren	70	91	Worms	Direktion Mainz	
92	F	—	1	Sack	Kartoffeln	50	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	F	175	1	Pack	gesalzene Haut	25	93	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
94	F A	44-11-97	1	Tafel	Eisenblech	37	94	Klecken	K. E.-D. Münster	
95	F B	580, 481	1	Kiste	Fische in Gelee	52,5	95	Riesa	Sächsische Stsb.	in Dosen mit der Schutzmarke C & V M.
96	F B B	—	1	Fass	Heringe	143	96	Ehingen D.	Württemberg. Stsb.	
97	F D	61699	1	Bund	2 Stühle	9	97	Kiel	K. E.-D. Altona	
98	F E C	9739	1	Sack	ansch. Mandeln	100	98	Pforzheim	Badische Stsb.	
99	F F M	665227	1	Kübel	Margarine	18	99	Marne	K. E.-D. Altona	
100	F G	22601	1	Sack	Kartoffeln	50	100	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
101	F N	4033	1	Kiste	gefüllt	109	101	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
102	F S	710	1	Ballen	Baumwollwaaren	29	102	Neckarsulm	Württemberg. Stsb.	
103	F S	4018	1	Ballot	Papier	109	103	Freiburg i/Br.	Badische Stsb.	
104	F S	8975	1	Bund	Pappdeckel	32	104	Bieringen a/N.	Württemberg. Stsb.	
105	F T	722	1	Pack	Lampendochte	4	105	Kiel	K. E.-D. Altona	
106	G	—	1	Sack	Erbsen	100	106	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
107	G	111	1	—	eis. Barrièrenbaum	—	107	Marne	K. E.-D. Altona	
108	G B	548	1	Kiste	Spielwaaren	44	108	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
109	G B	562	1	Ballen	Gewebe	14	109	Duisburg	K. E.-D. Essen	
110	G B C	3618	1	Kiste	gefüllt	72	110	Ruhla	Wutha-Ruhleb. E.	
111	Gbr. Sch.	1358	1	„	leer	20	111	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
112	G G	801	1	„	Zollgut	34	112	Potsdam	„	
113	G G	2194	1	Stück	Pflugschaar	5	113	Bingerbrück	Direktion Mainz	
114	G H	807	1	Kiste	Cigarren	33	114	Völklingen	St. Johann=Saarbr.	
115	G H	4610?	1	Büchse	gefüllt	15	115	Wanne	K. E.-D. Essen	
116	G J	4876/80	5	Kisten	Eisenwaaren	305	116	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
117	G J	4882/83	2	Bunde	Plättbolzen	25	117	Cüstrin=Vorst.	„	
118	G K	527/8	2	Stück	Gusseisen	21	118	Ellingen	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
119	G K	799	1	Kiste	eis. Thürschlösser	22	119	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
120	G K	1545	1	Stück	eis. Waschständer	3	120	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
121	G K	2262	1	Ballen	Leder	120	121	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
122	G K	5950	1	Kiste	Wachswaare	17	122	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
123	G L	2	1	Lattenkiste	leer	35	123	Duisburg	K. E.-D. Essen	
124	G M	4602	1	Kiste	leer	10	124	″	″	
125	G M	7714	1	″	Glas	213	125	Bochum Süd	″	
126	G N	1281	1	Stange	Stahl	12	126	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
127	G P	—	1	Sack	Kartoffeln	30	127	Prien	Bayerische Stsb.	
128	G P N	8261	1	Kiste	leer	—	128	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
129	G R B	5380 1401	1	Kanne	Oel	71	129	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
130	G W	1502	1	Bund	3 Stg. Kronenstahl	32	130	Gera	K. E.-D. Erfurt	
131	G W	1543	1	″	6 Stg. Stahl	39	131	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
132	G W H	165	1	Kiste	Zollgut	45	132	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
133	H	—	1	Sack	Kartoffeln	94	133	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
134	H	3	1	″	Leinmehl	51	134	Seegefeld	K. E.-D. Berlin	
135	H	41	1	Fass	leer	15	135	Mainz	Direktion Mainz	
136	H	100	1	Bund	Wollwaaren	46	136	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
137	H B / —	— / —	8 / 21	Stück / Pack	Thüren / Thürbekleidungen	553	137	Carnap	K. E.-D. Essen	
138	H B J	5868	1	Ballen	Leinenstoffe	29,5	138	Osterfeld	K. E.-D. Erfurt	
139	H B N V	20	1	—	Bindekette	—	139	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
140	H C	107	1	Kiste	emaill. Eisenwaaren	75	140	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
141	H C / B Ke	2282 / 191	1	″	Zanella-Futterstoffe	105	141	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
142	H L	20	1	″	Eier	43,5	142	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
143	H L	1446	1	Sack	Stroh	14	143	Kiel	K. E.-D. Altona	
144	H L	2223	1	—	Kinderstuhl	3	144	Styrum	K. E.-D. Essen	
145	H L H	618	1	Kiste	leer	25	145	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
146	H M	1	1	—	eis. Maschinentheil	23	146	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
147	H M	3832	1	Kiste	Kinderspielsachen	107	147	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
148	H v. M	unleserlich	1	Sack	Kartoffeln	34	148	Halensee	K E.-D. Berlin	
149	H N	—	1	Bund	6 Fussmatten	10	149	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
150	H P	2495	1	—	Kleiderständer *)	18	150	Birnbach	Bayerische Stsb.	*) in Rupfen
151	H R	82	1	Kiste	gefüllt	22	151	Plauen o. B.	Sächsische Stsb.	
152	H T	51	1	″	Spielsachen	82	152	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
153	H W	1/2	2	—	Weinfässer, leer	51	153	Worms	Direktion Mainz	
154	J	—	1	Stück	gusseis. Ofendeckel	2	154	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	m. eck. Griff.
155	J B	2455	1	Ballen	Linoleum	52	155	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
156	J H	—	1	—	Schliesskorb, gefüllt	31	156	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
157	J H	—	7	Körbe	leer	14	157	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
158	J H	249	1	Kiste	Pflanzen	19	158	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
159	J K	530	1	Pack	2 neue Tische	24	159	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
160	J L L & Co.	9427	1	Lattenkiste	Packstroh	52	160	Emden	K. E.-D. Münster	
161	J M F	910	1	Kiste	Packstroh	45	161	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
162	J P	I/III	3	Kisten	gefüllt	274	162	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
163	J P	100	1	Kiste	Filter	48	163	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
164	J P	4914	1	″	leer	52	164	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
165	J v. R	3103	1	Fass	leer	12	165	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
166	J S W	—	1	Sack	Pantoffelhölzer	25	166	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
167	K	5 u. 8	2	—	Petroleumfässer, leer	70	167	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
168	K H	2	1	Stück	Ofenrohrknie	1	168	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
169	K H	26	3	Körbe	leer	5	169	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
170	K K	—	1	Säckchen	Kartoffeln	25	170	Bensheim	Direktion Mainz	
171	K K	—	1	Stück	Kesselofen	76	171	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
172	K L	265	1	Fass	Heringe	142	172	Schlieben	Niederlausitzer E.	
173	K M	28	1	Reisekorb	gefüllt	22	173	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
174	K M	1868	1	Kiste	Kohlenstifte	28	174	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
175	K R	18 / 26	1	Pack	2 Brettstühle	9	175	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	alt, roth gestr.
176	K T	2953	1	Bund	3 Lampenkugeln	4,5	176	Offenburg	Badische Stsb.	
177	L	175	1	Kiste	gefüllt	82	177	Emmerich	K. E.-D. Essen	
178	L	824	1	Fass	leer	36	178	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
179	L	2695	1	Kiste	Putzsteine	27	179	Bad Tölz	Bayerische Stsb.	
180	L	22911/12	2	Fässer	leer	272	180	Kreuznach	Direktion Mainz	
181	L oder	4	20	Stück	Roststäbe	90	181	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
182	L & C	711	1	Kiste	Porzellan	68	182	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
183	L F / L F	4804 / 752	2 / 2	— / —	Spiegel / Konsole	11 / 11	183	Danzig leg. Thor	K. E.-D. Danzig	
184	L N	1166	1	Kiste	Glas	46	184	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
185	L O	874	1	″	Lampencylinder	58	185	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
186	L R	19144	1	″	gegerbte Kalbfelle	141	186	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
187	L & V	52079	1	″	Stern-Putzextrakt	12,5	187	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
188	L W	I	1	Sack	Kartoffeln	47	188	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
189	M	—	10	Fässer	Sardinen	50	189	Bamberg	Bayerische Stsb.	
190	M	126	1	Sack	Maisschrot	50	190	Diedenhofen	Reichsbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
191	M	272 oder 275	1	Kiste	Benzin —	22	191	Würzburg	Bayerische Stsb.	
192	M	3534	1	Pack	Papier —	50	192	Hassfurt	„	
193	M A	—	1	Verschlag	leer —	20	193	Limbach Rh.	St. Johann=Saarbr.	
194	M A	228	1	Fass	Pflaumenmus —	62,5	194	Magdeburg Ebf.	K. E.-D. Magdeburg	
195	M B	7103	1	Kiste	gefüllt —	35	195	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	bzt.: Torino.
196	M E	5104	1	—	Treppe mit 2 Stufen	3	196	Duisburg	K. E.-D. Essen	Abs.: Menzel & Ehmer, Berlin.
197	M K	6585	1	Kiste	Messingw. —	26	197	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
198	MK	30380	1	„	Bild —	10	198	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
199	M S	426/8	3	Säcke	Goldstaub —	45	199	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
200	M W	888	2	Bund	Kohlenschaufeln —	9,5	200	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
201	N F	1310	1	—	Branntweinfass, leer	9	201	Duisburg	K. E.-D. Essen	bekl.: Langendreer Süd.
202	N F	7521	1	Kiste	gef. —	35	202	Oberwesel	Direktion Mainz	
203	N P	2370	1	„	Tornister —	76	203	Essen N.	K. E.-D. Essen	
204	O	—	3	Stück	eis. Ofentheile, Vordertheil m. Thür	33	204	Frankfurt a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
	—	—	1	„	Seitentheil —					
205	O B	415	1	Kiste	leer —	15	205	Selb=Plösberg	Bayerische Stsb.	
206	O S	10	1	„	Seifenpulver —	70	206	Hattersheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
207	O S	312	1	Bund	Stahl —	10	207	Remscheid=Haste	K. E.-D. Elberfeld	in Leinewand.
208	P	—	1	Stück	eis. Ofenkrone —	20	208	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
209	P	1343	1	Kiste	leer —	10	209	Augsburg	Bayerische Stsb.	
210	P B	—	1	Sack	1 Oberbett, 1 Unterbett, 3 Kissen, 1 Heupfühl, 1 Schachtel Wäschestücke	23	210	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
211	P C	6895	1	Bund	Eisentheile —	11,5	211	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
212	P J	1044	1	Kiste	ansch. Fleischw. —	39	212	Völklingen	St. Johann=Saarbr.	
213	P L	2953	1	„	gefüllt —	18	213	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
214	P N	21325	1	„	leer —	25	214	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
215	P P	—	9	Stück	eis. Rohre —	59	215	Frankfurt a/M. Hpgbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
216	P R	158	10	Weidenkörbe	leer —	5	216	Duisburg	K. E.-D. Essen	
217	P W u. N	—	1	Sack	Holzwaaren (Küchengeräthe etc.)	37	217	Horb	Württemberg. Stsb.	
218	R	—	4	Pack	geräucherte Fische —	72	218	München Centr.	Bayerische Stsb.	
219	R	I	1	Kiste	Edamer Käse —	59	219	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
220	R B	1146	1	„	Steingut —	27	220	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
221	R E	1/3	3	Säcke	l. Säcke —	43	221	Chemnitz	„	
222	R G C	—	2	Oelfässer	leer —	81	222	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
223	R H	1202	1	Kiste	Packmaterial —	35	223	Oschatz	Sächsische Stsb.	
224	R O	4	1	„	Käse —	45	224	Augsburg	Bayerische Stsb.	
225	R & P	2973	1	Ballen	Bindfaden —	8	225	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
226	R V	1	1	Kiste	Bündel Stahlstangen	41	226	Crefeld	„	
227	S	6	1	Stück	Ofenplatte —	6,5	227	Goddelau=Erfeld.	Direktion Mainz	
228	S	12/13	2	Säcke	Anthracitkohle —	198	228	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
229	S	557	1	Kiste	Manufakturw. —	25	229	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
230	S	1775	1	„	Spulen mit Garn —	—	230	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	
231	S	8217	1	„	gefüllt —	—	231	Schöneberg Milit.	K. E.-D. Berlin	
232	S	5225	1	„	Polyphonplatten —	40	232	Berlin Ahg.	„	
233	S	6045	1	„	Gummilösung —	18	233	„	„	
234	S B W	17652	1	„	leer —	15	234	Berlin Schlg.	„	
235	S H	—	1	Stück	eis. Ofenrohr —	3	235	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	Eilgut.
236	S L	585	1	—	Kleiderständer —	8	236	Wormditt	K. E.-D. Königsberg	
237	S L	99108	1	Kiste	— —	104	237	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
238	S M C	6172	1	„	gefüllt —	40	238	Pforzheim	Badische Stsb.	
239	[illegible]	3330	1	„	Schuhe —	33	239	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
240	S O	25883	1	„	Holzwolle —	32	240	Plagw.=Lindenau	Sächsische Stsb.	
241	S R	8	1	Kübel	gefüllt —	45	241	Ansbach	Bayerische Stsb.	
242	T L S	406	1	Ballen	Zollgut —	67	242	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
243	T O W	20	1	Bund	rohes Garn —	14	243	Lauban	K. E.-D. Breslau	
244	V P	26	2	Stück	U-Eisen —	299	244	Berlin Ostb.	K. E.-D. Stettin	
245	W	15	1	Fass	Petroleum —	170	245	Offenburg	Badische Stsb.	
246	W	154/8	5	Kisten	Rosinen —	63	246	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
247	W	4635	1	Kiste	Zündhölzer —	23	247	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
248	W	10932	1	Ballen	Papier —	70	248	Charlottenburg G. B.	K. E.-D. Berlin	
249	W D	12538	1	Kiste	Bisquits —	8	249	Hamburg	K. E.-D. Altona	
250	W F	1862	1	„	Fleischw. —	15	250	Essen N.	K. E.-D. Essen	
251	W F	12924	1	„	Chokolade —	58	251	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
252	W G	39143	1	„	leer —	5,5	252	Hermsdorf i/M.	K. E.-D. Berlin	
253	W H	103	1	Pack	leere Säcke (ansch. Getreide-)	13	253	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
254	W H	295/6	2	Kisten	—	78	254	Amsterdam Obgr.	Holländische E.	
255	W K	40961	1	Sack	gewalzte Hafergrütze	14	255	Lamspringe	K. E.-D. Hannover	
256	W L	24570	1	Kiste	gefüllt	25	256	Duisburg	K. E.-D. Essen	
257	W M P	473	1	"	Zollgut	70	257	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
258	W S	2060	1	"	Packstroh	24	258	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
259	W W	4	1	—	Lattenkorb, leer	34	259	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
260	Bielefeld	71	1	Karton	10 Damenhüte	5	260	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
261	Cöthen	42	1	—	Ferkelkorb	9	261	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
262	Dietel, Greiz Metz	294	1	Musterkoffer	Kleidung, Wäsche	12	262	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	Gepäck.
263	Drensteinfurt	125	1	Reisekorb	leer	7	263	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Gepäck.
264	Essen	73	1	—	Kuppelstange	—	264	Niedersessmar	K. E.-D. Elberfeld	
265	Gräfenberg	—	1	—	Plan	30	265	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
266	Franz Grube	26	1	—	Decke	—	266	Derne	Dortm.-Gron.-Ensch.	
267	Güstrow —	— —	1 1	Ring —	Draht Riemenscheibe	20 —	267	Teschendorf	Grhzl. Meckl. Stsb.	Gepäck.
268	Maria von Heintz	—	1	schwarzer Holzkoffer	Effekten	120	268	Aachen	K. E.-D. Cöln	
269	Bertha Hermsdorf	—	2	Säcke	—	119	269	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
270	W. Höfler	—	1	Koffer	ansch. Effekten	56	270	Neuss	K. E.-D. Cöln	
271	Jacobsohn	—	1	Ballen	Papier	48	271	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
272	Kaiser's Kaffeegeschäft	—	1	Sack	Kaffee	46	272	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
273	A. Kiessling	—	1	Reisekorb	gefüllt	19	273	Borna b/Leipzig	Sächsische Stsb.	
274	K Königsberg	—	1	Sack	Spazierstöcke	12	274	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
275	H. Krantz	—	1	Kiste	leer	260	275	Gera	K. E.-D. Erfurt	
276	Krüger	—	1	Korb	Aepfel	15	276	Charlottenburg G.	K. E.-D. Berlin	
277	R. Lange	—	1	Packet	Bücher	26	277	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
278	Lübeck	471	1	Sack	Sandstein	15	278	Kastorf	K. E.-D. Altona	Gepäck.
279	H. A. Martin	4840	1	Ballen	Pflanzen	25	279	Gera Pr.	K. E.-D. Erfurt	
280	Mülheim Ruhr	—	3	Stück	gusseis. Gasrohre	25	280	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
281	N. F. Berlin	990	1	Gestell	Schleifstein	39	281	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
282	Opel Rüsselheim	—	1	—	Fahrrad	—	282	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
283	Pflüger	—	1	Korb	leer	2	283	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
284	The Royal Enfield Brooks	24330	1	—	Damenrad	15	284	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
285	M. J. A. van Royen	92	1	—	Decke	—	285	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
286	Erven J. A. van Royen	68	1	—	Decke	—	286	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
287	A. Ruthenberg	—	1	Sack	Kartoffeln	67	287	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
288	Schmitz	—	1	Bund	2 Ofenrosten	5	288	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
289	G. H. Schwarzkopf Prag	—	5	Pack	l. g. Säcke	126	289	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
290	Teterchen	124	1	Kiste	alte Bücher	67	290	Bolchen	Reichsbahn	Gepäck.
291	Gebr. Wagner Jöhlingen		1	Sack	Bettfederkissen	5	291	Freiburg i/Br.	Badische Stsb.	Gepäck.
292	Com. Wolf & C.	5039	1	Stück	eis. Rohr	92	292	Winterswyk	K. E.-D. Essen	2 m lang.
293	F. Wülfing	—	1	Sack	Kleider	7	293	Freiburg i/Br.	Badische Stsb.	
294	Wien	3655	1	—	Stuhl	3	294	Hof	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
295	—	I roth	1	Stück	gusseis. Rohr	3	295	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
296	—	1/30	30	Körbe	leer	210	296	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
297	—	2 u. 76	2	—	Privatketten, 8,40 m	—	297	Magdeburg-N.	K. E.-D. Magdeburg	
298	—	6	1	—	Decke	30	298	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
299	—	weiss 7	1	Stück	eis. Gewicht	10	299	Gera	K. E.-D. Erfurt	z. Häckselmaschine.
300	—	12	1	Verschlag	Ofen	160	300	Bingerbrück	Direktion Mainz	
301	—	26. 117	1	Stück	T-Eisen	19	301	Warburg	K. E.-D. Cassel	1,34 m lg.
302	—	29	1	—	Milchkanne, leer	3	302	Sinsheim	Badische Stsb.	
303	—	31	1	Korb	fr. Blumen	8	303	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
304	—	34	1	Stück	Zinkkessel	3,5	304	Pankow Rgb.	"	
305	—	42	1	Ballen	Makulatur (Cölner Volkszeitung)	26	305	Brück a/Ahr	K. E.-D. Cöln	
306	—	50	1	Kiste	leer	28	306	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
307	—	129	1	—	eis. Deckel —	27	307	Leipzig Dr. Bhf.	Sächsische Stsb.	
308	—	241	2	Pack	Roste, Füsse, Aschkasten	34	308	Herne	K. E.-D. Essen	Ofentheile.
309	weiss	263 1/4	1	Bund	Bandeisen —	27	309	Bodenbach	Sächsische Stsb.	2,20 m lg.
310	—	369	1	Fass	Petroleum —	167	310	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
311	—	544	1	Sack	Bohnen —	50	311	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
312	—	619	1	Stück	Rost —	4	312	Duisburg	K. E.-D. Essen	
313	—	1364	1	Kiste	Stiefeln —	157	313	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
314	—	1634	1	Ballen	baumw. Schnürleinen	33	314	Hamburg H.	„	
315	—	1750	1	Fass	Brennspiritus —	216	315	Hirschberg i. Schl.	K. E.-D. Breslau	
316	—	2382	1	Kiste	Obst —	55	316	Cöln Eil	K. E.-D. Cöln	
317	—	8520	1	„	Talg —	30	317	Düren	„	
318	—	19768	1	„	Obst —	58	318	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
319	—	117755	1	„	Kaffee —	86	319	Cham	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
321	gelb	—	1	Stück	Gasrohr —	24	321	Darkehmen	K. E.-D. Königsberg	
322	X grün	—	1	„	Eisenplatte —	53	322	Neumünster	K. E.-D. Altona	2,05 m lang.
323	— grün	—	1	„	eis. Maschinentheil —	5	323	Eisenberg S.-A.	Eisenberg-Cross. E.	
324	— roth	—	1	Kollo	Flacheisen —	6	324	Kahla	K. E.-D. Erfurt	5 m lang.
325	— roth	—	1	Bund	eis. Röhren —	37	325	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
326	— weiss	—	1	Kollo	Rundeisen —	6	326	Holzminden	K. E.-D. Cassel	4,95 m lang.
327	X weiss	—	1	Stange	U-Eisen —	28	327	Zella-St. Bl.	K. E.-D. Erfurt	6,5 m lang.
328	weiss X	—	1 1	Stück „	gusseis. Knierohr — Eisentheil —	70	328	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
329	— weiss	—	1	„	gusseis. Ring —	78	329	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
330	△	57144	1	Kiste	Seife —	27	330	Lünen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
331	C	83	2	Kübel	Schmalz —	28, 28	331	Ennigerloh	Westfälische L.-E.	
332	D	3602	1	Sack	Kartoffeln, Wurzeln u. Aepfel	60	332	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
333	G.	397	1	Kiste	Maschinentheile —	48	333	Posen	K. E.-D. Posen	
334	R	135	1	„	eine weisskörnige Masse, ansch. Feigenwurzel	50,5	334	Potschappel	Sächsische Stsb.	
335	Simplex	—	1	—	Ofenrumpf —	65	335	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
336	—	—	1	Sack	Aepfel —	47	336	Ratingen O.	K. E.-D. Essen	
337	—	—	1	„	Aepfel —	25	337	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
338	—	—	1	„	Aepfel —	17	338	Glatz	K. E.-D. Breslau	
339	—	—	1	weisser Korb	Aepfel —	24	339	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	mit Decktuch.
340	—	—	1	Korb	Aepfel —	36	340	Hagen Eil	K. E.-D. Elberfeld	
341	—	—	1	Reisekorb	fr. Aepfel —	82	341	Duisburg	K. E.-D. Essen	
342	—	—	1	Ballen	Bäume —	21	342	Blankenburg	K. E.-D. Berlin	
343	—	—	1	Kiste	Bandwaaren —	103	343	Metz	Reichsbahn	
344	—	—	1	Ballen	Bett u. Keilkissen —	21,5	344	Laasphe	K. E.-D. Elberfeld	
345	—	—	1	„	alte Betten u. Kleider	130	345	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
346	—	—	1	Sack	3 kleine Ballen Bettfedern	7,5	346	Soest	K. E.-D. Cassel	
347	—	—	1	Blechdose	leer —	5	347	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund, 3,6 m lang.
348	—	—	1	—	kief. Bohle —	—	348	Corbetha	K. E.-D. Halle a/S.	
349	—	—	1	Pack in Papier	verzinkte Drahtkrampen, mit Draht umwunden	3	349	Borsdorf	Sächsische Stsb.	
350	—	—	1	Ballen	Eisen —	27	350	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
351	—	—	1	Bund	6 Stg. Eisen —	50	351	Wriezen a/Od.	K. E.-D. Stettin	3 m lang.
352	—	—	1	„	7 Stg. □-Eisen 15 Stg. Rundeisen	79	352	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
353	—	—	1	Stück	T-Eisen —	2	353	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
354	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	6	354	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
355	—	—	1	Ring	Eisendraht —	27	355	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
356	—	—	1	Stück	Eisenplatte —	13,5	356	Chemnitz	Sächsische Stsb.	94 × 92.
357	—	—	1	„	Eisenplatte —	203	357	Duisburg	K. E.-D. Essen	3,82 m lang.
358	—	—	1	„	Eisenrohr —	7,5	358	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
359	—	—	2 1	— Bund	Eisenrohre — 24 Stück Muffen —	28 4	359	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
360	—	—	1	Pack	Eisenstäbe —	4	360	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	m. Gew.
361	—	—	1	Stück	Eisentheil —	4	361	Sonderburg	K. E.-D. Altona	
362	—	—	1	Beutel	Erbsen —	13	362	Potsdam	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
363	—	—	1	Fass	leer —	6	363	Lollar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
364	—	—	2	eis. Fässer	leer —	99, 50	364	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
365	—	—	1	Sack	Fassspunde —	26	365	Mülheim Rhein	„	
366	—	—	1	Ballen	Federleinen —	36	366	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
367	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	7,5	367	Rheda	K. E.-D. Hannover	1,70 m lang.
368	—	—	1	Rolle in Packleinen	Filzpappe und 2 Dosen Fussbodenwichse	16	368	Detmold	„	
369	—	—	1	Fischfass	leer —	40	369	Markt=Redwitz	Bayerische Stsb.	
370	—	—	1	Stange	Flacheisen —	8	370	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	z. Wellenbefestig.
371	—	—	6	Stück	Flacheisen —	61	371	Pforzheim	Badische Stsb.	
372	—	—	1	Korb	l. Flaschen —	13	372	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
373	—	—	1	„	Frauenkleider, Hutschachtel	10	373	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	—	1	Schliesskorb	Frauenkleider, Wäsche	30	374	Elberfeld D.	„	
375	—	—	1	Sack	Futtermehl —	50	375	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
376	—	—	1	—	hölz. Gardinenstange	2	376	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
377	—	—	1	Bund	hölz. Gardinenstangen	7	377	Duisburg	K. E.-D. Essen	polirt.
378	—	—	1	„	Gardinenstangen —	10	378	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	1,50 m lg.
379	—	—	1	Sack	Garneelen —	39	379	Gengenbach	Badische Stsb.	
380	—	—	1	Stück	Gasleitungsrohr —	4,5	380	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
381	—	—	1	eis. Gefäss	leer —	4,5	381	Grimma O. Bf.	Sächsische Stsb.	
382	—		1	Sack	37 gebrauchte Getreidesäcke	39	382	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
383	—	—	1	Bund	4 Gewichte —	4,5	383	Bebra	K. E.-D. Frankfurt	
384	—	—	2	Körbe	Gitterspitzen —	158	384	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
385	—	—	1	—	Glasballon, leer —	7	385	Bingerbrück	Direktion Mainz	
386	—	—	1	Packet	Gummireifen —	1	386	Nürnberg Centrbhf.	Bayer. Stsb.	
387	—	—	1	—	Spitzkegel (Gusseisen)	90	387	Bad=Kissingen	„	
388	—	—	1	Verschlag	6 Dosen mar. Heringe	27	388	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
389	—	—	1	Stück	Herrenzugstiefel —	—	389	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
390	—	—	1	Bund	Hohlglas —	6	390	Danzig leg. Th.	K. E.-D. Danzig	
391	—	—	2	Stück	Hohlreifen —	10	391	Gernsbach	Badische Stsb.	f. Weinfässer.
392	—		1	Schnur	9 Paar Holzschuhe —	7	392	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	
393	—	—	1	Sack	Holzwaaren (roh vorgearbeitete Tischfüsse)	26	393	Norden	K. E.-D. Münster	
394	—	—	2	Ballen	Johannisbeersträucher	60	394	Singen	Badische Stsb.	
395	—	—	1	Korb	Käse —	32	395	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
396	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	15,5	396	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
397	—	—	1	„	gebr. Kaffee —	25	397	Duisburg	K. E.-D. Essen	
398	—	—	1	„	Kartoffeln —	25	398	Pfronten	Bayer. Stsb.	
399	—	—	1	„	Kartoffeln —	33	399	Steele N.	K. E.-D. Essen	
400	—	—	1	„	Kartoffeln, 2 alte Stubendecken, 1 Säckchen Zwiebeln u. rothe Rüben	46	400	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
401	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	401	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
402	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	402	Schüttorf	Holländische E.	
403	—	—	1	„	Kartoffeln —	52	403	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
404	—	—	1	„	Kartoffeln —	62	404	Berlin Potsd. B.	„	
405	—	—	1	„	Kartoffeln —	73	405	Lethmathe	K. E.-D. Elberfeld	
406	—	—	1	„	Kartoffeln —	79	406	Jünkerath	K. E.-D. Cöln	
407	—	—	2 1	„ „	Kartoffeln — Aepfel —	100 50	407	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
408	-		2	Stück	Kartoffelgabeln	8	408	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	mit Stielen.
409	—	—	1	Sack	Kartoffelsäcke —	8	409	Geseke	K. E.-D. Cassel	
410	—	—	1	Pack	Kartoffelsäcke —	14	410	Mölln i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
411	—	—	2	—	Ketten, 6 m u. 4,5 m	—	411	Stolp	K. E.-D. Danzig	
412	—	—	1	—	Kinderpostwagen —	54	412	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	mit 4 Rädern.
413	—	—	1	Bund	hölz. Kinderspielreifen	9	413	Danzig leg. Th.	K. E. Danzig	
414	—	—	1	Korb	Kleider —	11	414	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
415	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	15	415	Annaburg i/S.	K. E.-D. Halle	
416	—	—	1	Korb	Kleider etc. —	52	416	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
417	—	—	1	Schliesskorb	getr. Kleider —	7	417	Worms	Direktion Mainz	
418	—	—	1	Sack	Kleider, Küchengeräthe u. Gemüse	53	418	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
419	—	—	1	Stück	gusseis. Kolbenstange	7	419	Posen	K. E.-D. Posen	
420	—	—	1	Korb	leer —	2	420	Azoudange	Reichsbahn	
421	—	—	1	Pack	3 Körbe, leer —	5	421	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
422	—	—	1	Schliesskorb	3 neue Körbe —	11	422	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
423	—		15	Sack	anscheinend Kraftfutter	1125	423	Oberkauffung	K. E.-D. Breslau	
424	—	—	1	„	Kraut, Zwiebeln u. Kartoffeln	32	424	Landshut	Bayer. Stsb.	
425	—	—	1	Verschlag	3 Kreissägen —	54	425	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
426	—	—	1	Sack	Krystallzucker —	100	426	Offenburg	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
427	—	—	1	grauer Koffer*)	Küchengeräth etc. —	16	427	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	*) in Leinen.
428	—	—	1	Pack*)	6 Küchenlampengestelle	0,5	428	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Papier.
429	—	—	1	Stück	gusseis. Kugel —	7	429	Mülhausen N.	Reichsbahn	m. Schraube.
430	—	—	1	Bund	Lampenkugeln —	10	430	Lörrach	Badische Stsb.	
431	—	—	1	„	Lampenkugeln —	22	431	„	„	
432	—	—	3	„	24 Stück Latten —	33	432	Hamburg	K. E.-D. Altona	
433	—	—	1	Pack*)	Löthzinn in Stangen	13	433	Ahlen	K. E.-D. Hannover	*) in Sackleinen.
434	—	—	1	Sack	Malzkaffee —	13	434	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
435	—	—	1	—	Maschinentheil —	6	435	Ansbach	Bayerische Stsb.	
436	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	9	436	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
437	—	—	1	„	eis. Maschinentheil —	24	437	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	defekt.
438	—	—	1	Ballen	grau-braune Maschinenwolle	31	438	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
439	—	—	1	„	Matratzendrell —	27	439	Norden	K. E.-D. Münster	
440	—	—	2	Bund*)	Medizingläser —	10	440	Northeim	K. E.-D. Cassel	*) in Stroh.
441	—	—	1	Stück	Messingrohr —	1	441	Herdecke=Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
442	—	—	1	Milchkanne	leer —	5	442	Lübeck	Lübeck-Büchener	
443	—	—	1	Sack	7 alte Militärmäntel	20	443	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) in Sackleinen.
444	—	—	1	—	alter Nähtisch*) —	3,5	444	Jasnitz	K. E.-D. Altona	
445	—	—	1	Korb	Obst (Birnen) —	19	445	Hannover (?)	K. E.-D. Hannover	
446	—	—	1	„	Obst —	30	446	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
447	—	—	1	Sack	Obst —	62	447	München Centr.	Bayerische Stsb.	
448	—	—	4	—	Obstkörbe, leer —	5	448	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
449	—	—	4	—	Obstkörbe, leer —	20	449	Soest	„	
450	—	—	9	Pack	45 l. Obstkörbe —	43	450	Tetschen	Sächsische Stsb.	
451	—	—	1	Kanne	Oel —	16	451	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
452	-	—	1	Pack*)	gusseis. Ofendeckel (vernickelt)	3	452	Diedenhofen	Reichsbahn	*) in Papier.
453	—	—	1	Stück	gusseis. Ofendeckel	13	453	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
454	—	—	1	„	Ofenrohr —	3	454	Magdeburg Wests.	K. E.-D. Magdeburg	14 cm lg.
455	—		1	„	runder Ofenrost —	2	455	Weener	Oldenburgische Stsb.	
456	—	—	1	„	eis. rund. Ofenrost —	3	456	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
457	-	—	1	„	gusseis. Ofenthür —	1	457	Mülhausen N.	Reichsbahn	
458	—	—	1	„	gusseis. Ofenuntersatz	13	458	Mannheim	Badische Stsb.	
459	—	—	1	Ballen	Packleinen —	47	459	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
460	—	—	2	Pack	gebr. Packtücher —	9	460	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
461	—	—	1	Ballen*)	gefüllter Pappkarton	25,5	461	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	*) Packleinen.
462	—	—	1	Fass	Petroleum —	159	462	Northeim	K. E.-D. Cassel	
463	—	—	1	Pack	leb. Pflanzen —	16	463	Walkenried	„	
464	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	68	464	Artern	K. E.-D. Erfurt	
465	—	—	8	Stück	eis. Pflöcke —	23	465	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
466	—	—	1	Bund	10 Piassavabesen —	10	466	Iserlohn	„	
467	—	—	6	Stück	runde eis. Platten —	22	467	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
468	—	—	1	—	Plombirleine —	1,5	468	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
469	—	—	1	Stück	Pumpenrohr —	10	469	Stromberger=Neuh.	Direktion Mainz	75 cm lang.
470	—	—	1	—	Puppenwagen —	2	470	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
471	—	—	5	—	Reisekörbe, leer —	27	471	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
472	—	—	1	brauner Reisekoffer	gefüllt —	87	472	Hof	Sächsische Stsb.	
473	—	—	1	Pack	Rindertalg —	3	473	Duisburg	K. E.-D. Essen	
474	—	—	1	—	eis. Rohr —	20	474	Kiel	K. E.-D. Altona	
475	—	—	1	Bund	4 eis. Rohre —	16	475	Gatersleben	K. E.-D. Magdeburg	
476	—	—	1	„	10 Rohrmuffen —	6	476	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	v. Zink.
477	—	—	2	Stück	gusseis. Rollen —	34	477	Borken	K. E.-D. Essen	m. Platten.
478	—	—	1/2	Dose	Rollmops? —	ca. 4	478	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
479	—	—	1	Bund	2 eis. Roste —	8	479	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
480	—	—	2	Stück	Roste —	8	480	Duisburg	K. E.-D. Essen	
481	—	—	4	„	Roststäbe —	16	481	Ulm	Württemberg. Stsb.	zerbrochen.
482	—	—	1	Sack	Rüben und Petersilie	19	482	Kevelaer	K. E.-D. Cöln	
483	—	—	1	—	Rückwand zur Bettstelle	2	483	Ducherow	K. E.-D. Stettin	
484	—	—	1	Pack	Säcke —	5,5	484	Neunkirchen (Saar)	St. Johann=Saarbr.	
485	—	—	1	Sack	l. Säcke —	24	485	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
486	—	—	1	Eimer	Sand —	20	486	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	anschd. Markierstein.
487	—	—	1	—	alter Sandstein	24	487	Leipzig Dresd. Bf.	Sächsische Stsb.	
488	—	—	1	Stück	eis. Saugkorb —	16	488	Rheine	K. E.-D. Münster	
489	—	—	1	—	Schliesskorb, gefüllt	27	489	Hamm	K. E.-D. Essen	
490	—	—	1	Ballen	Schrankaufsätze —	8	490	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
491	—	—	1	—	Schrankverzierung —	1	491	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	in Papier.
492	—	—	1	Ballot (Kartons in Leinen)	Schuhwaaren (Pantoffeln u. Schuhe)	16,5	492	Visselhövede	K. E.-D. Hannover	Siegel: S. & R.
493	—	—	1	Stück	ringförmig. Siederohr	27	493	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
494	—	—	1	Sack	Soda —	99	494	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
495		—	1	Bund	12 Sorghobesen —	12	495	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	mit Stielen.
496	—	—	2	Stück	Spazierstöcke —	1	496	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
497	—	—	1	Pack*)	12 Spazierstöcke —	4	497	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	*) in Papier.
498	—	—	1	Ballen	Speck —	80	498	Wanne	K. E.-D. Essen	
499	—	—	16	Stück	eis. Spitzen —	26	499	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
500	—	—	1	Verschlag	ansch. Stahldraht —	63	500	Offenburg	Badische Stsb.	
501	—	—	1	Stück	Stahlwelle —	150	501	Mansfeld	K. E.-D. Magdeburg	3,85 m lg.
502	—	—	1	Ballen	7 eiserne Stangen —	16	502	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
503	—	—	1	Stück	Steuerung —	8	503	Wurzen	Sächsische Stsb.	Drillmaschth.
504	—	—	4	Packete	Stiefeleisenstifte —	1	504	Crimmitschau	„	
505	—	—	1	Bund	3 Stielschaufeln —	14	505	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
506	—	—	1	Ballen	leb. Strauchpflanzen	14	506	Kotzenau	K. E.-D. Breslau	
507	—	—	1	Sack	Strohseil —	10	507	Frankfurt a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
508	—	—	1	Ballen	schwarze, wollene Strümpfe	21	508	Essen H.	K. E.-D. Essen	
509	—	—	1	Bund	2 Stühle —	8	509	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	1)
510	—	—	1	Pack	2 Stühle —	9,5	510	Mainz	Direktion Mainz	mit Holzsitzen.
511	—	—	2	—	ansch. Syrupfässer, leer	60	511	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
512	—	—	1	Ballen	Taue, 1,5 cm dick —	7	512	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
513	—	—	1	Kiste	Theatergarderobe —	78	513	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
514	—	—	1	Korb	Tomaten —	9,5	514	München=Laim	Bayerische Stsb.	
515	—	—	2	Stück	Tragstangen —	6	515	Magdeburg=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	grau gestr., 2,25 m lang.
516	—	—	1	Pack	Trebersäcke —	40	516	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
517	—	—	1	„	Trebersäcke —	43	517	Leipzig I Bayer.B.	Sächsische Stsb.	
518	—	—	1	—	eis. Triebrad —	5	518	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
519	—	—	1	Stück	Unterlagsplatte —	36	519	Dannenberg	K. E.-D. Altona	z. Ofen.
520	—	—	16	Röllchen	Verbandgaze —	1	520	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
521	—	—	1	Stück	eis. Verbindungsstange	5	521	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Muttern und Gew.
522	—	—	1	Verschlag	leer —	18	522	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
523	—	—	2	—	eis. Viehketten —	2	523	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
524	—	—	1	Kiste	Wäsche —	20	524	Halden	K. E.-D. Elberfeld	
525	—	—	1	Schliesskorb	Wäsche —	38	525	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
526	—	—	1	grauer Handkoffer	Wäsche u. 1 Bierkrug	9	526	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
527	—	—	1	Ballen	Weinreben —	25	527	Herbesthal	„	
528	—	—	1	Ballen*)	Weinreben —	25	528	„	„	*) in Stroh.
529	—	—	1	Stück	eis. Welle —	132	529	Hilgen	K. E.-D. Elberfeld	6,40 m lg.
530	—	—	1	Korb	ansch. altes Werkzeug	29	530	Bralin	Breslau-Warschauer	
531	—	—	1	—	Wringmaschine —	5	531	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
532	—	—	1	—	gebr. Zahnrad —	8	532	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
533	—	—	2 1	Stück „	eis. Zeltstangen — eis. Pfahl —	5	533	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	1,23 m lang. 0.52 „ „
534	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	36	534	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
535	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	42,5	535	Soest	K. E.-D. Cassel	
536	—	—	1	„	Zwiebeln —	48	536	Heiligenbeil	K. E.-D. Königsberg	
537	—	—	1	„	Zwiebeln —	50	537	Osterburken	Badische Stsb.	
538	—	—	1	„	Zwiebeln —	50	538	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
539	—	—	1	„	Zwiebeln u. Kartoffeln	50	539	Magdeburg=N.	K. E.-D. Magdeburg	

1) Braun lackirt, mit Brettsitzen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 91. | 19. November 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Polläk - Virág'scher Schnelltelegraph.

Vom Regierungsrath a. D. G. **Kemmann.**

Vor wenigen Wochen hatte ich anlässlich eines längeren Aufenthalts in der ungarischen Hauptstadt Gelegenheit, telegraphischen Versuchen im Budapester Hauptpostamt beizuwohnen, die mit dem Polläk - Virág'schen Schnelltelegraphen auf der rund 215 km langen Linie Pressburg - Budapest angestellt wurden, und ich konnte nach dem eigenen Augenschein mir ein Urtheil darüber bilden, in welcher Weise die neue Einrichtung arbeitet und welche Vortheile sie gewährt.

Wenn ich von dem Schnelltelegraphen als einer neuen Einrichtung spreche, so wird mancher Leser dieser Zeitung mir entgegenhalten, dass ihm das Wesen der Erfindung aus Veröffentlichungen in der Elektrotechnischen Zeitschrift oder aus Mittheilungen in dieser Zeitung selbst, oder auch aus öffentlichen Vorträgen, wie sie beispielsweise in der Urania in Berlin über die Fortschritte auf den technischen Gebieten gehalten zu werden pflegen, ja selbst aus Lehrbüchern bereits bekannt geworden sei. Ohne weiteres ist dies zuzugeben, dennoch dürften die folgenden Mittheilungen neues bringen, wenngleich das Neue heute nicht mehr in dem oder den Haupterfindungsgedanken, die schon einige Jahre bekannt sind, sondern vielmehr darin besteht, dass das System jetzt als ein in sich abgeschlossenes Ganzes dasteht, das für den praktischen Gebrauch vollkommen fertig ist, indem alle Zwischen- und Hilfsglieder in der Kette der Einrichtungen, die das Verfahren erfordert, nunmehr zugefügt sind und seit einigen Wochen die Feuerprobe bestanden haben. Es handelt sich hier zweifellos um einen bahnbrechenden Fortschritt auf dem Gebiete des Telegraphenwesens, und wer den Schnelltelegraphen bei der Arbeit sieht, wird unwillkürlich fortgerissen von dieser in den Grundgedanken so genialen, in der Ausführung so überaus einfachen, in der Leistung geradezu verblüffenden technischen Schöpfung.

Ohne an dieser Stelle auf die Entwickelungsgeschichte des Schnelltelegraphen einzugehen, will ich lediglich, was ich in Budapest wahrzunehmen Gelegenheit hatte, im Zusammenhange wiedergeben, indem ich alle die Einrichtungen und Vorgänge zusammenfasse, die bei diesem Schnelltelegraphen in seiner jetzigen endgültigen Form in Betracht kommen, wobei ich naturgemäss manches Bekannte werde wiederholen müssen. Dass die Ausgestaltung des Verfahrens eine Unsumme geistiger Arbeit, auch von der rein erfinderischen Thätigkeit ganz abgesehen, erfordert hat, wird dabei ohne weiteres anschaulich werden. Die Erfindung hat, um zu dem heutigen Ergebniss zu gelangen, mannigfache Stufen durchlaufen.

Die Aufgabe, welche die Erfinder Polläk und Virág gelöst haben, stellt sich folgendermaassen dar.

In ähnlicher Weise, wie man mit einem Spiegel einen Sonnenfleck auf der Wand eines Zimmers spielen lassen kann und wie man mit diesem Lichtbild durch geeignete Bewegung des Spiegels beliebige Figuren oder Schriftzüge auf der Wand zeichnen und, wenn das Spiel sich in einer Dunkelkammer vollzieht, auf lichtempfindliches Papier niederschreiben und durch einen photographischen Entwickler sichtbar machen kann, müsste sich, wie sich die Erfinder sagten, die Möglichkeit finden lassen, von einem Orte A aus in einem Orte B auf telegraphischem Wege durch geeignete Bewegung eines in B befindlichen Spiegelchens einen Lichtpunkt in eine Dunkelkammer zu werfen, der in dieser auf lichtempfindlichem Papier eine Depesche aufschreibt, die sofort durch Entwickelung sichtbar gemacht wird. Abb. 1 beweist, wie die Lösung der Aufgabe gelungen ist. Sie gibt ein telegraphisches Photogramm wieder, das in meiner Gegenwart im Hauptpostgebäude zu Budapest vom Pressburger Postamt einlief. Es enthält telegraphische Mittheilungen, die an diesem Tage für Zeitungszwecke nach Budapest befördert und durch den Schnelltelegraphen wiederholt worden sind. Das telegraphische Band hat 7 cm Breite.

Abb. 2 stellt den Empfangsapparat dar, der die Depeschen fertig entwickelt abgibt. Die Haube *a*, welche abnehmbar ist, enthält das lichtempfindliche Papier, das nach Angabe des Zeigers *b*, wenn es aufgebraucht ist, leicht erneuert werden kann. Das Schreiben des Lichtpunktes auf diesem Papierband kann beim Hineinsehen in die roth abgeblen-

*) Die Zahlen sind, wie das Photogramm zeigt, zur Sicherheit doppelt geschrieben.

—newyork
h—bb—bb—oktober
nach einer meldung des
newyorker herald setzt
e praesident roosevelt m
itchell amtlich von dem
vorschlag der grubenbes
itzer in kenntniss.

—wilkesbarre—bb—bb—o
ktober—mitchell ist he
ute morgens zu einer b
esprechung mit dem prae
sidenten roosevelt nach
washington abgereist.

lemberg—bb—bb—oktob
er—auf anordnung der
regierung erfolgt wege
n der in odessa vorgeko
mmenen pestfaelle in bro
dy und podwoloczyska e
die sanitaere untersuchu
ng der aus russland ko
mmenden reisenden.

—h
isida—bb—bb—oktober
—in der hiesigen turnha
lle ist heute vormittag
s der duenenbau eingesh
uerzt wobei ein bauarb
beiter getoedtet—fuenf
arbeiter schwer und sech
hs leicht verletzt wurden
e.

—berlin—bb—bb—okto
ber—der kaiser hat dem
m englischen kriegsminist
er brodrick das grosskr
euz des rothen adlerord
ens verliehen.

Abb. 1.

dete Oeffnung c, hinter der sich das Papier beim Schreiben abwickelt, in einem kleinen Spiegelchen als Flammenschrift deutlich verfolgt werden. Es ist indessen merkwürdig, dass man nicht, wie beim gewöhnlichen Schreiben, Wort für Wort mitlesen kann, sondern, weil die Schnelligkeit des telegraphischen Schreibens eine ungeheuer grosse ist — der Apparat schreibt 50—60 000, ja bis zu 100 000 Worte und darüber in der Stunde, je nach den baulichen Abmessungen des Apparates —, nur immer zu gleicher Zeit eine aus dem Zusammenhang herausgerissene Silben- oder Wortgruppe mit dem Auge erhascht, die für einen Augenblick stehen zu bleiben scheint. Die Erklärung für diese Wahrnehmung beruht darin, dass derartige Lichteindrücke eine bestimmte Zeit, vielleicht eine halbe Sekunde, im Auge haften bleiben. Das Telegramm wird, nachdem der Lichtpunkt seine Arbeit gethan hat, selbstthätig durch den Entwickler e gezogen und kommt in der Richtung des dem Papierband in Abb. 2 beigesetzten Pfeiles in der in Abb. 1 angegebenen Gestaltung vollständig fertig aus dem Apparat. Es ist aber klar, dass Depeschen auch in der Weise als Geheimdepeschen abgegeben werden können, dass sich der Empfänger die Entwickelung des Streifens selbst besorgt. Wenn man beim Hineinsehen in die Oeffnung c findet, dass der Lichtpunkt nur noch leere Zeilen schreibt, so schneidet man mit der Scheere d (deren Handgriff sich an der Hinterseite des Apparates befindet, daher in der Abbildung nicht sichtbar ist) das Band ab und stellt damit den Empfangsapparat von selbst still. Die Bewegungen des Schriftbandes und der beweglichen Theile im Entwickler werden durch ein mit der Schraube m im Bedarfsfalle nachstellbares Schnurgetriebe vollzogen, und dieses Getriebe entnimmt seine Bewegung von einem winzigen elektrischen Motor, dessen Regler in Abb. 2 mit k, dessen Ausschalter mit i bezeichnet ist, während l einen Umschalter darstellt. Es ist noch zu bemerken, dass eine Sturzflasche üblicher Art dazu dienen kann, den Stand der Entwicklerflüssigkeit im Apparat in gleicher Höhe zu erhalten, soweit dies nöthig werden sollte.

Wenn in Abb. 1 die Zeilen der Schrift schräg verlaufen, so hat dies seinen Grund in der Fortbewegung des lichtempfindlichen Papiers. Der Lichtpunkt selbst schreibt aber nur waagerecht. Hat er das rechte Ende einer Zeile erreicht oder nahezu erreicht, so taucht er in demselben Augenblick auf der linken Seite als neuer Lichtpunkt auf, der im Zusammenhang mit der Fortbewegung des Papiers die folgende Zeile schreibt usw. Indem der Lichtpunkt schon v o r dem vollständigen Ablauf seines Weges am Anfang wieder auftaucht, ist es möglich, zur Sicherheit den letzten geschriebenen Buchstaben in der folgenden Zeile theilweise zu wiederholen, wie dies in Abb. 1 ersichtlich ist.

Die Frage ist nun, in welcher Weise von der Aufgabestation die Bewegungen des Spiegelchens in der Empfangsstation B, die Tausende von Kilometern von A entfernt liegen kann, so hervorgerufen und gelenkt werden, dass sie in B ein Telegramm nach Art der Abb. 1 zu schreiben vermögen.

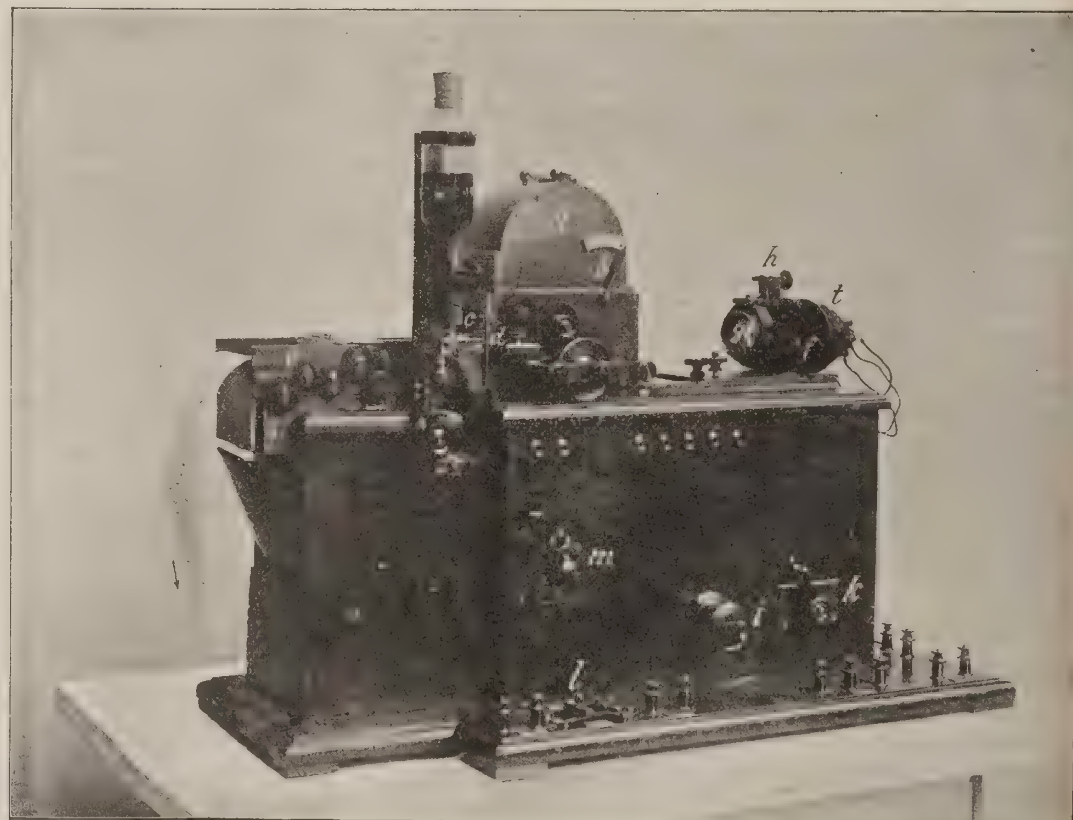


Abb. 2.

Zu diesem Zweck sind am Empfangsapparat zwei Telephonmembranen (t in Abb. 2 und t_1 und t_2 in Abb. 3) neben einander angebracht, die sich so ergänzen, dass das eine Telephon senkrechte und das andere waagerechte Drehungen des Spiegelchens und damit entsprechende Ausschläge des reflektirten Lichtpunktes von der sonst gradlinig verlaufenden Bahn dieses Punktes erzeugt. Das Spiegelchen klebt mit seiner Rückenfläche, die mit Eisen bespannt ist, auf drei magnetischen Spitzen, die, wie Abb. 4 klar erkennen lässt, im rechten Winkel so zu einander stehen, dass die im Scheitelpunkte befindliche Spitze f fest ist, während die auf den Schenkeln stehenden Spitzen w und s mit den Membranen der Telephone durch Stäbe so verbunden sind, dass sie genau die Bewegungen der Membranen wiedergeben. Um die Spitzen magnetisch zu machen, sind sie — f fest, s und w mittelst sehr leicht nachgiebiger Federn — mit einem Hufeisenmagneten verbunden. Die Schwingungen des Spiegels setzen sich zusammen aus solchen um zwei Drehachsen, die von den Schenkeln des rechten Winkels bezeichnet werden, und da der eine Schenkel lothrecht, der andere waagerecht im Raume gelagert ist, so bedeutet ein Schwingen des Spiegelchens um die waagerechte Drehachse ein Schreiben des Lichtpunktes mit aufrechten Zügen, ein Schwingen um die lothrechte Drehachse ein waagerechtes Ausschlagen des Schreibpunktes. Beide Bewegungen vereinigt erzeugen die Buchstabenschrift. Die Schwingungen der beiden Membranen werden durch Stromstösse hervorgerufen, die von der Sendestation in die Leitungen der Telephone hineingeschickt werden.

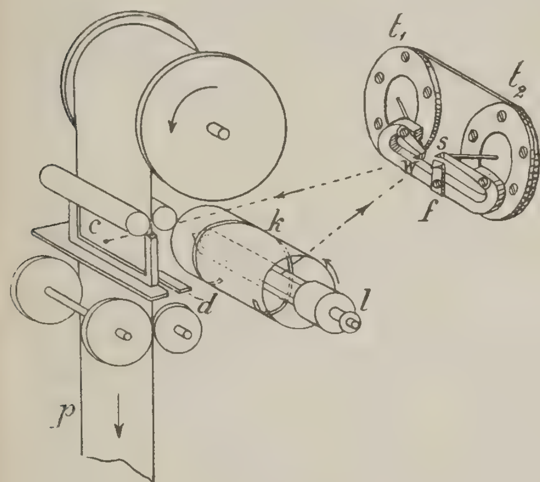


Abb. 3.

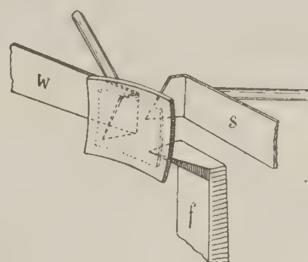


Abb. 4.

Die Lichtquelle wird dargestellt durch einen Glühfaden (Abb. 3), von dem jedoch nur immer ein P u n k t für den Spiegel sichtbar ist, so dass auch jederzeit nur ein P u n k t als Schreibpunkt auftreten kann. Damit der die Lichtquelle darstellende Punkt des Glühfadens wiederkehrend in geradliniger Bahn wandert, um dementsprechend den Schreibpunkt in Zeilen laufen zu lassen, ist vor den Glühfaden ein Schirm mit einem den letzteren kreuzenden schmalen Schlitz gesetzt, der an dem Glühfaden entlang geführt wird. Diesem Schirm ist die Gestalt einer Trommel gegeben, in die der Schlitz spiralförmig eingeschnitten ist. Bei der Drehung dieser Walze schreitet der dem Spiegel sichtbare Leuchtpunkt von links nach rechts fort, indem sich die Trommel in der Richtung des ihr beigesetzten Pfeiles dreht. Der Schreibpunkt bewegt sich entsprechend von rechts nach links. Die eingeschlitzte Spirale ist so weit über den Trommelumfang geführt, dass, noch ehe der den Spiegel bescheinende Lichtpunkt das Ende seiner Bahn ganz erreicht hat, er sofort am anderen Ende den Lauf wieder beginnt. Aus optischen Gründen ist noch eine Linse (g in Abb. 2) vor das Spiegelchen gesetzt, deren Lage mit der Stellschraube h geregelt werden kann. In Abb. 3 ist die Bewegung des lichtempfindlichen Papiers durch einen Pfeil ersichtlich gemacht. d stellt die Scheere dar, mit der eine fertige Depesche abgetrennt wird. Im Abgabeort der Depesche werden nun solche Stromstösse in die Telephone geschickt — wobei man mit zwei Drähten im ganzen auskommt — dass die schwingenden Bewegungen der Spitzen s und w in Abb. 4 genau so vor sich gehen, wie es der Schreibpunkt erfordert.

(Schluss folgt.)

Beseitigung des Baumwuchses an den Bahnstrecken.

Die Deckung eines auf der Strecke liegen gebliebenen oder vor einem Signal haltenden Zuges ist eine Frage, der gegenwärtig ganz besondere Beachtung gewidmet wird. Wie mitgetheilt wurde, steht die preussische Staatseisenbahnverwaltung im Begriff, rothbrennende, weit sichtbare Magnesiumfackeln bei D u n k e l h e i t u n d b e i N e b e l anzuwenden. Jeder Zug soll einige Fackeln von etwa 6 Minuten Brenndauer mit sich führen, die am Zugschlusse entzündet werden und den Zug während der Untersuchung so lange decken, bis Entschliessung über besondere Maassregeln zur Sicherung gefasst werden kann, die bestehen können im Ausstellen von Posten, im Auslegen von Knallkapseln u. a. Das in e r s t e r L i n i e Anzustrebende ist also, einen unvorhergesehen entstandenen Gefahrpunkt selbst unter ungünstigen Witterungsverhältnissen dem Führer des nächstfolgenden Zuges s i c h t b a r zu machen und zwar auf eine so weite Strecke, dass der Zug noch zum Stehen gebracht werden kann. Jede Eisenbahnverwaltung muss selbstverständlich in ihrem eigensten Interesse alles in ihren Kräften stehende thun, um die r e c h t z e i t i g e E r k e n n b a r k e i t solcher Gefahrstellen zu fördern. Aus diesem Anlass sei wiederholt*) auf die Gefahr hingewiesen, die dem Betriebe auf dem eigensten Boden der Bahnverwaltungen im wahren Sinne des Wortes e r w ä c h s t. Man kann kaum eine der älteren Eisenbahnstrecken befahren, ohne dass der Blick vom Wagenfenster aus durch vorüberhuschende grössere oder kleinere Exemplare aller möglichen Baum- und Strauchgattungen gestört wird; g a n z e B a u m r e i h e n, A l l e e n h a b e n s i c h s t e l l e n w e i s e e n t l a n g d e r D a m m b ö s c h u n g e n, d e r A r e a l g r e n z s t r e i f e n e i n g e n i s t e t, die zwar ganz hübsch in die Landschaft passen zur Freude des streckenbegehenden Personals, die aber nicht nur den Augen der Reisenden nachtheilig, sondern der Betriebssicherheit abträglich sind, weil der freie Blick auf die Strecke ganz ohne Noth beeinträchtigt wird.

Die Beseitigung des Baum- und Strauchwuchses auf dem Bahnareal der freien Strecken überall da, wo das Wachsthum die freie Uebersicht auch nur im geringsten zu beeinträchtigen vermag, ist eine so kleine Mühe, dass es nur einer kurzen Verfügung bedarf. Diese unscheinbare Maassnahme kann aber in einzelnen Fällen von so ausschlaggebender Bedeutung für die Betriebssicherheit werden, dass es geradezu als z w i n g e n d e P f l i c h t d e r B a h n v e r w a l t u n g e n e r s c h e i n t, den d i e U e b e r s i c h t r a u b e n d e n P f l a n z e n w u c h s r ü c k s i c h t s l o s z u b e s e i t i g e n und dessen Wiederaufkommen entgegenzuwirken. Es liegt den betriebsleitenden Stellen ob, hier nachdrücklich einzugreifen und sich durch etwaige Einwendungen von Seite der Bahnunterhaltung grundsätzlich nicht behindern zu lassen.

Eine kräftige Unterstützung wird ein derartiges Vorgehen auch bei den Dezernenten des Telegraphen- und Telephonwesens finden, deren Wünsche sich nicht nur auf Beseitigung des den Ueberblick störenden Wachsthums beschränken, sondern gegen das Aufkommen allen Baumwuchses in der Nähe der Leitungen gerichtet sind.

Man könnte weitergehen und das Aufkommen höherer Bäume auf Bahnareal in der Nähe der Gleise überhaupt verhindern, ganz gleichgültig, ob die Aussicht gestört oder die Leitungen gefährdet werden; denn die Gefahr, dass durch Sturm Bäume

*) Vergl. Jahrg. 1901 S. 432 d. Ztg.

entwurzelt und über das Gleis geworfen werden, ist, wie die Erfahrung lehrt, thatsächlich vorhanden.

Gegenüber den hochwichtigen Rücksichten auf die Betriebssicherheit und auf den Bestand der Leitungen spielt die Bodenausnutzung durch Anlage irgend welcher Kulturen eine so geringe Rolle, dass sie gänzlich hinter jenen Hauptforderungen zurückstehen muss.

Aber die Sorge für möglichst freie, weite Uebersehbarkeit der Bahnstrecken möchte nicht an der Bahngebietsgrenze Halt machen. Oft schieben sich kleine Baumbestände, Restparzellen dicht an das Bahngebiet, die auf weite Strecken die Aussicht zerstören. Werden solche Flächen erworben, die Baumbestände niedergelegt und für die Folge ausschliesslich niedrige Bodenkulturen angewendet, so wird dies in geeigneten Fällen ohne finanzielles Opfer durchgeführt werden können. Aber auch dann, wenn es ohne mässige Kostenaufwendungen nicht abgeht, sollte man im Interesse der Betriebssicherheit vor derartigen Grunderwerbungen nicht zurückschrecken, sie zum mindesten aber stets im Auge behalten und bei günstiger Gelegenheit durchführen.

Eine Bemerkung über den Abstand vom Gleis, in dem Einzelbäume dem Auge des Reisenden durch ihr Vorbeihuschen nicht mehr lästig fallen, kann noch hier Platz finden. Man muss annehmen, dass ein Fussgänger, der in gewöhnlichem Schritt durch Wald oder Gebüsch geht, infolge Anpassung keinerlei Nachtheile für seine Augen durch das andauernde Vorbeibewegen der Zweige empfindet. Dieses Verhältniss kann man ziffermässig etwa so ausdrücken, dass bei 5 km Geschwindigkeit in der Stunde ein Gegenstand bis zu 1 m Abstand an das Auge heranrücken kann, ohne lästig empfunden zu werden. Es liegt auf der Hand, dass sich dieser Abstand für etwa 20 km Geschwindigkeit auf 4 m, bei Schnellzuggeschwindigkeiten von 80 km auf 16 m erhöht; auf solchen Linien müsste man somit besorgt sein, den Baumwuchs bis auf etwa 17 m vom Gleismittel zu entfernen, weil näherstehende Bäume durch ihr schnelles Vorbeihuschen schon einen unangenehmen Eindruck im Auge hervorrufen würden. Dass sich die Signalmaste, Leitungsstangen usw. nicht so weit abstellen lassen, ist klar; indessen ist das kein Grund dafür, nun auch den Baumwuchs in dieser Nähe zu belassen, denn es liegt doch immerhin ein Gewinn darin, die Anzahl der das Auge schädigenden, zu nahe stehenden Gegenstände wenigstens zu vermindern.

Der Herbst ist eingezogen, die Blätter fallen; möchten ihnen die „Eisenbahnbäume" und „Eisenbahnsträucher" bald und gründlich nachfolgen, damit im kommenden Frühjahr nicht neues Aergerniss ergrünt für die ausblickenden Reisenden und für den sorglich ausschauenden Führer! Möchten die Eisenbahnverwaltungen die allerdings scheinbar nur eine Bagatelle betreffende Anregung nicht ungenutzt lassen; die Behandlung der Angelegenheit ist höchst einfacher Natur, ist sie doch mit einem Federstrich zu erledigen. Wehl.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die diesjährige **Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen** findet am 10. Dezember d. J. in Berlin auf dem Potsdamer Bahnhof statt. In der 46 Punkte umfassenden Tagesordnung befindet sich eine Anzahl von Abänderungsanträgen zu den Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, zu den Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr, zu dem Verzeichniss der sperrigen Stückgüter, zu dem Verzeichniss der Kesselwagengüter, zu dem Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter, zu der Güterklassifikation der Spezialtarife, zum Nebengebührentarif für den Güterverkehr, zu den Zusatzbestimmungen, den Allgemeinen Tarifvorschriften und zum Nebengebührentarif für die Beförderung von lebenden Thieren und zu den Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I. Ueber die einzelnen wichtigeren Berathungsgegenstände werden wir näheres mittheilen, sobald die Beschlüsse bekannt geworden sind.

— **Preussischer Landeseisenbahnrath.** Die Gesammtsitzung des Landeseisenbahnraths findet am 4. Dezember in Berlin statt. Die Tagesordnung weist folgende Gegenstände auf: 1. Aufnahme des Artikels Kastanienholzextrakt in das Verzeichniss der Kesselgüter; 2. desgleichen der Artikel Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl; 3. Aufnahme von Quebrachoholz, gemahlen oder sonst zerkleinert, in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 4. Frachtberechnung für Peptonfutter; 5. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften für lebende Thiere: a) Zuchtthiere, b) Weidethiere, c) Rennpferde; 6. Frachtermässigung für Cichorienwurzeln und Cichorienfabrikate; 7. Ausnahmetarif für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern; 8. Beförderungserleichterungen für Centralfeuerpappepatronen. Ausserdem liegen mehrere von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberathene Gegenstände vor, u. a. Aufnahme von Stäben und Brettchen der Position Holz des Spezialtarifes 3, von neuen leeren Holzkisten und Holzkistenbrettern sowie von Räucherspähnen in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, Aufnahme von leicht verderbendem Käse in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter sowie Frachtberechnung für gebrauchte Dampfpflüge und Dreschmaschinen nebst Zubehör.

— **Eröffnung der Strecke Skurz-Czerwinsk.** Am 15. d. Mts. ist im Bezirk der Eisenbahndirektion Danzig die für den Wagenladungs-Güterverkehr am 1. Oktober d. J. eröffnete Theilstrecke Skurz-Czerwinsk der vollspurigen Nebeneisenbahn Pr.-Stargard-Czerwinsk mit den Stationen Skurz, Mirotken und Altjahn für den Gesammtverkehr in Betrieb genommen werden.

— **Verhütung von Zugzusammenstössen.** Dieser Tage fand, wie das „W. T.-B." meldet, im Beisein des Präsidenten der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. zwischen Sachsenhausen und Goldstein auf einer besonders zu diesem Zwecke eingerichteten Probestrecke ein Versuch mit einer von H. Pfirmann und M. Wendorf gemachten Erfindung zur Verhütung von Zugzusammenstössen statt. Die Erfindung besteht in einem kleinen, auf der Lokomotive angebrachten Apparat, der sichtbare und hörbare Signale gibt, wenn eine andere Lokomotive sich auf der gleichen Strecke nähert oder eine Weiche falsch gestellt ist, und der eine telephonische Verständigung ermöglicht. Bei dem Probeversuch fuhren zwei Lokomotiven, deren Führer vorher genau unterrichtet worden waren, einander entgegen. Als diese sich auf eine bestimmte Entfernung genähert hatten, gaben die Apparate Alarmsignale, und die Führer konnten in gegenseitige Verständigung treten.

Ein hervorragender Eisenbahnfachmann äusserte sich dem „Berl. Akt." zufolge über die Erfindung wie folgt: „Die Idee einer zwischen den Gleisen laufenden Metallschiene, die durch einen Schleifkontakt mit einem auf der Lokomotive untergebrachten elektrischen Aufgabe- und Aufnahmeapparat verbunden wird, ist an sich gut. Nur stellen sich mannigfache technische Bedenken und thatsächliche Schwierigkeiten der praktischen Verwerthbarkeit der Erfindung in den Weg. Zunächst wird der Lokomotivführer den Weg der Selbsthilfe verlassen und nicht mehr in genügender Weise den äusseren Merkmalen Rechnung tragen, wenn er weiss, dass er einen Warnungsapparat neben sich hat, der ihn von jeder drohenden Gefahr in Kenntniss setzt. Das Bedenkliche hierbei ist die Thatsache, dass auch der neue Apparat zufälligen Störungen unterworfen ist, die seine Thätigkeit auf kürzere oder längere Zeit in Frage stellen. Wenn die Metallschiene durch Schnee, Schmutz, Schlamm und dergl. bedeckt ist oder wenn der Schleifkontakt durch ein zwischen dem Gleise liegendes Hinderniss, einen Stein, Baumstamm usw., fortgestossen wird, ist die Wirkung des auf der Lokomotive befindlichen Melders infolge der unterbrochenen Leitung völlig aufgehoben. Besonders schwierig würde sich die Anwendung der Pfirmann'schen Konstruktion bei Wegeübergängen gestalten, namentlich in der Nähe von Industriestädten, wo zur Reinhaltung der Metallschiene eine unterirdische Anordnung und damit erschwerte Verbindung mit dem Schleifkontakt erforderlich wäre. Für gewisse Einzelstrecken mit besonders eigenartigen, schwierigen Verhältnissen, z. B. die Gotthardbahn, wird die neue Erfindung, die an sich einer sehr guten Idee entspringt, recht gute Dienste leisten. Eine allgemeine Einführung indess wird wohl erst nach weiteren genauen Prüfungen unter verschiedenartigen Verhältnissen erwogen werden können."

— **Harzbahnen.** Dem braunschweigischen Landtage sind, wie die „B. Börs.-Ztg." erfährt, zwei Vorlagen wegen Beihilfen für Harzbahnen zugegangen. Die eine betrifft die von der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft zu übernehmende 8,6 km lange Bahn Stiege-Eisfelderthalmühle, deren Kosten auf 566 000 ℳ. veranschlagt sind. Die Gernrode-Harzgeroder Bahn will davon 360 000 ℳ. übernehmen, während der Rest in Stammaktien B dieser Gesellschaft von den Interessenten übernommen werden soll. Davon entfallen auf den braunschweigischen Staat 73 000 ℳ. neben freier Hergabe des staatlichen Grund und Bodens. Die zweite Vorlage betrifft den Bau einer Kleinbahn Ellrich-Zorge. Die Firma Vering & Wächter und die Harzer Werke wollen je 192 000 ℳ. in Aktien übernehmen, von dem preussischen Staat wird ein verlorener Zuschuss von 100 000 ℳ. erwartet, der braunschweigische Staat will ausser

freier Hergabe des staatlichen Grund und Bodens 70000 ℳ geben. Für einen Theil der Aktien übernehmen die anliegenden Gemeinden usw. 4 % Zinsgarantie auf 10 bis 20 Jahre.

— **Die Schaffung eines Eisenbahnrathes für das Herzogthum Oldenburg** wird durch einen dem oldenburgischen Landtage zugegangenen Gesetzentwurf bezweckt, der sich den preussischen Bestimmungen anschliesst. Wir heben aus ihm folgendes hervor:

Nach Artikel 1 wird zu berathender Mitwirkung in Eisenbahn-Verkehrsangelegenheiten bei der Eisenbahnverwaltung ein Eisenbahnrath errichtet.

Nach Artikel 2 ist der Eisenbahnrath von der Eisenbahndirektion in allen die Verkehrsinteressen des Gebiets der oldenburgischen Staatsbahnen berührenden wichtigen Fragen zu hören. Insbesondere sind ihm vorzulegen: a) die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife; b) Anordnungen wegen Erstellung, Versagung oder Aufhebung von normalen Ausnahme- und Differenzialtarifen (unregelmässig gebildeten Tarifen); c) Anträge auf Aenderungen der Betriebs-, Bahn- und Verkehrsordnung, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen; d) wichtigere Fahrplansachen. Der Eisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbständige Anträge an die Eisenbahndirektion richten und sie um Auskunft ersuchen, wie er andererseits auf ihr Ersuchen über die gleichen Gegenstände sich gutachtlich zu äussern hat. Wenn die Eisenbahndirektion in dringlichen Fällen ohne vorherige Anhörung des Eisenbahnrathes in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art wichtige Maassregeln getroffen hat, so muss sie dem ständigen Ausschusse (Artikel 6) und dem Eisenbahnrathe bei deren nächstem Zusammentreten hiervon Mittheilung machen.

Nach Artikel 3 werden in den Eisenbahnrath von der Landwirthschaftskammer und der Handelskammer in Oldenburg je neun Mitglieder, von der Handwerkskammer daselbst vier Mitglieder gewählt. Es können auch ausseroldenburgische Wirthschaftsvertretungen auf ihren Wunsch unter Zustimmung der betreffenden Regierung zur Wahl von Mitgliedern des Eisenbahnrathes ermächtigt werden. Ferner ist das Staatsministerium befugt, höchstens acht Mitglieder des Eisenbahnrathes zu ernennen. Oldenburgische Staatsbeamte können auf diese Weise nicht in den Eisenbahnrath berufen werden. Die Wahl und Ernennung der Mitglieder erfolgt auf drei Jahre.

Artikel 4 bestimmt, dass dem Staatsministerium vorbehalten bleibt, sich bei den Verhandlungen des Eisenbahnrathes und des ständigen Ausschusses vertreten zu lassen und andere oldenburgische Staatsbeamte zur Theilnahme an diesen Verhandlungen zu bestimmen. Desgleichen können nach Bestimmung des Eisenbahndirektors Beamte der Eisenbahndirektion an den Verhandlungen theilnehmen.

Nach Artikel 5 wird der Eisenbahnrath vom Eisenbahndirektor in der Regel im Juni und im November zu einer ordentlichen Versammlung, im übrigen nach Bedarf zu einer ausserordentlichen Versammlung berufen. Die ordentlichen Winterversammlungen werden in Oldenburg, die ordentlichen Sommerversammlungen an einem vom Eisenbahnrath zu bestimmenden Orte des oldenburgischen Bahngebiets abgehalten.

Der Eisenbahnrath hat nach Artikel 6 aus seiner Mitte einen ständigen Ausschuss von höchstens sieben Mitgliedern zu bestellen, dem die Vorberathung der in den Versammlungen zu verhandelnden Fragen obliegt.

Die Leitung der Verhandlungen des Eisenbahnrathes und des ständigen Ausschusses liegt dem Eisenbahndirektor ob, welcher bei eigener Behinderung einen Vertreter bestellt. Die Mitglieder des Eisenbahnrathes und des ständigen Ausschusses erhalten zur Theilnahme an den Versammlungen auf den oldenburgischen Staatsbahnen freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse für die Reisen nach und von dem Versammlungsorte.

— **Der Bericht der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn über das Betriebsjahr 1901/1902** ist erschienen und zeigt die günstige und stetige Entwickelung, die diese Verkehrsanstalt im Vorjahre genommen hat. Die Betriebslänge der von der Generaldirektion verwalteten Bahnen betrug 1105 (1105) km, die Zahl der Verkehrsstellen 188 (188), darunter 53 Stationen (Bahnhöfe), 118 Haltestellen und 17 Haltepunkte. Das am Jahresschlusse in dem gesammten Unternehmen veranlagte Kapital betrug 119032000 (116321000) ℳ. Von den im Laufe des Betriebsjahres hinzugekommenen 2710000 ℳ wurden 1721000 ℳ als Theilkosten für die Herstellung der Dampffährenverbindung Warnemünde-Gjedser verausgabt. Die von der Bahn derzeit zu verzinsende Eisenbahnschuld belief sich auf 86092000 (86188000) ℳ. An Betriebsmitteln waren 167 (164) Lokomotiven vorhanden, darunter 72 (71) Personenzug-, 24 (23) Güterzug- und 71 (70) Tenderlokomotiven, 382 (369) Personenwagen, 84 (83) Gepäckwagen, 2892 (2788) Güterwagen und 45 (41) Spezialtransportwagen. Ausserdem waren auf den Schmalspurbahnen Doberan-Heiligendamm und Neubukow-Blengow-Bastorf wie im Vorjahre 4 Lokomotiven, 8 Personenwagen, 1 Gepäckwagen und 32 Kippwagen zum Rübentransport im Gebrauch. Die Vermehrung der Güterwagen für die Vollspurstrecken war durch den im Vorjahre zeitweise fühlbar gewordenen Wagenmangel veranlasst. Grössere Betriebsstörungen traten nicht ein, und die Zahl der Unfälle, deren sich 12 (26) ereigneten, war verhältnissmässig gering. Von den Unfällen ereigneten sich 4 (10) auf freier Strecke, 8 (16) in Stationen. Es wurden hierbei 4 (7) Personen getödtet und 4 (14) verletzt. Die Zahl der gefahrenen Züge betrug 97314 (95667), darunter 1217 (1437) Arbeits- und Materialzüge. Die Gesammtleistung der Lokomotiven stellte sich auf 5265000 (5231000) Nutzkm, die der Wagen auf 116311000 (107386000) Achskm. An Personen wurden 4531658 (4434913) befördert und von diesen 164439269 (156537000) km durchfahren; im Durchschnitt ist somit jede Person 34,85 (35) km befördert worden. Im Güterverkehr wurden insgesammt 2263600 (2300000) t befördert und von diesen 127981000 (119203000) tkm zurückgelegt. Die durchschnittliche Transportlänge betrug also 56,54 (56) km für die Tonne. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 12722786 (12400000) ℳ, darunter 5521052 (5410300) ℳ aus dem Personen- und 6408648 (6245200) ℳ aus dem Güterverkehr. Dagegen beliefen sich die Betriebsausgaben auf 8520350 (8413000) ℳ. Es verblieb also ein Reinertrag von 4202436 (3987000) ℳ. Der Betriebskoeffizient betrug somit 63,89 (63,20) %, ein Ergebniss, das, verglichen mit demjenigen anderer Staatsbahnverwaltungen, als ein günstiges bezeichnet werden kann, namentlich wenn man bedenkt, dass die Verkehrsdichtigkeit und mithin auch die kilometrische Einnahme der mecklenburgischen Bahnen eine verhältnissmässig geringe ist. Das oben bereits angegebene Anlagekapital verzinste sich durch diesen Ertrag mit 3,90 (3,40) %, während auf den Betrag der noch bestehenden Landeseisenbahnschuld 4,87 (4,59) % entfielen.

— **Amtliche Streckenfernsprecher und tragbare Fernsprecher.** Die Münchener „Allg. Ztg." schreibt hierüber folgendes: Die bayerischen Staatsbahnen haben mit der Einführung der Streckentelephone auf den Linien der Hauptbahnen und der tragbaren Telephonapparate in den Zügen der Lokalbahnen eine neue Einrichtung für die Sicherung des Bahnbetriebes getroffen, wie sie in gleichem Umfange und in gleicher Vollkommenheit zur Zeit keine andere Bahnverwaltung besitzt. Die Streckentelephonlinien, deren Drähte auf grüngestreiften Porzellanglocken der Telephonstangen aufliegen und zu den läutebudenartigen grünen Säulen führen, in denen sich die Telephone befinden, und die mit der Aufschrift „Telephon" versehen sind, verbinden die einzelnen Stationen unter sich und diese mit den Bahn- und Schrankenwärtern und den Telephonbuden der zwischen liegenden Bahnstrecke. Welch' grosser Gewinn für die Erhöhung der Zugsicherheit allein darin liegt, dass jeder Wärter oder Streckengeher auf raschestem Wege telephonische Meldungen über Vorkommnisse der ihm zugetheilten Strecke nach den benachbarten Stationen gelangen lassen kann, bedarf kaum näherer Begründung. Man denke nur an etwa von Zügen abgerissene Wagen, die nun am Gleise stehen oder geneigte Bahnstrecken mit zunehmender Schnelligkeit hinabrollen, ferner an Lastfuhrwerke, die auf Ueberfahrten stecken geblieben sind, weiterhin an Eisenbahnbrücken, Durchlässe, Einschnitte und Bahndämme, die durch plötzliche Hochwasser, schwere Regenschauer usw. beschädigt wurden. Hinsichtlich der Zeitabgabe leistet das Streckentelephon ebenfalls gute Dienste. Es ist ja unbestritten, dass zur Durchführung eines geregelten Zugverkehres genaue Uhren nothwendig sind. Der leitende Stationsvorstand benöthigt die Kenntniss der richtigen Zeit ebenso wie der Bahn- und Schrankenwärter, da letzterer das Schliessen der Schranken in Beachtung der besonderen Läutevorrichtungen, hauptsächlich aber nach den im Fahrplan verzeichneten Zeiten zu vollziehen hat. Die Zeitabgabe an die Bahn- und Schrankenwärter geschieht auf folgende Weise: Von der Sternwarte in München aus, welche die genaue mitteleuropäische Zeit aus dem Durchgange bestimmter Sterne ableitet, wird täglich um 3 Uhr Nachmittags ein im Centralbahnhof aufgestellter Zeitautomat ausgelöst; durch diesen erhalten die Bahnstationen auf den Bahntelegraphenleitungen mit grösster Genauigkeit „Die Zeit". In dem Augenblicke nun, in welchem auf den Telegraphenapparaten der Zeitpunkt erscheint, werden die Läutewerke der Streckentelephone in Thätigkeit gesetzt, wobei der Anfang des Läutesignals genau den Anfang der dritten Nachmittagsstunde markirt. Hiernach haben die Bahn- und Schrankenwärter alsdann die Uhren richtig zu stellen. Gegen Ende dieses Jahres werden sämmtliche Bahnlinien der bayerischen Staatsbahnen mit Ausnahme einiger Linien geringerer Verkehrsbedeutung mit Streckentelephonen ausgerüstet sein, die 1,5 bis 3 km von einander entfernt sind.

Tragbare Telephonapparate führen zur Zeit schon sämmtliche Lokalbahnzüge ständig mit sich. Ueberall dort, wo längs des Bahnkörpers eine Drahtleitung an grüngestreiften

Porzellanglocken zu erblicken ist, besteht auch die Möglichkeit, mit Hilfe des tragbaren Telephones in kürzester Zeit ein Gespräch mit den Bahnwärtern und Bahnstationen führen zu können. Die Lokalbahnzüge sind sonach in der Lage, von jedem Punkt der Strecke aus Hilfe zu erbitten, sei es bei Schneeverwehungen, Maschinenfehlern usw. Die Hauptbahnzüge mit Ausnahme der Hilfszüge führen die tragbaren Telephone derzeit noch nicht, dagegen finden letztere vielfach Anwendung bei grösseren Gleisumbauten, bei Ausbesserungsarbeiten an Bahnbrücken, Tunneln usw., da sie eine vollständige Verbindung zwischen den Arbeitergruppen und den die Züge ablassenden Stationen herzustellen gestatten und damit ein nicht unwesentliches Glied im Bereiche der Bahnsicherungseinrichtungen bilden.

— **Ueber die Erfahrungen bei der Verwendung weiblichen Personals im württembergischen Verkehrsdienst** fand kürzlich in einer Versammlung der Bezirksvereinigung Stuttgart der Verkehrsbeamten des mittleren Dienstes (Post- und Eisenbahnbeamten) ein Meinungsaustausch statt. Dabei wurden folgende Beschlüsse angenommen: „Die Versammlung erklärt, dass sie gegen die Verwendung weiblichen Personals durchaus nichts einzuwenden hat, vorausgesetzt, dass dadurch nicht die seitherigen, ohnedies wenig glänzenden Verhältnisse der mittleren Beamten noch mehr verschlechtert werden. Die Versammlung wendet sich 1. dagegen, dass das weibliche Personal nur in ganz leichten Dienstzweigen beschäftigt wird und dass die anstrengenden Früh- und Nachtdienste ausschliesslich den mittleren Beamten verbleiben; 2. dagegen, dass das weibliche Personal dazu verwendet wird, ältere und nicht mehr vollständig dienstfähige Beamte aus dem Kanzleidienst zu verdrängen.“ Die hier zum Ausdruck gekommenen Wünsche sollen der Regierung in einer Eingabe unterbreitet werden.

— **Eine Gedächtnissfeier für den verstorbenen Geheimen Sanitätsrath Dr. Otto Braehmer** findet am Sonntag, den 30. d. Mts., Mittags 12 Uhr, im grossen Saale des Anhalter Bahnhofes in Berlin statt. Zur Theilnahme ladet der Vorstand des Berliner bahnärztlichen Vereins ein.

Oesterreich.

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen.** Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Einnahmen der grösseren Privatbahnen im Monat Oktober d. J. im Vergleich zu den Einnahmen im gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	Oktober 1902 Kr.	gegen Oktober 1901 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7 678 536	— 180 577
Südbahngesellschaft	9 796 411	— 64 949
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	6 437 431	+ 138 182
österr. Nordwestbahn:		
garantirte Linien	2 434 712	+ 104 574
Ergänzungsnetz	1 591 075	— 4 277
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	699 539	— 88 453
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (ausschliesslich der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg)	1 437 704	+ 64 857
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	886 888	+ 20 700
„ „ „ B	1 452 048	+ 9 900
Böhmische Nordbahn	1 090 783	+ 676

— **Revision des Berner Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Der Verband der österreichisch-ungarischen Speditöre hat auf Ersuchen des Präsidenten der Wiener Handels- und Gewerbekammer Vorschläge über die wünschenswerthen Abänderungen dieses Uebereinkommens für die nächste Revisionskonferenz erstattet. Der erste Antrag betrifft die Aenderung des Art. 7 § 3 der Ausführungsbestimmungen. Es wird auf ein Urtheil der königlich ungarischen Kurie hingewiesen, in welchem entschieden wurde, dass die Strafe auf Grund des Art. 7 § 3 der Ausführungsbestimmungen nicht nach dem Gewichte der ganzen Sendung, sondern nur nach dem Gewichte der falsch bezeichneten Gegenstände zu berechnen sei, und schlägt der Verband nach eingehender Begründung folgende neue Bestimmung vor: „Wenn die in der Anlage 1 aufgeführten Gegenstände, sofern sie nicht feuergefährlich, explodirbar, ätzend oder übelriechend sind, mit anderen Gütern in einem Kollo zusammen verpackt, unter einer den Gesammtinhalt der Kiste bezeichnenden Inhaltsbezeichnung zur Aufgabe gelangen und dadurch eine Frachthinterziehung nicht herbeigeführt wird, so gelangt kein Frachtzuschlag zur Erhebung.“ In zweiter Linie wird beantragt, für diesen Fall einen Frachtzuschlag von 1 Fr. für die Sendung festzusetzen.

Um ferner die Bahnen zu veranlassen, Mehrfrachtreklamationen sofort zu erledigen, und andererseits die Parteien wenigstens theilweise dafür schadlos zu halten, dass Mehrfrachten ihnen längere Zeit vorenthalten werden, stellt der Verband den Antrag, dass im Art. 12 folgender Punkt (5) aufgenommen werde: „Die seitens der Bahn zu viel eingehobenen Beträge sind dem Forderungsberechtigten mit 6 % von dem Tage an zu verzinsen, an welchem die Reklamation ordnungsmässig belegt bei der Bahn eingebracht wird.“

Des weiteren verweist der Verband darauf, dass einzelne Bahnverwaltungen die Bescheide über die bei ihnen eingebrachten Reklamationen, selbst wenn sie als gerechtfertigt anerkannt worden sind, ebenso wie die als liquid anerkannten Mehrfrachtbeträge den reklamirenden Parteien unfrankirt zusenden, wodurch der Reklamant in die Zwangslage versetzt ist, neben dem einfachen Porto noch Strafporto für die Briefe zahlen zu müssen, und zwar in einer Angelegenheit, die nicht er, sondern die Organe der Bahn verschuldet haben. Mit Rücksicht hierauf stellt er den Antrag, zu Art. 12 folgenden Punkt 6 aufzunehmen: „Die Bahnen haben dem Reklamanten sowohl den schriftlichen Bescheid auf seine Reklamation, als auch den als zu Recht bestehend anerkannten Frachtunterschied frankirt zugehen zu lassen.“

Ein weiterer Antrag, die Bestimmung des Art. 14 Punkt 7 betreffend, geht dahin, dass auf dem Frachtbriefe jene Zeiten vermerkt werden, während welcher die Lieferfrist durch zoll-, steueramtliche oder polizeiliche Abfertigung oder durch eine ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretene Betriebsstörung gehemmt wurde. Nach dem Antrag soll die neue Bestimmung lauten: „Auf den Frachtbriefen ist bahnamtlich durch Stampiglie oder handschriftlich ersichtlich zu machen, wie lange und wo die Sendung aufgehalten wurde.“

— **Die Verstaatlichungsfrage im Staatseisenbahnrath.** Auf der Tagesordnung der am 5. Dezember stattfindenden Herbstsitzung des Staatseisenbahnraths findet sich auch der Bericht des Ausschusses für allgemeine Angelegenheiten über die Frage der unverweilten Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Grund des § 12 der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886. Der eingesetzte Unterausschuss hat vor kurzem seine erste Sitzung abgehalten, in der er sich mit dem in Rede stehenden Gegenstande befasste. Ein gleichfalls in der letzten Frühjahrssitzung gestellter Antrag, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, der Verstaatlichung der Südbahnstrecken Kufstein-Ala und Villach-Franzensfeste näher zu treten, wurde von den Antragstellern zurückgezogen, indess wurde zur Vornahme von Vorstudien über die Frage der Verstaatlichung der Südbahn vom Staatseisenbahnrath ein Sonderausschuss bestellt. Der Bericht dieses Ausschusses befindet sich noch nicht auf der Tagesordnung der Herbstsitzung.

— **Die Kohlenabschlüsse der Südbahn** mit den steierischen Gesellschaften sind kürzlich auf ein Jahr verlängert. Der Kohlenbedarf der Südbahn beträgt im Jahre etwa 760 000 t; davon wird der grössere Theil (400 000 t) von den Werken der Trifailer Gesellschaft bezogen; 129 000 t sind Ostrauer Kohle, welche aus den Ostrauer Werken zum Wiener Südbahnhofe geliefert werden. Für die ungarischen Linien bezieht die Südbahn 130 000 t ungarischer Braunkohle zum grössten Theile aus den Totiser Gruben. Ausserdem verwendet die Südbahn rund 40 000 t Köflacher und 20 000 t Wöllaner Kohle. Die Abschlüsse mit den steierischen Gruben werden immer nur für ein Jahr gemacht. Bereits für dieses Jahr hatte die Südbahn eine Ermässigung von 40 % gegenüber dem Jahre 1901 erzielt. Für das nächste Jahr wurde zu einem Preise abgeschlossen, welcher abermals eine Verbilligung um etwa 40 % für die Tonne darstellt.

— **Umbau der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl.** Der Verwaltungsrath der Südbahn beschloss den Umbau der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl. Es haben sich vier Bewerber für diesen Umbau gemeldet, und der Zuschlag erfolgte an die Elektrizitätsgesellschaft Ganz & Co. Der Umbau erfolgt auf Rechnung der Südbahn für den Preis von 400 000 Kr., welcher in zehn Jahren bezahlt werden soll. Der Betrieb wird nach wie vor von der Südbahn geleitet werden. Es lagen auch Angebote auf Uebernahme des Betriebes vor. Auf diese Angebote wurde jedoch nicht eingegangen.

— **Beschaffung von Lokomotiven.** Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat bei der Sigl'schen Lokomotivfabrik vier Personenzuglokomotiven sammt Tendern zum Preise von je 86 000 Kr. bestellt. Der Preis ist derselbe geblieben wie bei früheren Abschlüssen.

— **Galizischer Landes - Eisenbahnrath.** In einer am 12. d. Mts. in Lemberg abgehaltenen Sitzung des galizischen Landes-Eisenbahnrathes befürwortete ein Mitglied den Bau der Eisenbahn Tarnów - Szczucin. Der Landesausschuss-Referent erklärte, dass der Landesausschuss sich demnächst an die Regierung wegen Erwirkung einer Staatsbeihilfe für diese Eisenbahn wenden werde. Mehrere Mitglieder des Eisenbahnrathes erörterten sodann die Frage der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und verlangten, dass der Landesausschuss diesbezüglich Schritte einleite. Von anderer Seite wurde die Benutzung des Rohöls zu Lokomotivfeuerungszwecken besprochen. Der Vertreter des Landesausschusses kündigte an, dass letzterer in beiden Angelegenheiten Denkschriften an die Regierung richten werde.

— **Drahtseilbahn Bozen-Kollern.** Der Plan einer Drahtseilbahn von Bozen nach Kollern, einer nahegelegenen Sommerfrische, wird in Bozen lebhaft gehegt. Die Bahn würde auch für den Fremdenverkehr von Bedeutung sein. Die Herstellungskosten der rund 2 km langen Bahn, welche zum Unterschiede von der Mendelbahn eine ausschliessliche Zahnradbahn sein und nach dem gleichen System wie die Bahn auf den S. Salvatore bei Lugano hergestellt werden soll, sind mit 400 000 bis 500 000 Kronen veranschlagt, deren Aufbringung, wie verlautet, durch die Konzessionswerber im Vereine mit der in Aussicht genommenen Bauunternehmung gesichert ist. Die Bahn soll eine Mittelstation erhalten, in welcher die nach aufwärts und abwärts gleitenden Wagen sich kreuzen und die Reisenden umsteigen. Durch diese Einrichtung wird die Nothwendigkeit einer zweigleisigen Herstellung vermieden. Die Neigung beträgt im Durchschnitte 500 ‰. Der Seilbetrieb soll durch elektrische Kraft bewerkstelligt werden.

— **Motorfahrzeuge für den Eisenbahnbetrieb.** Gleich der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung macht auch das niederösterreichische Landeseisenbahnamt Versuche mit der Anwendung von Motorfahrzeugen beim Betrieb der niederösterreichischen Landesbahnen. Zu diesem Behufe hat das Eisenbahnamt bei einer Wiener Maschinenfabrik ein nach einem neuen System gebautes schmalspuriges Kraftfahrzeug in Bestellung gebracht, das dem Serpollet-Wagen insofern nicht unähnlich ist, als es gleichfalls mit einem Hochdruckmotor ausgerüstet ist. Dieses Fahrzeug, welches 14 Sitzplätze und 8 Stehplätze besitzt und dessen Herstellungskosten sich auf 14 000 Kr. stellen, wurde am 7. d. Mts. von einer Kommission einer Besichtigung und Erprobung unterzogen. Die Probefahrt mit dem neuen Wagen, der eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km besitzt und eine Leistung von 20 PS hat, ging von St. Pölten nach Mank und von da über Ober-Grafendorf und Rabenstein wieder zurück nach St. Pölten. Es wurden sonach 90 km zurückgelegt. Die geleistete Fahrgeschwindigkeit betrug bei einer Höchststeigung von 20 ‰ — es wurde eine 4 km lange Rampe mit einer Steigung von 15 ‰ und eine 2 km lange Rampe mit einer Steigung von 20 ‰ anstandslos genommen — und bei voller Belastung des Wagens 30 km für die Stunde auch auf den steilsten Rampen. Dabei langte der Wagen auf der Höhe der Rampen mit voller Leistungsfähigkeit und gesteigerter Dampfkraft an. Das Ergebniss ist um so höher zu veranschlagen, als festgestellt wurde, dass die Benutzung des Wagens eine grosse Wirthschaftlichkeit — der Verbrauch an Kohle beträgt etwa 1 kg und jener an Wasser 8 l für 1 km — gestattet. Das niederösterreichische Landes-Eisenbahnamt wird den Wagen schon demnächst in den Dienst stellen. Es ist beabsichtigt, mit solchen Wagen den Personenverkehr auf den Linien mit schwachem Verkehr zu besorgen, sie auch zur Verdichtung der Zugfolge in einzelnen Theilstrecken zu verwenden.

— **Der elektrische Betrieb auf Vollbahnen.** Ingeniör Golwig erörtert in einer in der „Neuen freien Presse" veröffentlichten Abhandlung, gestützt auf die Ergebnisse der in Italien mit dem elektrischen Betriebe auf Vollbahnen gemachten Versuche, Folgerungen, welche für den elektrischen Eisenbahnbetrieb im allgemeinen und besonders für Oesterreich aus den italienischen Versuchen gezogen werden können.

Hierbei hebt der Verfasser hervor, dass nicht leicht eine andere Bahnlinie eine gleiche Eignung für den elektrischen Betrieb zeige, wie die neuen Alpenbahnen. Es finden sich längs ihrer ganzen Linie Wasserkräfte, welche ausreichende Betriebskraft für diese Bahnen zu besitzen scheinen. Fast die ganze Linie der neuen Bahnen besitze Gebirgscharakter, und gerade Bergbahnen mit Wasserkraftbetrieb seien das lohnendste Arbeitsfeld für elektrischen Betrieb. Zu den sonstigen wirthschaftlichen Vortheilen der letzteren treten bei Bergbahnen doch zwei höchst wichtige Umstände hinzu: zunächst der, dass der Kohlenverbrauch bei Bergbahnen naturgemäss ein ungleich grösserer ist als bei Bahnen in der Ebene. Beträgt beispielsweise der Kohlenverbrauch auf der ebenen Südbahnstrecke Wien-Gloggnitz 98 kg für je 1 000 Rohtkm, so steige der Verbrauch auf 199 km, wenn der Zug mit derselben Maschine die Semmeringbahn von Gloggnitz nach Mürzzuschlag befährt. Der Kohlenverbrauch sei also fast der doppelte in der Bergstrecke wie in der Ebene, ein Umstand, der bei den neuen Alpenbahnen um so mehr ins Gewicht fällt, als diese zum grossen Theile ein kohlenarmes Land durchziehen, sich also in dieser Hinsicht in ähnlichen Verhältnissen befinden, welche die italienische Regierung zur Einführung des elektrischen Bahnbetriebes veranlasst haben.

Der elektrischen Lokomotive komme aber bei Bergbahnen noch eine andere merkwürdige Gabe zu Hilfe, welche sie befähigt, die beim Thalabwärtsfahren durch das eigene Zuggewicht entwickelte lebendige Kraft dazu zu benutzen, um mit dieser andere bergaufwärtsfahrende Züge zu betreiben. Der hinunterfahrende Zug werde selbst zum Stromerzeuger und sende seinen Strom durch die Fahrdrähte in die Motoren der bergauffahrenden Züge. Jedermann kenne wohl den Bau von Aufzügen oder Seilbahnen, bei denen das Uebergewicht der hinuntergehenden Schale die zweite emporhebt. Was hier die Seil-, bewirke dort die elektrische Uebertragung. Die Folge davon sei, dass bei solchen Bergbahnen, bei denen nach jeder Richtung mehrere Züge gleichzeitig verkehren, die für die Bergfahrt erforderliche grosse Arbeit unvergleichlich geringer ausfällt, als beim Dampfbetrieb, bei dem die Kraft des thalabwärtsfahrenden Zuges nutzlos und zum Schaden der Räder abgebremst wird.

Von diesem Umstand Nutzen zu ziehen, sei das Längenprofil der Tauernbahn geradezu als Vorbild geschaffen. Die Tauernbahn sei 77 km lang, ihr Längenprofil bilde ein gleichschenkeliges Dreieck, dessen beide Seiten die gleichmässige Steigung von 25 : 5 ‰ besitzen. Die erstiegenen Höhen betragen von Nord nach Süd 633 m, von Süd nach Nord 672 m; es sei das Idealbeispiel einer Seilbahn, bei der anstatt des Seiles die Elektrizität die Ausgleichung vermittelt. Auch die anderen Strecken der Alpenbahnen, die Karawankenbahn mit 35 km Länge, die Wocheiner Bahn mit 89 km, die Strecke Görz-Triest mit 55 km haben Gebirgscharakter ähnlich der Semmeringbahn. Insgesammt besitzen diese neuen Alpenbahnen eine Länge von 256 km — mit der Abzweigung Klagenfurt-Assling 286 km — und haben in der Richtung von Nord nach Süd ein Gesammtgefälle von 1 418 km, in der Richtung von Süd nach Nord ein solches von 1 825 km zu überwinden.

Es unterliege keinerlei Schwierigkeiten, für den Betrieb der neuen Alpenbahnen elektrische Lokomotiven zu bauen, welche die schwersten verlangten Züge zu befördern in der Lage sind, also etwa Schnellzüge, die 150 t Rohlast bei 25 ‰ Steigung mit 45 km Geschwindigkeit, oder Güterzüge, die 500 t Rohlast bei derselben Steigung mit 20 km in der Stunde ziehen können. Dabei sei zu berücksichtigen, dass diese Alpenbahnen neben mehreren kürzeren auch die drei grossen Tunnel mit 8,5, 8 und 6,2 km Länge besitzen, bei deren Durchfahren der Rauch, welcher eine Plage für den Reisenden und eine Gefahr für das Zugpersonal bildet, entfallen würde. Man habe sich in den letzten Jahren gegen den Rauch in langen Tunneln durch künstliche Lüftung oder durch nur für den Tunnel eingerichteten elektrischen Betrieb geholfen. Beides bedinge ziemlich kostspielige Anlagen und Betrieb. Bei dem Betriebe im Arlbergtunnel habe sich die österreichische Staatseisenbahnverwaltung in einfacherer Weise geholfen, indem dort die Lokomotiven seit einigen Jahren mit Petroleumrückständen geheizt werden, was aber ebenfalls den Betrieb nicht unwesentlich vertheuert. All' das käme in Wegfall, wenn für die ganze neue Linie der elektrische Betrieb gewählt wird.

Um die neue Bahnlinie beständig in einer Strecke elektrisch zu betreiben, müsste auch das dazwischen liegende Stück der Südbahn Möllbrücken-Spital mit einer Länge von 44 km in den elektrischen Betrieb miteinbezogen werden; dann wäre es möglich, vom nördlichsten Endpunkte der Tauernbahn, das ist von der Station Schwarzach, über Gastein, Villach und Görz bis Triest mit elektrischen Zügen zu fahren. Zweifellos würde dann auch der Turisten- und Ortsverkehr auf diesen schönen Bahnen ungemein gewinnen, weil es beim elektrischen Betrieb viel leichter möglich ist, den Fahrplan dem Bedürfnisse anzupassen und mehr Züge verkehren zu lassen, als beim Dampfbetrieb.

Es sei nicht bekannt, ob das Eisenbahnministerium Studien in der angedeuteten Richtung gepflogen habe, wozu allerdings bisher nicht genügende Veranlassung vorlag, weil die technische Lösung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen erst aus der neuesten Zeit stamme. Immerhin scheine es, als ob die geänderten Verhältnisse ein solches Studium für gerechtfertigt und es nicht als unwahrscheinlich erscheinen lassen, dass der elektrische Betrieb sich auf den neuen Alpenbahnen nicht nur im Hinblick auf das reisende Publikum als der vortheilhaftere herausstellt, sondern auch in ökonomischer Beziehung dem Dampfbetrieb überlegen ist. Einer allfälligen Ueberschreitung der Anlagekosten könne bei deren Nichtbewilligung durch das Parlament voraussichtlich dadurch abgeholfen werden, dass

eine Gesellschaft die Erbauung der Wasserkraftanlage und der elektrischen Ausrüstung in Form eines Betriebsvertrages übernimmt, wofür das Beispiel bereits bei Umgestaltung der Veltlinbahn gegeben wurde. Auch strategische Rücksichten können wohl kaum der Verwirklichung eines solchen Planes entgegenstehen, da für den Fall der Zerstörung eines Kraftwerkes Dampflokomotiven von einer anderen Stelle des Reiches herbeigeschafft werden können. Sei doch in Italien gerade der strategische Gesichtspunkt mitbestimmend für die Einführung des elektrisches Betriebes gewesen, von der Erwägung ausgehend, dass im Kriegsfalle eine Kohlenabsperrung seitens des Feindes für das kohlenarme Land verhängnissvoll werden könnte.

Ungarn.

— **Die Tarife der Staatsbahnen.** Der Landesbund der ungarischen Fabrikindustriellen hielt dieser Tage eine Sitzung, in welcher der Präsident Mittheilung davon machte, dass ihn der Handelsminister ermächtigt habe, zu erklären, dass am 1. Januar 1903 die Erhöhung der Tarife auf den ungarischen Staatsbahnen nicht eintreten werde. Sollte eine solche geplant werden, so werde der Industrie und dem Handel Zeit gelassen werden, sich hierfür vorzubereiten. Es wurde nach längerer Berathung eine Resolution des Inhalts angenommen, dass die ungarische Volkswirthschaft zur Zeit keine Tariferhöhung vertrage, und die Regierung ersucht werde, die Wünsche der verschiedenen Industriezweige anzuhören, ehe sie sich zu einer einschneidenden Maassregel entschliesse.

— **Eisenbahnprojekt Töketerebes - Gálszécs - Varannó.** Demnächst wird mit dem Bau der die vorgenannten Orte verbindenden Lokaleisenbahn, die in einer Länge von 31 km das Komitat Zemplin durchschneidet, begonnen werden.

Luxemburg.

— **Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Luxemburg über den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.** Durch Vertrag vom 16. Juli d. J. zwischen der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft ist der Betrieb der Bahnen dieser Gesellschaft für die ganze Dauer der Konzession der letzteren, d. h. bis 31. Dezember 1959, auf das Reich übertragen worden. Ein zwischen dem Reich und Luxemburg abgeschlossener Vertrag vom 11. November d. J. bildet die staatliche Bestätigung jenes Vertrages, wozu noch die Genehmigung durch den Reichstag und die luxemburgische Kammer zu treten hat. Zugleich wird der Anschluss Luxemburgs an den Zollverein bis 31. Dezember 1959 verlängert. Der Eisenbahnvertrag setzt der „Köln. Ztg." zufolge eine Frist für das Legen bestimmter Doppelgleise fest. Mindestens 90 % der Bahnbeamten müssen Luxemburger sein. Ein Eisenbahnrath von fünf Mitgliedern wird eingesetzt, der über wichtigere Betriebsfragen gehört werden muss. Alle fünf Jahre wird die Zahl der auf den luxemburgischen Bahnstrecken zur Benutzung kommenden Lokomotiven und Wagen bestimmt. Im Mobilmachungsfalle erhält dieses Material eine Aufschrift, wonach es für Luxemburg bestimmt ist und nicht für Kriegsbedürfnisse verwendet werden kann. In Luxemburg wird ein neuer, in sechs Jahren fertigzustellender Bahnhof mit angemessenem Empfangsgebäude errichtet. Die beim Bau der Bahnen gewährte staatliche Unterstützung von 8 000 000 Fr. wird dem Grossherzogthum vom Reiche in 16 Jahresraten zu 500 000 Fr. zurückerstattet. Von 1918 bis zum Ablauf des Vertrages erhält Luxemburg jährlich vom Reich 250 000 Fr. Falls der Moselkanal gebaut und infolge dessen eine Schleppbahn von dem luxemburgischen Erzbecken zum Kanal bewilligt wird, hat das Reich bei gleichen Bedingungen den Vorrang für diese Bahn. Das Recht, diese Bahn selbst zu bauen, bleibt dem luxemburgischen Staat vorbehalten.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunfall bei Namur.** Durch falsche Weichenstellung ist am 13. d. Mts. Abends bei Namur ein Eisenbahnunglück entstanden. Auf der Strecke Namur-Lüttich fuhren drei Züge nebeneinander, ein Güterzug und zwei Personenzüge. Plötzlich fuhr, wie die „Köln. Ztg." meldet, der Güterzug dem Personenzug Namur-Ciney in die Seite, zertrümmerte einen Wagen III. Klasse und warf ihn auf den dritten Zug. Vier Wagen des letzteren stürzten um und sechs des zweiten entgleisten. Die Reisenden, die im Augenblick des Unfalls noch an den Fenstern gestanden und belustigt dem Wettlauf der drei Züge zugeschaut hatten, zertrümmerten die Scheiben; den meisten gelang es, sich so zu retten. Die Zahl der Verwundeten ist verhältnissmässig gering; man zählt ihrer 17, darunter sind allerdings 3 schwer verwundet.

— **Eisenbahn im Engadin.** Bekanntlich wird nach dem kürzlich erfolgten Durchschlag des Albulatunnels im nächsten Sommer das Ober-Engadin, Samaden-St. Moritz, nach Osten durch die Schweiz über Thusis dem Eisenbahnverkehre eröffnet. Auch nach der Tiroler Seite hin bestehen schon Pläne. Kürzlich hat das „Initiativkomitee" für die Bahnlinie Bevers-Schuls eine Versammlung von Vertretern der Gemeinden und der Fremdenindustrie des Ober- und Unter-Engadin nach Zernez berufen behufs Besprechung der Frage der Fortsetzung der rhätischen Bahn nach dem Unter-Engadin. Es wurde einmüthig der Antrag angenommen, wonach das Engadin, um das Bahnprojekt Bevers-Schuls möglichst bald zu verwirklichen, die im Gesetz vorgesehene Summe von 25 000 Fr. für 1 km, im ganzen 1 400 000 Fr. bei 56 km Bahnlänge, übernimmt.

— **Jungfraubahn.** In zwei bis zweieinhalb Monaten hofft die Unternehmung an der Station Eigerwand angelangt zu sein; die neue Strecke wird also voraussichtlich im kommenden Sommer dem Betriebe übergeben werden können. Die nächste Haltestelle wird die Station „Eismeer", 3 011 m über dem Meere (die bisherige höchste Bergbahn in Europa auf den Gornergrat im Wallis erreicht eine Höhe von 3 136 m) und 5,69 km von der kleinen Scheidegg entfernt sein. Vorläufig soll die Ausführung dieser Strecke gesichert sein. Auf diesem Punkte wird, wie das „Oberland" glaubt, der Bau einstweilen wohl zum Stillstand kommen.

— **Zufahrtslinien zum Simplon.** Die in Vallorbe zusammengetretenen ständigen Eisenbahnkommissionen des schweizerischen National- und Ständeraths haben beschlossen, im Grundsatz den Beschlüssen des Bundesraths zuzustimmen und die Konzession für die Linie Frasne-Vallorbe zu ertheilen. Die Sache soll noch in der Dezembertagung erledigt werden. — Die Baudirektoren der Kantone Bern, Solothurn, Basel Land, Freiburg, Wallis und Neuenburg genehmigten den von der bernischen Baudirektion vorgelegten Entwurf einer Eingabe an den Bundesrath in Sachen der Zufahrtslinie zum Simplon durch die berner Alpen (Lötschbergbahn). Es wird darin erklärt, dass die Bittsteller keineswegs die Absicht haben, dem Plan Frasne-Vallorbe Schwierigkeiten zu machen. Sie verlangen nur die Zusicherung einer gleichartigen Behandlung für den berner Alpendurchstich, wie für die Mont d'Or-Linie, indem sie die grosse Bedeutung einer Lötschbergbahn sowohl für die nächstbetheiligten Kantone, als für den Bund und die Bundesbahnen hervorheben. — Auf der Gemeindeschreiberei in Vallorbe sind bereits die Pläne zur Erweiterung und Umänderung des Bahnhofes in einen internationalen Bahnhof ausgelegt. Die Arbeiten sind auf 4 700 000 Fr. veranschlagt. — Die „Basler Nachrichten" bringen eine eingehende Berechnung der Vortheile, welche Basel von der Lötschbergbahn haben würde. Wir theilen die Ergebnisse kurz mit, zumal von den Erleichterungen ja auch der über Basel gehende deutsche Durchgangsverkehr nach Italien Nutzen ziehen würde. Bei Benutzung der bestehenden Linie über Olten-Bern wäre die Entfernung von Basel durch den Lötschberg kürzer als durch den Gotthard: nach Genua um 37 km, nach Turin um 60 km und nach Ventimiglia bezw. der Riviera um 83 km; nach Mailand allerdings nur um 3 km. Nehme man die „virtuellen" Entfernungen, so stelle sich der Vergleich für den Simplon noch günstiger. Es würden sich also erhebliche Verkürzungen der Fahrzeit und Verbilligungen der Fahrpreise ergeben.

— **Bahnhofsumbau in Biel.** Im Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1903 ist 1 000 000 Fr. als erste Rate für die nöthige Erweiterung des Bahnhofes Biel eingesetzt.

— **Zweites Gleis Romanshorn-Winterthur.** In den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für 1903 sind die Kosten der Legung des zweiten Gleises für die genannte Linie mit etwa 2 500 000 Fr. aufgenommen.

— **Güterwagen mit auswechselbaren Achsen.** Nach den Mittheilungen russischer Zeitschriften sollen die nach Entwürfen des Bauraths Breidsprecher in Danzig erbauten und bisher auf der Strecke Danzig-Warschau versuchsweise in den Verkehr gestellten Güterwagen mit auswechselbaren Achsen im deutsch-russischen Grenzverkehre sich so gut bewährt haben, dass jetzt die Absicht besteht, solche Wagen auch auf den Weichselbahnen, den Südwestbahnen, der Moskau-Brester und St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn einzuführen. Sogenannte „Gruben", die zum Auswechseln der Achsen dienen, werden, wie das „Centralblatt der Bauverw." mittheilt, demnächst auf den russischen Grenz-

stationen Sosnowice, Graniza, Grajewo und Nowosselizy sowie auf den gegenüberliegenden ausländischen Stationen errichtet werden. Für die Südwestbahnen sind bereits 400 Güterwagen mit auswechselbaren Achsen bestellt worden. Beim Uebergang der Wagen von den russischen auf die Bahnen der Nachbarstaaten soll die Einrichtung des Austausches beibehalten, für Sonderwagen eine tageweise Zahlung oder die Rückgabe zur bestimmten Frist eingeführt werden. Das russische Getreide wird grösstentheils in geschüttetem Zustande nach der Grenze befördert, wo die Umladung in Säcke stattfindet. Bei der Umladung haben die Eisenbahnverwaltungen für Schwundverluste Schadenersatz zu leisten, der von der russischen Südwestbahn allein auf etwa 40 000 R. oder über 85 000 ℳ jährlich geschätzt wird. Durch Güterwagen mit auswechselbaren Achsen würde dieser Uebelstand in Zukunft beseitigt werden.

Fremde Welttheile.

— **Bagdadbahn.** Angesichts der günstigen Betriebsereignisse auf der anatolischen Bahn glaubt man in Konstantinopel, wie der „Pol. Korr." von dort geschrieben wird, dass der Bau der ersten Strecke der Bagdadbahn bis Erekli in einer Länge von 250 km binnen kurzem beginnen werde, ohne dass man die Verwirklichung der Projekte zur Vereinheitlichung der Staatsschuld oder den Abschluss der Handelsverträge mit den Mächten abwarten würde. Die durch die günstigen Betriebsergebnisse der bestehenden Linie freigewordenen Beträge der Kilometergarantie werden zur Zahlung der Kilometergarantie der neu zu erbauenden Strecke der Bagdadbahn verwendet werden. Von dem auf dieser neuen Linie erzielten Ergebniss und den Umständen wird der weitere Ausbau der Bahn abhängen.

Ueber die voraussichtlichen Erträge der Bagdadbahn äussert sich ein offenbar sachkundiger Berichterstatter der W. K. aus Bagdad, Ende September. Wir entnehmen der ausführlichen Darlegung u. a. folgendes: Es ist klar, dass die in ihrer Entwickelung sehr zurückgebliebene nördliche Hälfte der Tiefebene Mesopotamiens nicht gleichen Schritt zu halten vermag mit der südlichen, insonderheit mit den Villajets Bagdad und Bassorah. Es unterliegt aber keinem Zweifel, dass die nördlichen Bezirke im Hinblick auf ihre Ausbau- und Ertragfähigkeit in demselben Maasse geeignet sind, wie die südlichen, die infolge des wohlthätigen Einflusses einer beständigen Handelsbewegung von und nach den angrenzenden Reichen ein reges und blühendes Verkehrsleben haben und ein selbstständiges Wirthschaftsgebiet bilden. Dem südlichen Theil der Bagdadbahn wird immer bleiben der Binnenverkehr innerhalb der Villajets Bagdad und Basra, der Transitverkehr nach und von Persien und der alljährliche Pilgerverkehr im Villajet Bagdad. Trotz der ungeheuren Verkehrsstörungen, die infolge ganz ungewöhnlichen Tiefstandes des Tigris dem Handel im vergangenen Jahre innerhalb der Villajets Bagdad und Basra Abbruch gethan haben, beläuft sich die Einfuhrziffer nach Maassgabe des Marktverbrauches auf etwa 50—60 000 000 ℳ. Die statistischen Aufzeichnungen über die Einfuhr beweisen, dass sich die Einfuhrziffer europäischer Herkunft in ungewöhnlichstem Maasse fortgesetzt vervielfältigt hat. In gleicher Weise zeigt der Durchgangsverkehr von und nach Persien eine ununterbrochene Verkehrsvermehrung, und die Thatsache, dass im vergangenen Jahre über 2 500 Wagenladungen von Gütern, wie Sammet, Seide, Kaffee, Zucker usw., und zwar auf Kamelsrücken nach Persien überführt wurden, beweist genügend die Bedeutung der Verbrauchskraft unserer persischen Nachbarn, abgesehen von den hohen Ausfuhrmengen in Gummi, Wolle, Opium usw., welche ebenfalls von Bagdad aus auf dem allerdings recht unzuverlässigen Verkehrswege des Tigris nach Basra zur Ausfuhr nach Europa verschifft werden. Nicht minder bedeutend als der Güterverkehr ist der Besuch der Pilger, welche alljährlich in Ausübung ihrer Religionspflichten von Persien über Kanakhin zu den geheiligten Gräbern und Stätten, wie Nedjef, Kerbela und Kadmein wallfahrten und in Verbindung mit diesen Reisen ihre Geschäftsfreunde aufsuchen, um Ein- und Verkäufe zu besorgen, Aufträge zu ertheilen und Zahlungen zu leisten. Diese Besuche bedeuten ganz besonders für die beiden Märkte Bagdad und Basra eine Zeit überaus regen und thätigen Geschäftslebens. Wie hoch sich die Zahl der Besucher beläuft, lässt sich natürlich genau nicht feststellen; ungefähre Schätzungen ergeben 2—300 000 Personen im Jahre, doch ist es wahrscheinlich, dass die Zahl der Reisenden erheblich grösser ist. Wenn wir nun berücksichtigen, dass diese Reisen mindestens einen Monat Zeit in Anspruch nehmen, während sie mit der Eisenbahn mit aller Bequemlichkeit in drei Tagen abgemacht werden könnten, so erhellt hieraus, mit welchen Opfern an Zeit und Geld Handel und Wandel vor sich geht, und es ist nicht schwierig, hieraus wiederum den Schluss zu ziehen, dass beim Vorhandensein moderner Verkehrswege und Mittel, wie Eisenbahnen, die jetzige Grundlage des Handels und Verkehres eine völlige Neugestaltung erfahren würde, die nicht nur mit einem Schlage Waaren- und Kapitalaustausche mit verzehnfachter Beschleunigung ermöglichte, sondern Handel und Verkehr und gleichzeitig die Kultur auf die Leistungshöhe höbe, wohin die Nadel ihres Kompasses schon längst weist.

— **Eröffnung des neuen Hafens von Haïdar Pascha.** Am 16. d. Mts., dem Geburtstage des Sultans, ist der neue Hafen von Haïdar Pascha, dem nordwestlichen Ausgangspunkte der Bagdadbahn auf der kleinasiatischen Seite des Bosporus, Konstantinopel gegenüber, eröffnet worden. Die grossartigen Hafenanlagen hat die anatolische Bahn durch eine von ihr begründete besondere Gesellschaft (Société du Port de Haïdar Pascha) ausführen lassen. Beabsichtigt ist bekanntlich, später ganze Eisenbahnzüge von Konstantinopel nach Haïdar Pascha und in umgekehrter Richtung auf Dampffähren überzusetzen.

— **Yueh-Yan-Bahn (Canton - Hankau).** Nach amtlichen Mittheilungen aus Peking ist neuerdings der Vereinbarung der China Development Company mit Vertretern der chinesischen Regierung über den Bau der grossen Eisenbahn von Canton nach Hankau am Yangtsekiang durch kaiserliches Dekret die Bestätigung ertheilt worden. Der Plan dieser Bahn war schon im Jahre 1895 aufgestellt worden, und seitdem suchte die genannte Gesellschaft die Konzession für deren Bau zu erhalten. Der Name der neuen Linie ist, wie „The Journal of Commerce and Commercial Bulletin" meldet, „Yueh-Yan-Bahn"; die Länge der Hauptstrecke wird rund 700 engl. Meilen betragen, Zweiglinien mit einer Gesammtlänge von 200 Meilen sollen ihr angegliedert werden. Den ersten Abschnitt der Bahn von Canton aus mit einer Ausdehnung von 30 Meilen gedenkt man in acht Monaten soweit fertig zu stellen, dass der volle Betrieb auf ihm eröffnet werden kann.

An dem Unternehmen ist in der Hauptsache amerikanisches, aber auch einiges europäisches Kapital betheiligt; China hat seine finanzielle Unterstützung zugesagt. Das vorläufig 600 000 D. betragende Kapital der China Development Company wird nun bedeutend vergrössert werden.

— **Bekämpfung eines Eisenbahntrusts durch die mexikanische Regierung.** Die mexikanische Regierung hat dem „Handelsmuseum" zufolge den Plan, einen Trust sämmtlicher Eisenbahnen Mexikos zu begründen, dadurch durchkreuzt, dass sie die Mehrzahl der Aktien der Interozeanischen Eisenbahn erwarb. Diese Eisenbahn verbindet gleich der mexikanischen Bahn die Hauptstadt des Landes mit Veracruz.

— **Der Plan einer amerikanisch-sibirischen Eisenbahn.** Ausländische Tagesblätter haben über den Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Sibirien und der Halbinsel Alaska, der darauf hinausläuft, Europa und Asien auf dem Wege der sibirischen Eisenbahn unter der Beringsstrasse mit Nordamerika durch einen ununterbrochenen Schienenstrang zu verbinden, Mittheilungen gemacht. Auch in Nr. 64 S. 979 d. Ztg. ist der abenteuerliche Plan erwähnt worden. Als sein eigentlicher Urheber ist der französische Ingeniör de Lobel zu betrachten. Er will von Irkutsk eine Eisenbahn durch das nordöstliche Sibirien, etwa über Kirensk, Olekminsk, Jakutsk, Werchnekolimsk und Srednekolimsk bis zur Beringsstrasse führen, diese Meeresenge untertunneln und vom Vorgebirge Prinz Wales über Klondyke eine Verbindung mit dem nordamerikanischen Bahnnetz herstellen.

Nach einer Mittheilung der russischen Zeitschrift „Das Eisenbahnwesen" soll de Lobel im Jahre 1898 längere Zeit zum Studium der Verhältnisse in Alaska verweilt und 1899 der geographischen Gesellschaft in Paris über seine abenteuerlichen Pläne Vortrag gehalten haben. In der Folgezeit ist er dann noch zweimal nach Alaska gereist, nach seiner Rückkehr hat er auch vor einer Versammlung in der Sorbonne über seine Pläne und Forschungen berichtet. Seine Bemühungen zur Bildung einer französisch-amerikanischen Baugesellschaft mit einem Kapital von 200 000 000 D. für den Theil des auf amerikanischem Boden geplanten Unternehmens scheinen nach ausländischen Zeitungsberichten nicht ohne Erfolg geblieben zu sein. Nach einer Mittheilung der Zeitung „Amurski Krai" soll sich in Denver, der Hauptstadt Colorados, eine Gesellschaft für den Bau der sogen. „Trans-Alaska Railway" gebildet haben. Als Hauptsitz der Gesellschaft wird Seattle, im Staate Washington am Pugetsund, bezeichnet. Wegen der Baubewilligung sollen Verhandlungen mit der russischen und amerikanischen Regierung angestrebt werden.

Inzwischen hat de Lobel in dem Franzosen Pavot einen begeisterten Anhänger seiner Ideen gefunden. In einer Flugschrift, die die Ueberschrift „Le chemin de fer Trans-Alaska Sibérien" trägt und mit den Worten beginnt: „Von Paris nach Newyork in demselben Eisenbahnzuge", wird für das abenteuerliche Unternehmen Stimmung gemacht.

Als Gegner der de Lobel'schen Pläne tritt jetzt der russische Ingeniör P. Golowatschew auf. Er beschränkt sich in seiner Gegenschrift nur auf den Theil des de Lobel'schen Unternehmens, der die Eisenbahnanlage durch das nordöstliche Sibirien umfasst. Abgesehen von den kolossalen technischen Schwierigkeiten, die in den arktischen Gegenden Sibiriens bei dem Bahnbau überwunden werden müssen und die mit den Bauschwierigkeiten der eine mittlere Zone Sibiriens durchschneidenden sibirischen Hauptbahn in keiner Weise verglichen werden können, ist das ganze Unternehmen schon allein aus wirthschaftlichen Gründen zu verwerfen. Eisenbahnen, die ein bevölkertes Land durchschneiden oder als Kulturträger in ein spärlich besiedeltes Gebiet eindringen, das zwar schwer erreichbar ist, aber durch seine natürlichen Reichthümer eine Bevölkerung anzulocken vermag, werden einen wirthschaftlichen Nutzen bringen. Vom Nordosten Sibiriens kann weder das eine noch das andere behauptet werden. Hier entfallen auf einen Flächenraum von rund 3 980 000 Quadratkm (3 500 000 Quadratwerst) etwa 270 000 Bewohner oder nur 0,07 Bewohner auf 1 Quadratkm. Auf 4 739 Quadratkm (4 164 Quadratwerst) wird eine Ansiedelung gerechnet. Auf dieser gewaltigen Fläche im Nordosten von Jakutsk bis zur Beringsstrasse schweifen nur vereinzelte Nomadenstämme umher, sie ist durch klimatische und Bodenverhältnisse zur Unbewohnbarkeit verurtheilt, von einer Besiedelung kann hier nie die Rede sein. Im nordöstlichen Lenabecken, zwischen den Flüssen Wiljui, Jana und Olenok, ist die niedrigste Temperatur von — 68 ° C. oder — 54,4 ° R. beobachtet worden; dort liegt der Kältepol der Erde, zwischen Sommer und Winter treten Temperaturunterschiede bis 100 ° C. auf. Die mittlere Jahrestemperatur in Jakutsk beträgt — 8,7 ° R., in Srednekolimsk — 10,2 ° R. In der Umgebung von Jakutsk hat man im Winter in einer Tiefe von 115 m noch — 0,5 ° R. beobachtet, bei Werchnekolimsk thaut der Boden selbst im Sommer niemals auf. Im Jakutengebiet ist der Ackerbau bis zur Mündung der Flüsse Wiljui und Aldan, die sich in die Lena ergiessen, möglich; weiter nach Nordosten kann weder Pferde- noch Rindviehzucht betrieben werden. Rennthiere und Schlittenhunde bilden dort die einzigen Hausthiere der Nomaden.

Die Strecke von Irkutsk über Kirensk, Olekminsk, Jakutsk, Werchnekolimsk und Srednekolimsk bis zur Beringsstrasse wird wegen der durch die natürlichen Hindernisse bedingten Längenentwickelung der Bahn auf mindestens 7 467 km (7 000 Werst) geschätzt werden können. Die durchschnittlichen Baukosten der sibirischen Eisenbahn haben etwa 201 550 ℳ für 1 km (100 000 R. für die Werst) betragen, für eine Bahnanlage durch den nordöstlichen Theil Sibiriens bis zur Beringsstrasse werden mindestens 403 100 ℳ (200 000 R) für 1 km anzusetzen sein. Die Baukosten würden demnach für diesen Theil der „Chemin de fer Trans-Alaska Sibérien“ allein rund 3,10 Milliarden Mark oder 1,40 Milliarden Rubel beanspruchen, eine Summe, die beinahe den Jahresbetrag des russischen Staatshaushaltes erreicht. Für die Untertunnelung der Beringsstrasse und für die Bahnanlage durch Alaska bis zum Anschluss an das nordamerikanische Eisenbahnnetz wird sich die Bausumme kaum niedriger stellen.

Im übrigen scheinen die Franzosen die Bahnanlage durch das nordöstliche Sibirien den Russen allein überlassen zu wollen. In der Flugschrift heisst es: „Beide Nationen müssen einander entgegenarbeiten: die Russen von Irkutsk nach Nordosten bis zum Ostkap, die Amerikaner vom Fort Cudahy den Yukon abwärts bis zur Beringsstrasse.“ Bemerkenswerth ist auch die Behauptung des Herrn Pavot, dass die Bahn aus dem Tunnel unter der Beringsstrasse in die sibirischen Steppen führen wird. Die sibirischen Steppen liegen etwa 7 500 km südwestlich der Beringsstrasse, während das ganze Gebiet bis Irkutsk von einer nicht geringen Anzahl von Höhenzügen durchsetzt ist, die mit quer zu durchschneidenden Flussthälern abwechseln. Ueber die Verzinsung des de Lobel'schen Unternehmens, für dessen Durchführung in beiden Staaten Milliarden aufzubringen sein werden, gibt die Flugschrift des Herrn Pavot keinen Aufschluss.

— **Ueber das Verhältniss zwischen Dampf- und elektrischen Bahnen** enthält „Railr. Gaz.“ aus Anlass einer vor kurzem in Detroit stattgehabten Versammlung einer Gesellschaft von Strassenbahndirektoren eine auch für europäische Verhältnisse nicht uninteressante Betrachtung. Der Anblick der Entwickelung der elektrischen Bahnen rings um Detroit hätte das höchste Staunen erweckt. „Man sah dort schnellfahrende, schwere, wohl eingerichtete Wagen, die nicht nur Personen, sondern auch Fracht-, Stück- und Eilgut weit ins Land hinein beförderten. Eine Gruppe dieser elektrischen Bahnen reicht von Detroit bis zum Ostufer des Michigansees und wird bald in Chicago ihren Einzug halten (etwa 400 km von Detroit). Einige dieser Linien laufen Dampfbahnen parallel und haben thatsächlich deren lokalen Personenverkehr vernichtet; andere dienen landwirthschaftlichen Bezirken, welche bisher von Eisenbahnstationen weitab lagen. Einige von ihnen bringen den Dörfern nicht nur Beförderungsgelegenheit, sondern auch Licht und mögen ihnen, wenn wir einige Jahre weiter sind, auch Betriebskraft bringen. Man kann die Veränderungen im Beförderungswesen, die in den nächsten zehn Jahren durch die Elektrizität werden hervorgebracht werden, nicht vorhersehen; aber es ist klar, dass die leitenden Männer der Dampfbahnen alle Ursache haben, sich die elektrischen Bahnen zu Helfern und Verbündeten zu machen, statt sie zu Wettbewerbern werden zu lassen.“ Die Betrachtung schliesst mit der Mahnung, dass die Dampfbahnverwaltungen die Mitgliedschaft in dem amerikanischen Strassenbahnverein zu erwerben suchen sollten.

— **Die Betriebsergebnisse der Northern Pacificbahn, der Great Northern und der Chicago, Burlington and Quincy Railroad.** Der Zuwachs der Northern Pacificbahn an Roheinnahmen betrug im Betriebsjahre 1901/1902: 8 826 400 D. (= 35 305 600 Mark), der Zuwachs der Reineinnahmen 3 498 600 D. (= 13 994 400 Mark), obwohl nur 70 engl. Meilen (= 112,70 km) neue Bahnen hinzukamen. Die gesammten Roheinnahmen beliefen sich auf 41 387 380 D. (165 549 520 ℳ), die Betriebsausgaben auf 22 438 304 D. (= 89 753 216 ℳ), die gesammten Reineinnahmen auf 18 949 076 D. (= 75 796 304 ℳ). Bei der Great Northernbahn betrug der Zuwachs an Roheinnahmen in dem gleichen Betriebsjahre 8 294 000 D. (= 33 176 000 ℳ) gegen das Vorjahr, die gesammten Roheinnahmen beliefen sich auf 38 858 514 D. (= 155 434 056 ℳ), die Betriebsausgaben auf 20 874 317 D. (= 83 497 268 ℳ), die gesammten Reineinnahmen auf 17 984 196 D. (= 71 936 784 ℳ). Die Betriebslänge der Northern Pacificbahn betrug im Betriebsjahre 1901/1902: 5 750 englische Meilen (= 9 257,50 km), die Betriebslänge der Great Northernbahn 5 849 engl. Meilen (= 9 416,89 km). Bei der Chicago, Burlington and Quincy Railroad, der dritten von der Northern Securities Company kontrolirten Bahn, stellen sich die Ziffern folgendermaassen: Betriebslänge 8 124 engl. Meilen (13 079,64 km), Roheinnahmen 53 795 245 D. (= 215 180 980 ℳ), Zuwachs an Roheinnahmen gegen das Vorjahr 3 743 256 D. (= 14 973 024 ℳ), Betriebsausgaben 35 682 876 D. (142 731 504 ℳ), Zuwachs an Betriebsausgaben 1 613 968 D. (= 6 455 872 ℳ), Reineinnahmen 18 112 370 D. (= 72 449 480 ℳ), Zuwachs an Reineinnahmen 2 129 289 D. (= 8 517 156 ℳ).

— **Eisenbahnen auf Yucatan.** Drei der wichtigsten Eisenbahnen auf der Halbinsel Yucatan sollen zu der Company of the Consolidated Railroads of Yucatan mit einem Stammkapital von 22 000 000 D. (= 88 000 000 ℳ) verschmolzen werden. Dazu gehören die Merida - Valladolidbahn mit 114 engl. Meilen (= 183 km) bestehender und 81 engl. Meilen (= 130 km) im Bau befindlicher Linien, die von Merida durch Motul und Temax nach Valladolid mit einer Zweiglinie von Merida durch Conkal nach Progreso führt. Die zweite Bahn ist die Merida, Progreso und Izamalbahn mit 75 engl. Meilen (= 121 km) vollspuriger Bahnlinien von Merida nach Progreso und von Merida durch Tixkacob nach Izamal. Die dritte Bahn ist die Peninsula Railroad, die in einer Länge von 120 engl. Meilen (= 193 km) vollspuriger Linien von Merida südlich nach Campeche am gleichnamigen Meerbusen mit einer Zweiglinie nach Hunucma führt. Eine andere Zweiglinie dieser Bahn geht von Merida nach Ticul. Zwei andere Eisenbahnen, deren Aufnahme in die neue Gesellschaft später erfolgen soll, sind die Southeastern of Yucatan, die im Bau begriffen ist und von der erst 10 engl. Meilen vollendet sind, und die Merida-Petobahn, die in einer Länge von 114 engl. Meilen (= 183 km) von Merida nach Sotuta und von einem Punkte genau südlich von Merida ebenfalls nach Sotuta führt; von dort soll nach Peto gebaut werden. Die Sierra Railroad, für welche die Konzession in diesem Jahre ertheilt wurde, soll von Merida durch die Staaten Campeche, Tobasco nach Pichacalco im Staate Chiapas gebaut werden. Die Muella and Almacenes- und die Muella, Fiscal and Progreso-Gesellschaft, die Speicher und kurze Bahnlinien in Progreso bauten, sind für die Vereinigung angekauft worden.

Allgemeines.

— **Elektrische Eisenbahn in dem Stassfurter Salzwerk.** In dem genannten königlich preussischen Salzwerke befindet sich eine eigenartige elektrische Eisenbahn, über die wir einem Aufsatze des Bergassessors Westphal in der berg- und hüttenmännischen Zeitschrift „Glückauf“ folgende Angaben entnehmen. Die Bahn wurde im Dezember 1901 in Betrieb gesetzt und hat den Zweck, die am Achenbachschachte errichtete chemische Fabrik mit Kalirohsalzen von dem etwa 1,75 km entfernten Berlepsch-Maybach-Schachte her zu versorgen, nachdem der erstere Schacht wegen Ersaufens leistungsunfähig geworden ist. Wegen der zum Theil städtischen Bebauung des zwischenliegenden Geländes erschien in diesem Falle eine unterirdische Linienführung das verhältnissmässig billigste und zweckmässigste Auskunftsmittel, zumal auf diese Weise eine Um-

ladung des Salzes vermieden wurde, die bei etwaiger Anlage einer Drahtseilbahn nothwendig gewesen wäre. Die Bahn liegt nur 6 bis 10 m unter der Erdoberfläche in einem Tunnel von 2,20 m Höhe und 1,65 m Weite. Die Tunnelsohle befindet sich über dem Grundwasserstande, gleichwohl aber hat sich eine besondere Entwässerungsanlage erforderlich gezeigt. Dieser Tunnel enthält nur ein einfaches Gleis von 0,60 m Spurweite, welches jedoch nicht in der Mitte, sondern auf der einen Seite liegt, so dass neben ihm ein Raum von etwa einem halben Meter frei bleibt, auf welchem sich Menschen bewegen können, ohne von den vorbeifahrenden Zügen berührt zu werden. Die Stromzuführung erfolgt durch einen längs der Decke des Tunnels gespannten Draht. Die Lokomotiven haben zwei auf der Achse sitzende Motoren von je 12 PS. Die Bewegung der Züge geschieht — und darin liegt der Unterschied von jedem anderen Lokomotivbetriebe — ohne alle Begleitmannschaften, indem das Ingangsetzen und Anhalten der Wagen dadurch bewerkstelligt wird, dass die an den beiden Bahnenden thätigen Stationsbeamten die Stromzuführung je nach Bedarf regeln. Dagegen befindet sich die 1,3 m lange Mittelstrecke beständig unter Strom. Auf diese Weise werden Züge von 30 Wagen zu je 0,9 t Tragfähigkeit bewegt. Die Verständigung der beiden Endbahnhöfe untereinander erfolgt durch Fernsprecher. In den 11 Monaten, während deren dieser Betrieb mit führerlosen Lokomotiven im Gange ist, haben sich sämmtliche Vorrichtungen in tadelloser Weise bewährt.

— **Skandinavische Erztransporte nach dem Emdener Hafen.** Der „Nat.-Ztg." zufolge bereitet sich gegenwärtig eine bedeutende Verstärkung des Verkehrs dadurch vor, dass die Hamburg-Amerikalinie grosse Erztransporte von schwedischen und norwegischen Häfen übernommen hat. Sie hat sich durch mehrjährige Verträge solche Transporte gesichert und wird schon im nächsten Jahre 500 000 t Erze nach Rotterdam, Antwerpen und zu erheblichem Theil auch nach Emden zu befördern haben. Von dort gehen die Erze zur Verhüttung in den rheinisch-westfälischen Industriebezirk. Die genannte Rhederei hat ihre grossen Dampfer „Dortmund" und „Hoerde" unlängst besonders für Erztransporte erbauen lassen. Die zu befördernde Menge wird bis auf 1 000 000 t im Jahre steigen. Für die Einschiffung wird ausser dem nordschwedischen Hafen Luleå besonders der neue norwegische Hafen Narwik in Betracht kommen, wo die verschiffende Bergwerksgesellschaft grosse Ladevorrichtungen geschaffen hat und wo die der Vollendung entgegengehende Ofotenbahn endet. Der Dampfer „Dortmund" hat im laufenden Jahre bereits eine ganze Reihe solcher Transporte von Luleå nach Antwerpen ausgeführt — allerdings nicht für seine Rhederei, sondern in Miethe — und es hat sich herausgestellt, dass eine Reise im Durchschnitt 18 Tage dauerte. Zum Theil wurde der Kaiser Wilhelmkanal benutzt. Der grosse Dampfer, der eine Tragfähigkeit von 7 400 t hat, wurde in Luleå meist in 24 Stunden, einmal sogar in 19 Stunden voll beladen.

— **Eine Funkentelegraphenstation** für eine Reichweite von 800 km soll in Ober-Schöneweide bei Berlin errichtet und noch im Laufe dieses Winters versuchsweise in Betrieb genommen werden. Die Bedeutung eines derartigen Versuches erhellt daraus, dass die Station im Westen Calais, im Norden Stockholm, im Osten Lemberg und im Süden Venedig mit ihren elektrischen Wellen erreichen wird, wenn die Tragweite von 800 km wirklich geleistet wird. Die Einrichtung der Station in Ober-Schöneweide gründet sich auf die Ergebnisse und Erfahrungen der 110 Funkentelegraphenstationen, welche die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft nach dem System von Slaby-Arco bereits errichtet hat.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der unter Vorsitz des Ministerialdirektors Schroeder am 11. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde hielt Herr Dr. Franke von der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft zu Berlin einen Vortrag über drahtlose Telegraphie. Der Vortragende, der auch Vorstandsmitglied der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie System Professor Braun und Siemens & Halske ist, gab an der Hand einer Reihe von Vorführungen ein anschauliches Bild der wissenschaftlichen Grundlagen und der bisherigen Entwickelungsgeschichte dieses neuen Zweiges der Elektrotechnik. An den im Saale ausgespannten Drähten erläuterte er die Ausbreitung der elektrischen Wellen und die Bedeutung des von Professor Braun in Strassburg erfundenen geschlossenen Schwingungskreises zur Erzeugung solcher Wellen, welche für die drahtlose Telegraphie von grösster Bedeutung geworden ist und von allen Systemen verwendet wird. Er legte ferner die Wirkungsweise der von Professor Slaby erfundenen Multiplikatorspule sowie die Umwandlungen elektrischer Wellen dar und liess sich an der Hand von Schaltungsmustern über die Unterschiede der verschiedenen Systeme aus. Unter den Lichtbildern, die eine Reihe der von der Braun-Siemens-Gesellschaft ausgeführten Anlagen veranschaulichten, erregten besonderes Interesse die für die königliche Luftschifferabtheilung gelieferten fahrbaren Telegraphenstationen, mit denen während der letzten Kaisermanöver ausserordentlich günstige Ergebnisse erzielt sein sollen. Herr Dr. Franke hält den Werth des Wettstreites um die grösste erreichbare Entfernung in der Uebertragung von Nachrichten mittelst der drahtlosen Telegraphie für gering, da praktischen Nutzen nur solche Einrichtungen bringen, welche nicht nur einmal bei einem Rekordversuche, sondern immer und dauernd in voller Betriebssicherheit wirksam sind; letzteres müsste immer in die erste Linie gestellt werden, während die Entfernung erst in der zweiten Linie in Betracht kommt. Bezüglich der Abstimmung äusserte sich der Redner dahin, dass die Möglichkeit einer solchen innerhalb gewisser Grenzen ausser Zweifel stände und bei den Versuchen auch bereits erreicht worden sei, dass indess verbürgte Nachrichten über die praktische Verwendung einer Mehrfachtelegraphie nach diesem Grundsatz bisher von keiner Seite vorliegen. Die durch sehr interessante Versuche veranschaulichten Ausführungen des Herr Dr. Franke fanden die ungetheilte Aufmerksamkeit und den lebhaften Beifall der zahlreichen Versammlung.

Im Anschluss an den Vortrag machte Herr Regierungsbaumeister Schaar eine ausführliche Mittheilung über das Projekt einer Nord-Südbahn für das östliche Berlin nach dem Schwebebahnsystem. Der Vortragende betonte zunächst, dass die von ihm vorgeschlagene Linie Gesundbrunnen-Alexanderplatz-Rixdorf nicht als Wettbewerbsunternehmen zu der geplanten städtischen Nord-Süd-Unterpflasterbahn Reinickendorf-Schöneberg aufzufassen sei. Die Schwebebahn würde vielmehr die mangelnde Querbahn zur Verbindung des Nord- und Südringes mit der Stadtbahn und der elektrischen Hochbahn ersetzen. Sie würde die wichtigsten Geschäftsviertel durchqueren und vorwiegend der in den nördlichen, südlichen und südöstlichen Vierteln wohnenden Bevölkerung zu Gute kommen. In Berlin finde sich kaum eine zweite Linie, für die ein so grosses Verkehrsbedürfniss vorläge, wie Redner an einer graphischen Darstellung der Verkehrsdichtigkeit erläutert.

Bei der Streitfrage, ob „Untergrundbahn" oder „Schwebebahn", sei bestechend für das grosse Publikum der Gedanke, Untergrundbahnen etwa nach dem Pariser Muster zu bauen; dem stände aber das wirthschaftliche Bedenken entgegen, dass die ausserordentlich hohen Anlagekosten den Untergrundbau für Berlin nur in den seltensten Fällen rechtfertigen, nämlich da, wo ein ausnahmsweise starker Verkehr die Rentabilität gewährleiste. Es läge aber um so weniger die Nothwendigkeit vor, nur Untergrundbahnen zu bauen, als sich die Schwebebahn sehr wohl so gestalten liesse, dass sie allen berechtigten Anforderungen an gefällige ästhetische Wirkung gerecht werde. Selbstverständlich könne man die Schwebebahn ebenso gut unter Pflaster führen, wie jede andere zweischienige Bahn. Man sollte aber auch nicht vergessen, dass eine Schwebebahn für Berlin nur 1 500 000 *M.* für das Kilometer kosten würde, während die Untergrundbahn mit mindestens 5 000 000 *M.* für das Kilometer veranschlagt sei. Für dasselbe Geld, was der Untergrundbau erfordert, könnte man demnach ein dreimal so grosses Netz an Schwebebahnen schaffen und damit nicht nur einigen bevorzugten Stadttheilen, sondern der Gesammtbevölkerung der Grossstadt dienen.

Bücherschau.

— **Deutscher Eisenbahnkalender auf das Jahr 1903.** Mit dem Bildniss des preussischen Staatsministers Budde. 9. Jahrgang. Herausgegeben vom Eisenbahnsekretär A. Scharr. Berlin, Verlag von A. Bodenburg. Preis 1 *M.*

Die neue Ausgabe des für den Dienst des Eisenbahnbeamten nach Form und Inhalt auf das sachgemässeste eingerichteten Kalenders wird vielen unserer Leser ein willkommenes Handbüchlein sein. Zusammengedrängt auf den knappen Raum von reichlich 300 Seiten, enthält das Buch eine Reihe kurz gefasster Aufsätze über die wichtigsten Gebiete des Eisenbahnwesens und berücksichtigt namentlich auch die im Laufe des gegenwärtigen Jahres im Bereiche der preussischen Verwaltung getroffenen Neueinrichtungen; so bringt es z. B. auf S. 114 ff. die Bestimmungen über die Aufstellung von Hilfszügen für Unfälle und das Verzeichniss der Stationsorte für Arzt- und Hilfsgeräthschaftswagen. Ferner geben die auf S. 219 ff. gegebenen Erläuterungen zum Thiertarif durch passend gewählte Beispiele dem abfertigenden Beamten für die richtige Behandlung eine zweckmässige Handhabe. Eine willkommene Zugabe zu dem regelmässig wiederkehrenden Inhalt eines Kalenders dürfte es sein, dass er auch die Regeln für die mit dem 1. Januar 1903 im dienstlichen Verkehr anzuwendende neue Rechtschreibung enthält.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 6,17 km lange Strecke Rückers-Reinerz der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten. Gleichzeitig wird der Stationsname Rückers-Reinerz in Rückers abgeändert.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Weetzen-Haste belegene Station Bad Nenndorf führt fortan die Bezeichnung „Gross-Nenndorf“.

Direktionsbezirk Magdeburg. Der an der Bahnstrecke Schandelah-Oebisfelde gelegenen Haltestelle Gross-Twülpstedt wird vom 1. Dezember d. J. ab die Benennung „Klein-Twülpstedt“ beigelegt werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 560 vom 12. November d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Errichtung zweier Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Prag (abgesandt am 17. November d. J.).

Nr. I 563 vom 15. November d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen sowie an die zur Prüfung des Entwurfs eines Nachtrages zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend den Entwurf eines vom 1. Januar 1903 ab gültigen II. Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 15. November d. J.).

Nr. I 573 vom 12. November d. J. an die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Bezug von Drucksachen (abgesandt am 17. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 25. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Lehrte-Stendal zwischen den Stationen Mieste und Gardelegen belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Solpke für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Solpke direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie von lebenden Thieren mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 14. November 1902. (2998)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Gernrode (Harz).

Am 1. Dezember d. J. wird die Station Gernrode (Harz) auch für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art eingerichtet werden.

Magdeburg, den 11. Nov. 1902. (2999)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. wird der an der Strecke Mohrungen-Wormditt zwischen Mohrungen und Gr. Hermenau gelegene Personenhaltepunkt Schertingswalde auch für den Stück- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sind ebenso wie lebende Thiere, Leichen und Sprengstoffe von der Abfertigung in Schertingswalde ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 14. Nov. 1902. (3000)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Schliessung von Stationen.

Am 1. Januar 1903 wird die Haltestelle Esch i. Westf. für den gesammten Thierverkehr geschlossen.

Münster, 13. November 1902. (3001)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Die Verkehrsstörung der westlichen Theilstrecke Stryj-Hnizdyczow-Kochawina der am 12. Juli 1900 wegen Hochwassers unterbrochenen Linie Stryj-Chodorow wurde am 15. November l. J. behoben. (Siehe Vereinszeitung Nr. 79 vom 10. Oktober 1900.)

Wien, am 16. November 1902. (3002)
Der k. k. Direktor.

4. Güterverkehr.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Blankenhagen der Teutoburger Wald-Eisenbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 als Empfangsstation aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 14. November 1902. (3003)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif tritt mit Gültigkeit vom 25. November d. J. ein direkter Frachtsatz von 0,25 ℳ für 100 kg für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts von Pillau nach Königsberg i/Pr. Cranzer Bahnhof in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (3004)

Königsberg i/Pr., den 17. Novbr. 1902
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.

Die vom 10. Dezember 1901 bezw. 10. Februar, 1. März, 1. April und 1. Mai 1902 durch Bekanntmachung in der Vereinszeitung eingeführten direkten Frachtsätze für Heu und Stroh zwischen Stationen der königl. ungarischen Staatsbahnen und Altkarbe, Berlin, Breslau, Bunzlau, Gleiwitz, Guhrau, Kattowitz, Laurahütte, Mochbern, Posen, Ratibor, Sacrau und Tarnowitz treten am 31. Dezember d. J. ausser Geltung.

Breslau, den 17. November 1902. (3005)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. wird die Station Devant-les-Ponts der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 25 für die Beförderung von Petroleum usw. rumänischen Ursprungs einbezogen:

Kilometer	Nach Devant-les-Ponts von	Ausnahmetarif 25		
		I	II	III
		Pfennige für 100 kg		
702	Passau Donaul. transit . . .	271	180	170
584	Regensburg Donaul. tr. .	245	163	153
659	Deggendorf Donaul. tr. .	267	180	170

München, den 14. November 1902. (3006)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Dezember d. J. gelangt ein direkter Ausnahmefrachtsatz von Złoczów, Station der k. k. österreich. Staatsbahnen, nach Gantsch, Station der sächsischen Staatseisenbahnen, in

Höhe von 386 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 14. November 1902. (3007)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1902 wird die Station Buckow b. Beeskow in die Seehafen-Ausnahmetarife D und D[1] für Dextrin und Kartoffelstärkefabrikate einbezogen. Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, 11. November 1902. (3008)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 wird die Station Schwadorf (St. E. G.) mit Frachtsätzen für Getreide nach München einbezogen.

München, am 15. November 1902. (3009)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-deutsch-russischer Gütertarif, Theil V, Abtheilung A.

Ausnahmetarif für Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1902 alten/1. Januar 1903 neuen Stils werden die Artikel:

„Schalen von Buchweizen und anderen Getreidearten, Spreu (Mjakina), Pjela (Spreu) und Polowa (Spreu)“

in den Getreideausnahmetarif — Kategorie III — aufgenommen.

Hierdurch treten für die Beförderung dieser Artikel Frachterhöhungen ein.

Bromberg, 11. November 1902. (3010)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. wird in den Waarenverzeichnissen der Ausnahmetarife 7a für Eisenerze usw. und L für überseeische Eisenerze etc. hinter den Worten: „Hammer- und Walzenschlacken“ nachgetragen: „auch Hammerschlag“.

Magdeburg, 13. November 1902. (3011)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Theil II, Heft 6 vom 1. April 1895.

Am 1. Dezember 1902 kommt der Nachtrag II zur Einführung.

München, den 14. Nov. 1902. (3012)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 gelangt in Ergänzung des A.-T. Nr. 46 (Blei, Schwefelsäure) zwischen Aussig und Hof ein Frachtsatz von 1,33 ℳ für 100 kg, gültig bei Aufgabe von mindestens 5 t, zur Einführung.

München, den 14. Nov. 1902. (3013)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 20. November d. J. tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV (Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster) der Nachtrag 2 in Kraft, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen neue, über die Neubaustrecke Schandelah-Oebisfelde ermittelte Tarifkilometer, Frachtsätze für die Station Gohfeld und für die demnächst zur Eröffnung gelangenden Stationen Solpke und Ermelinghof und einen Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit den Kleinbahnen Kyritz-Perleberg, Kyritz-Breddin und Viesecke-Glöwen enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 13. Nov. 1902. (3014)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 ab wird die Station Nussdorf K. K. St. B. in demselben Umfange in das Tarifheft 1 wieder aufgenommen, in welchem für den Verkehr mit Wien II (K. F. J. B.) direkte Frachtsätze bestehen. Für die Station Nussdorf gelten daher vom vorbezeichneten Tage wieder wie früher dieselben Frachtsätze wie für Wien II (K. F. J. B.).

Die Bestimmung unter Punkt 9 des Tarifnachtrages 2 vom 1. Juni 1901 wird hiernach aufgehoben.

Breslau, den 10. November 1902. (3015)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der kaiserlichen Generaldirektion in Strassburg vom 29. Oktober d. J. wird veröffentlicht, dass die im Verkehre mit den Stationen der königlich preussischen Staatsbahnen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zwötzen bei Verkehrsleitung über Alt-Münsterol erreichbaren niedrigsten Gesammtfrachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig (bayer. und Dresdn. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zwötzen der sächsischen Staatseisenbahnen bei Benutzung des Weges über Genf, Verrières oder Delle im Rückvergütungswege gewährt werden.

Dresden, am 17. November 1902. (3016)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der k. bayer. Staatsbahnen und der schweizerischen Bahnen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Ab 20. d. Mts. werden die Ladestellen Algringen, Bathenthal, Burbach, Halberg, Wilhelm in obigen Tarif einbezogen.

Nähere Aufschlüsse geben die betheiligten Dienstesstellen.

München, den 16. November 1902. (3017)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 werden weitere württembergische Stationen für den Verkehr mit der bayerischen Station Amorbach in den Ausnahmetarif 2b für Holzsägemehl (Holzsägespähne) als Streumittel einbezogen.

Nähere Aufschlüsse geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

München, den 16. November 1902. (3018)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. November 1900.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1902 wird die Station Seulbitz in den Tarif aufgenommen.

München, den 16. November 1902. (3019)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern.

(A.-T. Nr. I vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Am 1. Dezember 1902 gelangt der IV. bezw. III. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält ausser verschiedenen Ergänzungen und Aenderungen, insbesondere der Schnitt-Tafel b, eine Neuauflage der Anstossbeträge für die bayerischen Lokalbahnstrecken.

München, den 13. November 1902. (3020)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Feld- und Pflastersteinen im Binnenverkehr der Stralsund-Tribseer Eisenbahn die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien der preussischen Staatsbahn in Kraft.

Die Frachtsätze sind von den Abfertigungsstellen und den Zugführern der Bahn zu erfahren.

Stralsund, den 12. Nov. 1902. (3021RM)
Der Vorstand.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschl. den 31. August 1904 auf den Stationen eingehen, von denen die Ausfuhr stattfinden soll, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in dem Ausnahmetarif 14 vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den bezeichneten Stationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Cöln, den 13. November 1902. (3022)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der vom 15. Januar 1895 ab gültige Ausnahmetarif für den direkten Güterverkehr von Danzig und Neufahrwasser nach Mlawa transito zur Ausfuhr nach den an der Linie Brest-Minsk-Smolensk-Wjasma-Moskau sowie den östlich und südlich dieser Linie gelegenen russischen Stationen nebst Nachträgen tritt am 1. Januar 1903 ausser Kraft. Ersatz für diesen Tarif bieten Frachtsätze, welche in dem Theil II, Heft 2 des niederländisch-deutsch-russischen Grenztarifs veröffentlicht sind bezw. zum gleichen Zeitpunkt noch veröffentlicht werden.

Danzig, den 15. November 1902. (3023)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Tarifheft 1 und 2.

Am 19. Dezember 1902 alten/1. Januar 1903 neuen Stils treten zu den Tarifheften 1 und 2 für obenbezeichneten Verkehr die ersten Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten ausser bereits früher bekannt gemachten Aenderungen:

a) neue und anderweite Frachtsätze für Stationen der preussischen, sächsischen, bayerischen, württembergischen und badischen Staatseisenbahnen sowie der Reicheisenbahnen in Elsass-Lothringen, der ostpreussischen Südbahn, niederlausitzer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn;

b) Ergänzungen und Berichtigungen.

Neben zahlreichen Verkehrserleichterungen und Frachtermässigungen treten in einzelnen Fällen auch Tariferhöhungen ein.

Die in dem Nachtrage zum Tarifheft 1 enthaltenen Aenderungen des Ausnahmetarifs 9 für Steinkohlen usw. sind ausserdem noch in einem besonderen Nachtrage zu dem s. Zt. (als Auszug aus dem Theil II, Heft 1) herausgegebenen Sonderabdruck des Ausnahmetarifs 9 zusammengefasst.

Druckstücke der Nachträge können vom 8. Dezember neuen Stils 1902 ab durch Vermittelung der betheiligten Abfertigungsstellen oder von der Fahrkartenausgabestelle zu Bromberg käuflich bezogen werden. Bis dahin ertheilt die unterzeichnete Verwaltung Auskunft über einzelne Frachtsätze.

Bromberg, den 15. Nov. 1902. (3024)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1902 alten/1. Januar 1903 neuen Stils gelangt der Nachtrag I zum Theil II zur Einführung. Derselbe enthält Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften und Aenderungen der Güterklassifikation. Neben Ermässigungen treten für einzelne Gegenstände auch Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, durch deren Vermittelung der Nachtrag I zum Preise von 0,40 ℳ käuflich zu beziehen ist.

Bromberg, den 13. Novbr. 1902. (3025)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Zum 20. November d. J. gelangt für die Beförderung von „Pflastersteinen zur Herstellung von Reihenpflaster" von Herdorf nach Bremen der Ausnahmefrachtsatz von 0,75 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 12. November 1902. (3026)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-französischer Verkehr.

Der für die Beförderung von Gaskohlen in Sonderzügen von Ruhrzechen nach der Station Paris der französischen Nordbahn bestehende Ausnahmefrachtsatz von 153,30 Francs für 10 t tritt mit dem 31. Dezember d. J. ausser Kraft. Sendungen in den betreffenden Stationsverbindungen werden von diesem Zeitpunkte an auf Grund des rheinisch-westfälisch-belgischen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. in gebrochenem Verkehr abgefertigt, wodurch Frachterhöhungen bis zu 0,75 Francs für 10 t eintreten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 11. November 1902. (3027)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. wird die Station Jossa des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstation in die Abtheilung A des vorbezeichneten Tarifs einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 der Satz:

Offenbach (Dillkreis) - Eschweiler auf . . . . . . 0,31 ℳ
Offenbach (Dillkreis)-Vienenburg auf . . . . . . 0,50 „

berichtigt.

Essen, den 11. November 1902. (3028)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 25. d. Mts. treten für Bier des Ausnahmetarifs Nr. 5 unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen die nachstehenden direkten Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

Nach	Berlin Potsdamer Bahnhof	
	a	b
Von	Pfennige	
Pilsenetz k. k. St. B.	292	263

Breslau, den 14. November 1902. (3029)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holz- und Rinden-Ausnahmetarif Theil IV, Heft 1 vom 1. Oktober 1898.)

Ab 1. Dezember 1902 wird die Station Lamprechtshausen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft mit folgenden direkten Frachtsätzen in die Abtheilung für Schleifholz (Nachtrag IV, Seite 4—7) aufgenommen:

Nach	Abtheilung	Von Lamprechtshausen Frachtsätze für 100 kg in Mark
Station der grossh. badischen Staatseisenbahnen:		
Kehl	a	1,38
	b	1,79

Für die Ueberstellung von der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft gelangt ausserdem eine Gebühr von 0,85 ℳ für den Wagen zur Einhebung.

München, den 14. November 1902. (3030)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch - schweizerischer Güterverkehr.

Die auf den Seiten 15—18 des IV. Nachtrags zum südwestdeutsch - schweizerischen Tarifheft I B enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Eisen und Stahl usw.) für Strassburg usw. transit Wasserweg gelten mit sofortiger Wirkung auch für den Lokalverkehr dieser Stationen.

Karlsruhe, den 13. November 1902. (3031)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Württembergisch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Getreide usw. ab Ulm nach Sins (schweiz. Bundesbahnen) in Ladungen von 10 000 kg ein Ausnahmesatz von 1,66 Frcs. für 100 kg in Kraft.

Stuttgart, den 11. November 1902. (3032)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Direkte Frachtsätze für Scherben von Thonwaaren.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für die Beförderung von Scherben von Thonwaaren aller Art bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von Altkladno B. E. B. nach	Mark	
Düsseldorf-Bilk	1,95	pro 100 kg
Düsseldorf-Derendorf . .	1,94	
Düsseldorf-Grafenberg .	1,95	
Düsseldorf-Hafen	1,95	
Düsseldorf-Lierenfeld . .	1,94	
Jünkerath-Stadtkyll . . .	1,96	
Obercassel bei Düsseldorf	1,96	
Witten-West	1,85	

Wien, am 11. November 1902. (3033)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach.

Einführung eines Nachtrages zum Lokal-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt der Nachtrag I zum Lokal-Gütertarife, Theil II (gültig vom Tage der Betriebseröffnung) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Preis: 10 Heller. Der Nachtrag kann vom 17. Dezember 1902 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 14. November 1902. (3034)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als betriebführende Verwaltung
der Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach.

K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages zum Lokal-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt der Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif Theil II (vom 1. März 1899) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Abschnitte A und D des Tarifes. Preis 10 Heller.

Der Nachtrag kann vom 17. Dezember 1902 ab bei der gesellschaftlichen kom-

merziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 14. November 1902. (3035)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Leoben - Vordernberger Eisenbahn.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Aufhebung der bestehenden und Einführung einer neuen Auflage des Lokal-Gütertarifes.

Mit Ende Dezember 1902 tritt die Auflage vom 1. Januar 1901 des Lokal-Gütertarifes, Theil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft sammt den Nachträgen I—III ausser Wirksamkeit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt eine Neuauflage des Lokal-Gütertarifes, Theil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Kraft.

Preis: 1 Kr.

Wien, am 14. November 1902. (3036)

Oesterreichisch - ungarisch - Lindau - vorarlberger Eisenbahnverband.

Gebührenermässigung.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in Abänderung der Kundmachung (2700) in Nr. 81 dieses Blattes vom 16. Oktober 1901 die für die Doppelbefahrung der Strecke Mura - Keresztur - Nagy = Kanizsa festgesetzte Gebühr von 8 Heller auf 4 Heller für 100 kg ermässigt.

Wien, am 11. November 1902. (3037)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Güterverkehr.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der städtischen Gepäckexpeditionsstelle der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn in Karlsbad (Neue Wiese, Haus Blaues Schiff).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 bis auf Widerruf wird die bisher nur für die eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck eingerichtet gewesene städtische Gepäckexpeditionsstelle der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn in Karlsbad auch als selbständige Aufgabe- bezw. Kartirungs- und Verrechnungsstelle für Eilgüter, die zum Versande ab Station Karlsbad (B. E. B.) bestimmt sind, unter der Bezeichnung „Karlsbad (B. E. E.) Stadtbüreau" eröffnet.

Von der Aufnahme und eisenbahnmässigen Abfertigung als Eilgut im Stadtbüreau sind ausgeschlossen: Leichen, lebende Thiere, explosive Gegenstände, aussergewöhnlich umfangreiche Gegenstände und Sendungen, bei denen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen oder länger als 7 m sind.

Die Aufnahme von Eilgütern findet nur an Werktagen, und zwar von 7 Uhr früh bis 6 Uhr Abends statt.

Die Frachtberechnung für den Transport auf der Eisenbahn erfolgt zu den Frachtsätzen der Station Karlsbad (B. E. B.). Die Lieferzeit wird ab der Station Karlsbad (B. E. B.) berechnet.

Die Ausfertigung von Nachnahmescheinen und Frankaturnoten, die Auszahlung von Baarvorschüssen und Nachnahmen nach Eingang, sowie der Ausgleich der zurücklangenden Frankaturnoten wird selbstverständlich in der Expeditionsstelle Karlsbad (B. E. B.) Stadtbüreau selbst vorgenommen.

Ueber Verlangen des Absenders werden die Güter aus den Behausungen und Geschäftsräumen abgeholt. In diesem Falle wird dem Absender von Eilgütern vorerst nur eine Interimsbestätigung eingehändigt. Die diesfälligen Anmeldungen können bei der genannten Expeditionsstelle mündlich, schriftlich, mittelst Telephon oder mittelst Telegraph erfolgen. Die reglementarische Haftung der Eisenbahn für derlei Güter beginnt erst mit dem Zeitpunkte der eisenbahnmässigen Abfertigung des Reisegepäcks bezw. des Abschlusses des Frachtvertrages in der Expeditionsstelle Karlsbad (B. E. B.) Stadtbüreau.

Für die Ausfertigung von Eilgutfrachtbriefen in der genannten Expeditionsstelle über Verlangen des Absenders wird eine Schreibgebühr von 10 h für einen Frachtbrief erhoben.

Für die Zufuhr der Güter von der Expeditionsstelle Karlsbad (B. E. B.) Stadtbüreau nach dem Bahnhofe Karlsbad (B. E. B.) werden die nachstehend angeführten Zustreifgebühren für jede Sendung getrennt berechnet:

Zustreifgebühren in Hellern

Reisegepäck	Eilgüter				Anmerkung
für					
je angefangene 50 kg des auf einem Gepäckschein verzeichneten Gewichtes ohne Rücksicht auf die Stückzahl des Gepäcks	Reiseeffekten		Handels- und sonstige Güter		
	für die ersten 50	für je weitere 10	für die ersten 50	für je weitere 10	
	Kilogramm				
140 (einschliesslich 20 h Trägerlohn)	80	16	50	10	Bei Abholung der Eilgüter aus den Behausungen und Geschäftsräumen tritt eine Erhöhung der Zustreifgebühren nicht ein.

Ein Abgabedienst für Eilgut besteht in der genannten Expeditionsstelle nicht.

Prag, am 12. November 1902. (3038)

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz.

Gebührenermässigung.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die im Verbands - Gütertarife Theil III, Heft 2 vom 1. November 1902 auf Seite 19 in der Fussnote (*) angeführte Gebühr für die Doppelbefahrung der Strecke Mura-Keresztur - Nagy Kanizsa von 8 Heller auf „4 Heller" für 100 kg ermässigt.

Wien, am 12. November 1902. (3039)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. böhmische Nordbahngesellschaft.

Einführung eines neuen Lokal-Personentarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt ein neuer Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Lokalverkehre der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft und der Lokalbahnen Böhm.=Kamnitz-Steinschönau, Röhrsdorf-Zwickau i. B. und Schluckenau-Nixdorf in Kraft, welcher mit Berücksichtigung der laut Gesetzes vom 19. Juli 1902 R.-G.-Bl. Nr. 153 am 1. Januar 1903 in Wirksamkeit tretenden Fahrkartensteuer und der auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen bestehenden Tarifeinheiten theils erhöhte Fahrpreise, theils auch Ermässigungen bei besonders berechneten Fahrpreisen enthält und bei der Direktion sowie auch im Wege der Stationen der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft zum Preise von 1 Kr. per Stück bezogen werden kann.

Hierdurch wird der Lokaltarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden vom 1. Januar 1898 nebst dem Nachtrage I aufgehoben.

Prag, am 14. November 1902. (3040)

Die Direktion.

Oesterreichisch - deutsch - niederländischer Personen- und Gepäckverkehr über Zevenaar, Nymegen, Venlo und Wesel=Goch.

Am 1. Januar 1903 werden für den Verkehr zwischen Station Wien (Westbahnhof) einerseits und niederländischen Stationen andererseits über Zevenaar, Nymegen, Venlo und Wesel=Goch neue erhöhte Fahrpreise eingeführt. Die neuen Fahrpreise sind bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion zu erfahren.

Cöln, den 7. November 1902. (3041)

Königliche Eisenbahndirektion zu Cöln,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. böhmische Nordbahngesellschaft, zugleich namens der Lokalbahn Mseno-Unter=Cetno.

Einführung je eines Nachtrages II zu den Gebührentarifen der Lokalbahnen Kuttenthal - Unter = Cetno und Mseno - Unter = Cetno.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt je ein Nachtrag II zu den Gebührentarifen Theil II für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf den Lokalbahnen Kuttenthal-Unter=Cetno und Mseno-Unter=Cetno in Kraft. Diese Nachträge enthalten mit Berücksichtigung der laut Gesetzes vom 19. Juli 1902 R.-G.-Bl. Nr. 153 am 1. Januar 1903 in Wirksamkeit tretenden Fahrsteuer geänderte Fahrpreise, ferner neue Bestimmungen für die Beförderung von Arbei-

tern, Organen der k. k. Sicherheits- und Finanzwache, sowie Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare dieser Nachträge können zum Preise von 10 Hellern pro Stück bezogen werden.

Prag, am 14. November 1902. (3042)
Die Direktion.

Infolge Einführung einer Fahrkartensteuer in Oesterreich werden die Fahrpreise für den Verkehr zwischen elsass-lothringischen und österreichischen Stationen über die Schweiz und den Arlberg vom 1. Januar 1903 ab erhöht.

Strassburg, 13. November 1902. (3043)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. Januar 1903 ab werden die Fahrpreise für den Verkehr zwischen deutschen Stationen und London über Avricourt und Alt-Münsterol theilweise erhöht.

Strassburg, 13. November 1902. (3044)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. Januar 1903 an werden die Fahrpreise im Verkehr auf den Strecken Niedergrund Landesgrenze-Bodenbach und Tetschen und Zittau Landesgrenze-Reichenberg um die österreichische Fahrkartensteuer erhöht, die für diese Strecken 12 % für die I. und II. Klasse, sowie 9,5 % für die III. und IV. Klasse beträgt. In den Gebühren für Sonderzüge tritt für die genannten Strecken eine Vertheuerung um 12 % ein. Nähere Auskunft ertheilt die Verkehrskontrole I hier, Strehlenerstr. 1.

Dresden, am 15. November 1902. (3045)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der mitbetheiligten
deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Vom 1. Januar 1903 ab werden die Preise für Viehbegleiter im Verkehre auf den Strecken Niedergrund Landesgrenze-Bodenbach und Tetschen, sowie Zittau Landesgrenze-Reichenberg um die österreichische Fahrkartensteuer erhöht. Die Erhöhung beträgt 9,5 % der für die Ermittelung der Beförderungspreise maassgebenden Einheitssätze.

Dresden, den 15. November 1902. (3046)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der mitbetheiligten
deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Januar 1903 wird ein neuer Personen- und Gepäcktarif, Theil II, für den Saarbrücken-pfälzischen Verkehr eingeführt. Hierbei treten in einigen Stationsverbindungen geringe Preiserhöhungen ein.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. der vom 1. März 1896 ab gültige Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken einerseits und Stationen der pfälzischen Eisenbahnen andererseits nebst Nachtrag I vom 1. März 1898;
2. der vom 15. November 1888 ab gültige Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Saarbrücken-pfälzischen Verkehr nebst Nachtrag I vom 1. September 1893 bezüglich der in denselben enthaltenen Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. (3047)

St. Johann-Saarbrücken, 14. Nov. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für den englisch und französisch-belgisch-deutsch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischen Personenverkehr.
Heft F und E.

Am 1. Januar 1903 tritt ein Berichtigungsblatt für die oben bezeichneten Tarife in Kraft. Es enthält grösstentheils Erhöhungen neben einzelnen geringfügigen Ermässigungen sowie die Aufhebung der Tarifsätze nach und von Carlsbad B. E. B.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 15. November 1902. (3048)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn.

Vom 14. November 1902 wird in den Ausnahmetarif E für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen Kolonien (Seite 4 des Nachtrages 3) die Stationsverbindung Königsberg-Pillau mit einem Frachtsatze von 0,22 ℳ für 100 kg einbezogen. Dieser Frachtsatz gilt für die Zeit der geschlossenen Königsberger Schifffahrt, während für die Zeit der offenen Königsberger Schifffahrt der bestehende Ausnahmetarifsatz von 0,18 ℳ für 100 kg zur Berechnung kommt. Die Ausfuhrfrist wird für derartige Sendungen nach Pillau, die in der Zeit vom 14. November 1902 bis 31. August 1904 dort eingehen, auf 18 Monate festgesetzt. Für Sendungen, die nach dem 31. August 1904 in Pillau eingehen, gilt wiederum die Ausfuhrfrist von 12 Monaten.

Direktion. (3049H&V)

7. Verdingungen.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 354 500 Stück Hakenplatten, 160 000 Stück Klemmplatten, 3 859 t Laschen, 7 100 Stück Uebergangslaschen, 215 900 Stück Unterlagsplatten, 5 000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 26 000 Stück Futterbleche, 153 t Fussbleche für Weichenböcke, 14 t Unterlagsplatten zu Weichen.

Gruppe B: 149 t Hakennägel, 14 t Hakenschrauben, 429 t Laschenschrauben, 888 t Schwellenschrauben, 79 t Schrauben zu Weichen.

Gruppe C: 13 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 15 000 Stück Mutternstellkappen, 369 000 Stück Schwellenbezeichnungsnägel, 267 000 Stück Unterlagsringe, 2 900 Stück Weichenböcke, 3 400 Stück gusseiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bimarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 22. November d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 17. Dezember d. J.

Essen (Ruhr), den 6. Nov. 1902. (3050)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Loos Nr. 99 der am 20. d. Mts. bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion zum Verkauf kommenden Oberbau- und Baumaterialien scheidet aus.

Erfurt, den 15. November 1902. (3051)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkaufsausschreibung.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die im Materialmagazin Wien (bezw. Simmering) lagernden Altmetalle, als: Kupfer, Messing, Rothgussmetall, Zink etc. im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen.

Die Abgabe hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare und Verkaufsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, III. Stock, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko einer Station oder auch mehrerer Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft zu notiren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kouvert versiegelt, längstens bis zum 26. November 1902, 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzubringen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingungen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 20. Dezember l. J. im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theilquantitäten einzelnen Offerenten zu überlassen oder auch sämmtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen.

Wien, im November 1902. (3052)
Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 92. | 22. November 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Selbstkosten des Personenverkehres.

Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat sich das grosse Verdienst erworben, die vielumstrittene Frage der Selbstkosten des Personenverkehres neuerdings in der Beschränkung auf die Verhältnisse des eigenen Netzes gründlich erörtert und die Ergebnisse in ausführlichen Berechnungen niedergelegt zu haben, welche auch die angewendete Methode erkennen lassen. Die Veranlassung zu dieser höchst dankenswerthen Arbeit war eine aus dem Landtag an das Ministerium gerichtete Anfrage, deren besonderer Inhalt hier nicht weiter interessirt. Es handelte sich hierbei um Einzelheiten der im württembergischen Landtag bekanntlich sehr lebhaft erörterten Frage einer durchgreifenden Personentarifreform. Das Ergebniss dieser Erörterungen ist im Leitaufsatz der Nr. 51 d. Ztg. aus hervorragend sachverständiger Feder scharf beleuchtet. Ist auch in den sehr umfangreichen Landtagsverhandlungen nur von neuem zu Tage getreten, wie weit die Ansichten auseinandergehen, wie schwierig die Voraussagen über finanzielle Wirkungen bestimmter Tarifmaassregeln sind, so hat doch die ganze parlamentarische Aufrollung das Gute gehabt, zu den erwähnten Berechnungen Anlass zu geben, deren dauernder Werth auch vom Verfasser des genannten Leitaufsatzes anerkannt wird. Der Generaldirektor der württembergischen Staatsbahnen, Staatsrath v. Balz, sagte von diesen Berechnungen im Landtag zwar bescheiden, sie seien ein Versuch, für den kein Vorgang vorhanden gewesen sei, und sie bedürften der Nachprüfung, wenn man einmal mit der That einer Reform vorgehen wolle, jedenfalls aber ist es ein auch von ihm betonter besonders glücklicher Umstand, dass sie für das Jahr 1899 aufgestellt sind, das finanziell günstigste Jahr, das die deutschen Bahnen und die württembergischen Staatsbahnen seit langer Zeit erlebt haben. Man wird also zu dem Schluss berechtigt sein, dass in jenem Jahre das Verhältniss der Selbstkosten zu den Einnahmen ein besonders günstiges war.

Ehe wir auf die Einzelheiten der württembergischen Berechnungen und ihrer Methode eingehen, sei hier noch eine allgemeine Bemerkung über die Bedeutung der Selbstkostenfrage gestattet. Dass die Frage der gesammten Selbstkosten beim Betriebe eines Eisenbahnunternehmens, mit denen ja die Höhe des sogen. Betriebskoeffizienten in unlösbarem Zusammenhange steht, die wichtigste Frage der gesammten Eisenbahnfinanzwirthschaft ist, darüber ist ja kein Zweifel. Wohl aber ist die Ansicht weit verbreitet und wird von ausgezeichneten Fachmännern vertreten, dass es darauf, in welcher Weise sich die Selbstkosten auf die einzelnen Zweige des Eisenbahnverkehres vertheilen, gar nicht ankomme, wenn nur der Eisenbahnbetrieb, als Einheit betrachtet, seine Selbstkosten decke. Wir können diese Anschauung nicht theilen. Allerdings wird ja die Frage der Tarifirung, also die Bemessung des für die Leistung zu erhebenden Preises, bei einem gemeinwirthschaftlichen Unternehmen von einer ganzen Anzahl anderer Faktoren, als dem einen der Kosten dieser Leistung, beeinflusst, und auch in der Privatwirthschaft wird der Grundsatz, dass der Preis sich nach den Kosten der Leistung zu richten habe, in den verschiedensten Richtungen, z. B. durch die Höhe des Angebots und der Nachfrage, Abweichungen erfahren — dennoch wird für die richtige Preisbestimmung die Erkenntniss der Selbstkosten immer das wichtigste bleiben. Natürlich hat der Werth dieser Erkenntniss seine Grenzen. Es wäre zweifellos thöricht, wenn man etwa im Eisenbahnverkehre die Kosten jeder einzelnen Leistung genau berechnen wollte. Aber eine Feststellung, wie sich die Gesammtkosten des Unternehmens auf seine Hauptzweige vertheilen, ist doch für seine wirthschaftliche Pflege von höchstem Interesse, wenn auch die so ermittelten Selbstkosten für die Frage der Tarifgestaltung keineswegs allein entscheidend sein sollen.

Freilich stösst die Ermittelung der Selbstkosten der beiden Hauptzweige des Eisenbahnverkehres — des Personen- und des Güterdienstes — auf besondere Schwierigkeiten, die in der Frage liegen, wie man die beiden Dienstzweigen gemeinsamen

Ausgaben auf sie vertheilen soll. Es ist selbstverständlich, dass eine vollkommen gerechte und zuverlässige Vertheilung nur mit Annäherungswerthen möglich ist. Bekanntlich ist die Lösung dieser Frage wiederholt, auch auf mathematischem Wege, so in besonders scharfsinniger Weise von Launhardt versucht worden. Er bestimmt die Antheile des Personen- und Güterverkehres nach einem Gesetz, das aus der Annahme abgeleitet ist, in den Verhältnissen dieser beiden Verkehre zu einander bestehe bei den von ihm in Betracht gezogenen preussischen Direktionsbezirken eine gewisse Gesetzmässigkeit. Die württembergische Generaldirektion hat diesen Weg nicht betreten können, da er auf ihre Verhältnisse nicht anwendbar war. Sie hat einen eigenen Weg eingeschlagen, den wir nachstehend in Kürze darstellen und beleuchten wollen.

Die Rechnung über „die Kosten der Personenbeförderung auf den königlich württembergischen Staatsbahnen im Etatsjahr 1899" gründet sich auf die Angaben des Verwaltungsberichts für 1899; das Ergebniss ist also ein Durchschnittswerth für das ganze Jahr und für das ganze württembergische Eisenbahnnetz. Die Rechnung ermittelt nun zunächst die Gesammtleistungen des Betriebes nach Durchschnittszügen. Zunächst wird der Durchschnitts-Schnellzug zergliedert, die Durchschnittszahl der durchfahrenen Zugkilometer, Wagenachskilometer, der mitgeführten und der besetzten Sitzplätze, nach Klassen getrennt, ausgerechnet. Ebenso geschieht es beim Durchschnitts-Personenzug und Durchschnitts-Gemischten Zug. Beim Durchschnitts-Güterzug und Durchschnitts-Arbeitszug werden nur die Durchschnitts-Achsenzahlen ermittelt. Unter der Ueberschrift „Durchschnitts-Lokomotiven" wird eine sehr sinnreiche Berechnung aufgemacht über die Vertheilung der gesammten Lokomotivleistungen auf die einzelnen Zug- und Lokomotivgattungen.

Nach diesen vorbereitenden Ermittelungen wird nun zunächst eine Kostenberechnung ohne Verzinsung der Eisenbahnschuld aufgestellt und zu dem Ende die Höhe der Ausgaben ermittelt nach Abzug der Kosten für erheblichere Ergänzungen und der ausserordentlichen Ausgaben für Vermehrung des Güterwagenparks.

Die so verbleibenden Ausgaben werden nun weiter zerlegt in 1. die Kosten der Zugkraft (Lokomotivkraft), 2. die Kosten des Wagenzugs und der Zugbegleitung, 3. die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, insbesondere des Oberbaus, und 4. sonstige Kosten, insbesondere die Kosten des Abfertigungsdienstes und die der allgemeinen Verwaltung, soweit sie im vorigen noch nicht berücksichtigt sind.

Um die auf Personen- und Güterverkehr entfallenden Ausgaben so rein wie möglich herauszuschälen, werden von den Ausgaben weiter zunächst die sogen. „Nebeneinnahmen", die weder auf den Personen- noch auf den Güterverkehr entfallen, also a) diejenigen für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter, b) für Ueberlassung von Betriebsmitteln, c) die Erträge aus Veräusserungen und d) die sogen. verschiedenen Einnahmen abgezogen; von diesen Einnahmen mindern die zu b) die Kosten des Wagenzugs (oben 2) und die übrigen die „sonstigen Kosten" (oben 4). Es werden sonach mit vollem Recht dem Personen- und Güterverkehr nur diejenigen Ausgaben des gesammten Betriebsdienstes zur Last gelegt, welche nicht bereits durch anderweite Einnahmen gedeckt sind.

Die auf die oben angeführten vier Abtheilungen entfallenden Kosten sind auf Grund des Verwaltungsberichts ermittelt. Es ist hierbei eine Vertheilung der allgemeinen Kosten, der Werkstättenkosten sowie der mehreren Dienstzweigen gemeinschaftlichen Personalausgaben in ähnlicher Weise vorgenommen, wie dies bei einer im Etatsjahre 1896 vom statistischen Büro der Generaldirektion aufgestellten Vertheilungsrechnung geschah.

Der eigentliche Schwerpunkt der angewendeten Methode liegt nun in der Art und Weise, wie die nach den vorstehenden Gesichtspunkten ermittelten Gesammtbeträge der einzelnen Kostenabtheilungen (1.—4.) weiter untervertheilt sind auf Personen- und Güterverkehr. Verhältnissmässig einfach war dies bei 1. den Kosten der Zugkraft und 2. den Kosten des Wagenzuges. Zu 1. wird der Verbrauch an Brennmaterial, Wasser, Schmiermaterial, Putz- und Verpackungsmaterial nach Maassgabe des oben ermittelten Antheils der Durchschnittslokomotiven an den Gesammtleistungen auf das Schnellzug-, Personenzug- und Güterzugkilometer, und ebenso werden die Kosten der gewöhnlichen Lokomotivunterhaltung unter Zuschlag von 60 % Generalunkosten ermittelt und vertheilt. Die Gehälter der Heizer und Führer und die Löhne der Hilfsheizer sind auf die drei einzelnen Zugarten vertheilt nach einem aus der Anzahl der zurückgelegten Zugkilometer und der von den einzelnen Zugarten beanspruchten Zeit gefundenen Mittelwerth. Die Kosten des Putzens, der Unterhaltung der Schuppen und Wasserstationen und sonstigen Nebenanlagen, die Ausgaben an Fahr- und Nachtgeldern, Prämien und Reisekosten des Lokomotivpersonals, endlich die Kosten der aussergewöhnlichen Unterhaltung der Lokomotiven sind gleichmässig auf die Zahl der Lokomotivkilometer vertheilt.

Nachdem so die Einzelkosten des Zugkilometers im Schnellzug, Personenzug und Güterzug ermittelt waren, bedurfte es noch der Ermittelung der Einzelkosten 1. des Zugkilometers im gemischten Zuge, 2. für den einem Kilometer gleichwerthigen Bruchtheil einer Rangirstunde, 3. für denselben Bruchtheil einer Stationen- und Reservestunde, 4. für das Vorspannkilometer und 5. das Leerfahrtkilometer. Natürlich konnten diese Kosten nur schätzungs- und annäherungsweise ermittelt werden; bei der verhältnissmässig geringen Bedeutung dieser Kosten dürfen wir das Einzelne hier um so mehr übergehen, als die genügende Richtigkeit der dieserhalb vorgenommenen Schätzungen durch Proben in der Berechnung selbst bestätigt ist. Nachdem so die Kosten des Zugkilometers im gemischten Zuge hinreichend sicher ermittelt waren, mussten die Kosten zu 2.—4. auf die Kilometerkosten der verschiedenen Zuggattungen vertheilt werden, um die Nutzkilometerkosten der einzelnen Zuggattungen zu finden. Auch hier waren einige auf Erfahrung beruhende Annahmen nöthig. Das Gesammtergebniss ist, dass sich die Gesammtkosten der Zugkraft stellen auf:

68,4 ₰ für das Zugkilometer des Schnellzuges,
57,5 „ „ „ „ „ Personenzuges,
58,8 „ „ „ „ „ gemischten Zuges,
83,9 „ „ „ „ „ Güterzuges.

Die Kosten des Wagenzuges (und der Zugbegleitung), die sich aus dem Verwaltungsbericht ergeben, sind nun ebenfalls auf die vier Zuggattungen zu vertheilen. Zu dem Behufe wird zunächst 1. die Zahl aller auf württembergischen Bahnen zurückgelegten Achskilometer herangezogen und nach diesen der Antheil der Gehälter und Löhne des Personals an den einzelnen Zuggattungen ermittelt, wobei angenommen ist, dass sich die Gehälter der Oberzugmeister, Wagenwärter und Wagenrevidenten achskilometrisch auf alle Züge gleich vertheilen, während der Antheil der Zugmeister- und Schaffnerbezüge auf Grund der Erhebungen der Betriebsinspektionen festgestellt wird. Güterschaffner und Bremser gehören ganz zu den Güterzügen, der auf die gemischten Züge entfallende Antheil wird nach dem Durchschnitt von Personen- und Güterzug berechnet. Tagegelder, Tagelöhne und Akkordlöhne werden im gleichen Verhältniss wie die Gehälter auf die einzelnen Zugarten vertheilt. So ergibt sich schliesslich der auf jedes Wagenachskilometer der verschiedenen Zugarten entfallende Antheil an Gehalt und Löhnen des Personals. 2. Die Kosten für Schmier-, Putz- und Desinfektionsmaterial werden gleichmässig auf alle und 3. die für Beleuchtung und Erwärmung der Züge gleichmässig auf die Personenwagen-Achskilometer vertheilt; 4. für die Vertheilung der Kosten für Unterhaltung und Reparatur der Wagen ist auf Grund von Erfahrungen der Wagenwerkstätte Cannstatt angenommen, dass

sich die Kosten für das Achskilometer Schnellzugwagen zu denen für das Personenwagen-Achskilometer wie 5:3 verhalten. Die Theilung nach Personen- und Güterwagen ist aus dem Verwaltungsbericht entnommen. 5. Für die Verwaltungskosten der Werkstätte sind 60 % der in den Unterhaltungs- und Reparaturkosten enthaltenen Löhne angesetzt und auf das Wagenachskilometer der einzelnen Zuggattungen vertheilt. 6. Die Fahr- und Nachtgelder (einschliesslich Materialersparnisse) sind gleichmässig nach Zugkilometern auf alle Zugarten zu vertheilen, woraus dann der Wagenachskilometerbetrag der einzelnen Zugarten ermittelt ist.

Aus der Summe der zu 1—6 ermittelten Ziffern ergeben sich nun die Zugkostenbeträge für jedes Personenwagen-Achskilometer, je nachdem es im Schnellzug, Personenzug, Güterzug oder gemischten Zug zurückgelegt ist, ebenso für jedes andere Wagenachskilometer, je nach der Zuggattung, in der es gefahren ist. Werden diese Kosten weiter nach der gleichfalls berechneten Achsenzahl der Durchschnittszüge zusammengestellt und mit der Zahl der Zugkilometer der einzelnen Zuggattungen vervielfältigt, so ergibt die Gesammtsumme noch einen hinter der Angabe des Verwaltungsberichtes über die Kosten des Wagenzuges einschliesslich Zugbegleitung zurückbleibenden Betrag, welcher auf die noch nicht berücksichtigten Kosten für Benutzung fremder Betriebsmittel, für Dienstkleider, Bürobedürfnisse und allgemeine Verwaltung entfällt und nach Maassgabe des Verhältnisses der bisher bezeichneten Ausgaben zu vertheilen ist. Alsdann stellen sich die Kosten des Wagenzuges für das Zugkilometer

im Schnellzug	auf 40,7	₰
„ Personenzug	„ 31,4	„
„ Güterzug	„ 56,6	„
„ gemischten Zug	„ 27,3	„

Weiter sind nun die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen auf die vier Zuggattungen zu vertheilen. Die Gesammtkosten stehen fest. Der Löwenantheil entfällt auf 1. die Beschaffung der Oberbaumaterialien und Löhne; die Beträge für beides ergeben sich aus Verwaltungsbericht und Reichsstatistik. Zur Vertheilung wird nun zunächst angenommen, dass die Abnutzung des Oberbaues zu $^3/_4$ von den darüber fahrenden Zügen und zu $^1/_4$ von den Witterungseinflüssen herrührt sowie dass die Abnutzung durch die fahrenden Züge im Verhältniss steht sowohl zu der Anzahl der Tonnenkilometer, wie zu dem Quadrate der Zuggeschwindigkeit. Es wird für die Lokomotiven ein Durchschnittsgewicht von 41 t angenommen, aus der Reichsstatistik die Nutzlast und das Eigengewicht der bewegten Personenwagen- und Güterwagenachsen entnommen und danach das Gesammtgewicht der bewegten Massen in den einzelnen Zuggattungen berechnet. Die Zuggeschwindigkeiten sind für die Berechnung zu 70, 50 und 35 Stundenkm für Schnellzug, Personenzug und Güterzug angenommen, die Quadrate verhalten sich also wie 4:2:1. Hieraus in Verbindung mit dem vorhin ermittelten Gewicht ergibt sich, dass den hier in Rede stehenden Kosten auf die Schnellzüge 0,22, auf die Personenzüge 0,39, auf die Güterzüge 0,37 und auf die gemischten Züge 0,02 Antheile entfallen. Das auf Witterungseinflüsse entfallende $^1/_4$ der Abnutzung ist mit seinem Geldbetrag nach der Zeitdauer, die auf die einzelnen Zuggattungen entfällt, auf diese vertheilt worden. Nach demselben Verhältniss wie zu 1. sind auch zu 2. die zugehörigen allgemeinen Verwaltungskosten auf die Zuggattungen vertheilt. Ebenso zu 3. die Kosten des Unterbaues und zu 4. die zugehörigen allgemeinen Verwaltungskosten. Zu 5. sind die Kosten der Unterhaltung der übrigen baulichen Anlagen (insbesondere Hochbauten) gleichmässig nach der Zugkilometeranzahl auf die vier Zuggattungen vertheilt, ebenso die zugehörigen allgemeinen Verwaltungskosten.

Endlich 7. sind die Gehälter, Tagegelder, Löhne usw. der Verwaltung und ihre allgemeinen sachlichen Kosten, soweit sie nicht schon berücksichtigt sind, nach der Zeitdauer der einzelnen Zuggattungen auf das Zugkilometer berechnet. Aus der Zusammenrechnung ergibt sich dann, dass die Kosten der baulichen Unterhaltung betragen:

für das Zugkilometer der Schnellzüge . .	62,74	₰
„ „ „ „ Personenzüge .	43,86	„
„ „ „ „ Güterzüge . .	62,52	„
„ „ „ „ gemischten Züge	40,01	„

Die bereits oben erwähnten „sonstigen Kosten“, also hauptsächlich die Kosten des Zugabfertigungs- und Bahnhofdienstes sowie die Kosten der allgemeinen Verwaltung, soweit noch nicht berücksichtigt, bieten offenbar in ihrer Vertheilung auf die Zuggattungen besondere Schwierigkeit. Es muss hier, wie es in der Berechnung heisst, irgend eine Annahme gemacht werden, und da erscheint es am richtigsten, diese Summe im gleichen Verhältniss zu vertheilen, wie es das der bisher berechneten Ausgaben für die einzelnen Zuggattungen ist. Es wird sich gegen diese Vertheilungsart gewiss keine Einwendung machen lassen. Ihr Ergebniss ist, dass von diesen „sonstigen Kosten“ entfallen auf das Zugkilometer

der Schnellzüge	35	₰
„ Personenzüge	26,7	„
„ Güterzüge	41,5	„
„ gemischten Züge	25,8	„

Hiernach berechnet sich die Summe aller Kosten für das Zugkilometer

1. der Schnellzüge	auf 206,84	₰
2. „ Personenzüge	„ 159,46	„
3. „ Güterzüge	„ 244,52	„
4. „ gemischten Züge . . .	„ 151,91	„

Infolge einer anderen Abrundung bei Herleitung aus den Gesammtsummen gibt die württembergische Berechnung die Kosten zu 1 mit 208, zu 2 mit 158,5, zu 3 mit 246 und zu 4 mit 153 ₰ an.

Ist hiermit nun auch eine einwandfreie Vertheilung aller Ausgaben auf die einzelnen Zuggattungen, die dem Verkehr dienen, hergestellt, so ist damit doch die Aufgabe noch nicht gelöst, denn es handelt sich um die Ermittelung der Kosten des reinen Personenverkehres einerseits und des reinen Güterverkehres andererseits, während alle Zuggattungen zum Theil dem Güterverkehr dienen, zu dem die württembergische Arbeit auch Post, Gepäck, Thiere usw. rechnet. Auch die gemischten Züge und, wenn auch in sehr geringem Maasse, die Güterzüge dienen beiden Verkehren gemeinsam.

Die vorliegende Arbeit stellt nun folgende Erwägung an. Die Schnellzüge dienen hauptsächlich dem Personenverkehr, von 18,1 Achsen sind 13,6 Personenwagenachsen. Man kann also $\frac{13,6}{18,1} = 0,75$ der Schnellzugkosten zum Personenverkehr rechnen. Andererseits ist aber auch die Meinung statthaft, es komme für den Personenverkehr nur das in Betracht, was ein Schnellzug von 13,6 Achsen kosten würde. Diese Kosten werden nun auf Grund der oben geschilderten Zahlenaufstellungen dahin berechnet, dass sie 0,95 der Schnellzugkosten ausmachen. Benutzt wird der Mittelwerth aus beiden Zahlen, die Personenverkehrskosten also zu 0,85 der Schnellzugkosten angenommen. Nach ähnlicher Methode aus dem Verhältniss der dem Personenverkehr dienenden Achsen wird dessen Antheil an den Personenzugkosten auf 0,80, sein Antheil an den Güterzugkosten auf 0,02 berechnet. Von den Kosten der gemischten Züge wird angenommen, dass sie zur Hälfte auf den Personen-, zur Hälfte auf den Güterverkehr entfallen, was der Wirklichkeit gewiss entspricht.

Das Endergebniss ist, dass der Personenverkehr der württembergischen Staatsbahnen im Jahre 1899 gekostet hat:

in den Schnellzügen	3 740 000	ℳ
„ „ Personenzügen	9 040 000	„
„ „ Güterzügen	257 000	„
„ „ gemischten Zügen	670 000	„
zusammen	18 707 000	ℳ

Da die Gesammtkosten des Betriebes 29 569 436 ℳ betrugen, so kostet sonach der Gepäck-, Post-, Thier- und Güterverkehr 29 569 436 — 13 707 000 = 15 862 000 ℳ.

Diesen Kosten stehen an Einnahmen gegenüber aus dem reinen Personenverkehr 17 213 688 ℳ, aus dem Güter- usw. Verkehr 32 300 143 ℳ. Sonach lieferte über die reinen Betriebskosten ohne Verzinsung des Anlagekapitals:

der Personenverkehr einen Ueberschuss von . . 3 507 000 ℳ
„ Güter- usw. Verkehr einen solchen von . . . 16 438 000 „

Der Gesammtüberschuss von . . . . 19 945 000 ℳ gestattete eine Rente aus dem 563 260 835 ℳ betragenden Anlagekapital von 3,54 %.

(Schluss folgt.)

Die Osmiumlampe und ihre Bedeutung für die elektrische Wagenbeleuchtung

Von **Theodor Kittl**.

Die Osmiumlampe des Dr. Karl Freiherrn Auer v. Welsbach, des bekannten Erfinders des Gasglühlichtes, wurde zum ersten Male am 8. Januar d. J. der Oeffentlichkeit vorgeführt, und zwar in der Wochenversammlung des elektrotechnischen Vereins in Wien. Da diese neue Lampe einen Fortschritt im Entwickelungsgang der elektrischen Beleuchtung, insbesondere auch der elektrischen Wagenbeleuchtung einzuleiten berufen erscheint, so dürfte es nicht unwichtig sein, zunächst die Hauptpunkte des Vortrages zu berühren, der am genannten Tage vom Oberingeniör der österreichischen Gasglühlicht- und Elektrizitätsgesellschaft Robert Gabriel gehalten wurde.

Das Osmium gehört der Gattung der Platinmetalle an und kommt in der Natur, beinahe stets mit Iridium legirt, als Osmium-Iridium vor. Es besitzt ein spezifisches Gewicht von 22,5 und ist sonach das schwerste Metall. Es besitzt eine ausserordentliche Härte — es ist härter als Glas —, weshalb seine Bearbeitung besonders gehärtete Werkzeuge erfordert. Wegen der Schwerschmelzbarkeit des Osmiums — man nimmt seinen noch nicht mit Sicherheit festgestellten Schmelzpunkt bei 2 500° C. an — und wegen seines ausserordentlichen Lichtstrahlungsvermögens in glühendem Zustande eignet sich dieses Metall besonders zur Herstellung von Glühfäden für elektrische Glühlampen.

Die Fabrikation der Fäden geschieht in folgender Weise: Aus dem Rohmaterial werden unter hohem Druck Fäden gepresst, welche etwa von der Dicke eines Zwirnfadens und vollkommen biegsam sind. Die Enden dieser Fäden werden an Messingklemmen befestigt und wird sodann ein mit Leuchtgas gefüllter Glaskolben darüber gestülpt. Nun wird ein elektrischer Strom von wachsender Stärke durch die Fäden geschickt, welche dabei in immer lebhafteres Glühen gerathen und eine allmählich vor sich gehende, jedoch augenscheinliche Verkürzung erleiden. Diese in so einfacher Weise erfolgende Fertigstellung der Glühfäden, die hierbei zu metallischem Osmium werden, erfordert nur wenige Minuten. Die Osmiumfäden werden wie bei anderen Glühlampen in eine Glasbirne eingeschlossen; in dieser bilden sie zwei vollständige Windungen. Ausser an den Einführungsstellen werden die Glühfäden noch an drei weiteren Punkten durch im Innern der Birne angebrachte gläserne Träger gehalten, damit ein Abbiegen der Fäden zur Glaswand der Birne vermieden bleibe, wenn die Lampe aus ihrer gewöhnlichen hängenden Stellung gebracht wird. Das Licht der Osmiumlampe ist sehr schön und weiss, das Licht der Kohlenglühlampen erscheint dagegen matt.

Welche Leuchtkraft die Osmiumlampe bei verschiedenen Spannungen zeigt, ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Spannung Volt	Normalkerzen	auf die Normalkerze Watt
20,5	22	1,48
25	47,8	0,955
30	99	0,654
35	171	0,487
40	275	0,382
45	377	0,334
50	460	0,322

Bei der Spannung von 50 Volt brannte der Osmiumfaden in der Lampe nahe an der Einführungsstelle durch und die Glasbirne zeigte einen dunklen Beschlag. Bemerkenswerth ist, dass die Wirthschaftlichkeit der Osmiumlampe bei 40 Volt bereits besser erscheint als die von Bogenlampen.

Wird einer 3,5 Watt-Kohlenglühlampe und einer Osmiumlampe dieselbe Kraft, nämlich 57 Watt zugeführt, so zeigt die Kohlenlampe eine Leuchtkraft von 16 Normalkerzen, die Osmiumlampe dagegen eine solche von 38 Normalkerzen. Diese Lampe hat also einen Kraftbedarf von 1,5 Watt für jede Normalkerze Leuchtkraft. Führt man einen Vergleich zwischen einer Osmiumlampe und einer 3,5 Watt- sowie einer 2,5 Watt-Kohlenlampe durch, so ergibt sich, dass der Kraftbedarf nach

	0	200	400	600	800	1 000 Brennstunden
der 2,5 Wattlampe	2,5	3,0	3,6	4,1	4,7	5,2 Watt
„ 3,5 „	3,5	3,6	3,7	3,75	3,95	4,2 „
„ Osmiumlampe	1,51	1,34	1,37	1,42	1,40	1,48 „

beträgt, oder wird die Leuchtkraft dieser Lampen zu verschiedenen Zeitpunkten in Vergleich gezogen, so findet man, dass die Lichtstrahlung nach

	0	200	400	600	800	1 000 Brennstunden
der 2,5 Wattlampe	20	15,5	12,8	11,2	9,6	8,6 Normalkerzen
„ 3,5 „	16,8	16,4	15,5	15	14,2	13,3 „
„ Osmiumlampe	14,8	16,8	16,4	15,6	15,2	15 „

beträgt.

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich die wesentliche Ueberlegenheit der Osmiumlampe gegenüber den Kohlenglühlampen. Während die Kohlenglühlampen einen stets steigenden Kraftbedarf und eine sinkende Leuchtkraft aufweisen, zeigt die Osmiumlampe einen fast gleichbleibenden Kraftaufwand und ebenso eine fast gleichbleibende Lichtausstrahlung während einer Brenndauer von 1 000 Brennstunden. Das wichtigste ist jedoch der ausserordentlich niedrige Kraftbedarf, der im Mittel unter 1,5 Watt bleibt.

Es soll nun untersucht werden, inwiefern die Osmiumlampe für die elektrische Zugbeleuchtung eine so grosse Wichtigkeit besitzt.

Die meisten der bestehenden Einrichtungen für die Beleuchtung von Eisenbahnwagen mittelst Akkumulatorenbatterien sind unter Verwendung von Glühlampen mit 2,5 Watt Kraftverbrauch für jede Normalkerze Leuchtkraft hergestellt. Da diejenigen Kohlenglühlampen, welche für einen geringeren Kraftbedarf als 2,25 Watt hergestellt werden, nur eine sehr geringe Haltbarkeit haben — eine 2 Watt-Lampe zeigt schon nach 100 bis 150 Brennstunden eine Einbusse von 25 % an Leuchtkraft, während die in neuerer Zeit bei der französischen Nordbahn und der italienischen Mittelmeerbahn eingeführten Lampen zu 1,5 Watt bereits nach 50 Brennstunden einen ebenso grossen prozentischen Verlust an Lichtstrahlung aufzuweisen haben —, so können sie füglich ausser Betracht bleiben.

Da unzweifelhaft bei Akkumulatorenbeleuchtung, wo man nur über einen beschränkten Kraftvorrath verfügt, die Grösse des Kraftverbrauches der Glühlampen eine wesentliche Rolle spielt, so ist klar, dass, wenn man statt der 2,5 Watt-Lampen brauchbare 1,5 Watt-Lampen einführen kann, dies eine ganze Reihe wesentlicher Vortheile mit sich bringt. Erstens kann man eine um 40 % kleinere Akkumulatorenbatterie anwenden, wenn das Gesammterforderniss an Licht als gleichbleibend angenommen wird. Dies bedeutet aber eine Verminderung der Batterieanschaffungskosten, der Tilgungs- und der Erhaltungsquote, dann des todten Gewichtes der Batterien, das im Zuge mitgeführt werden muss, um 30 bis 40 %, ferner der Stromkosten der Ladung und der Ladedauer. Bei Neueinrichtungen kann dies natürlich kleinere Anschaffungskosten für die Stromlieferungsanlage bedingen, während bei bestehenden Anlagen deren Leistungsfähigkeit erhöht bezw. die tägliche Betriebsdauer und somit die Betriebskosten verringert erscheinen.

Will man dagegen die Grösse der einmal eingestellten Akkumulatorenbatterien nicht vermindern, so werden diese Batterien eine um $66^2/_3$ % grössere Lichtmenge liefern. Diesen Umstand kann man sich entweder dadurch zu Nutze machen, dass man mit einer Ladung um $66^2/_3$ % Stunden länger als bisher die gleiche Lichtmenge hervorbringt oder indem man die zur Beleuchtung aufgewendete Lichtmenge um $66^2/_3$ % erhöht.

In diesem Falle dürfte die 1,5 Watt-Lampe mit Batteriestrom auch in den ihr bisher ziemlich verschlossen gebliebenen Theil der Zugbeleuchtung in ernsten Wettbewerb treten.

In der Osmiumlampe haben wir thatsächlich eine brauchbare Glühlampe von 1,5 Watt Kraftverbrauch. Die deutsche Gasglühlichtgesellschaft in Berlin hat soeben die Osmiumlampe in Deutschland auf den Markt gebracht. Sie stellt zunächst Lampen her von 16 Volt Spannung und 10 bis 15 Kerzen Lichtstärke, ferner von 20 Volt und der gleichen angegebenen Kerzenzahl, endlich von 25 Volt und 16 Kerzen Lichtstärke. Im Hinblicke auf die Verwendung in Eisenbahnzügen sind Erschütterungsversuche angestellt worden, die dem Vernehmen nach glänzend ausgefallen sind. Hieraus dürfte die elektrische Zugbeleuchtung wesentlichen Nutzen ziehen, und es werden die auf die Einführung dieser Beleuchtung gerichteten Bestrebungen eine weitere Förderung erfahren.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Oktober d. J. ergibt für 75 Bahnen, die schon im Oktober 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 45 784,87 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Oktober d. J.					
aus dem Personenverkehr	42 831 998	+ 1 380 519	958	+ 10	+ 1,05
aus dem Güterverkehr	111 261 817	+ 4 910 795	2 442	+ 54	+ 2,26
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Oktober d. J.					
aus dem Personenverkehr	292 598 245	+ 3 418 367	7 706	— 100	— 1,28
aus dem Güterverkehr	598 860 825	+ 12 477 568	15 470	— 61	— 0,39
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober d. J.					
aus dem Personenverkehr	64 746 488	+ 1 094 134	10 170	— 69	— 0,67
aus dem Güterverkehr	115 867 987	+ 3 330 321	17 898	+ 83	+ 0,47

Eröffnet wurden: am 1. Oktober Schreiberhau-Grünthal 20,68 km (Direktionsbezirk Breslau), Gandersheim-Bodenburg 22,57 km (Direktionsbezirk Cassel), Reinfeld-Neubraa 18,84 km und Skurz-Czerwinsk 14,65 km (Direktionsbezirk Danzig), Oebisfelde-Schandelah 29,61 km (Direktionsbezirk Magdeburg), Senne-Schloss Holte 17,18 km (Direktionsbezirk Münster), Güterbahn Wandsbek-Rangirbahnhof Rothenburgsort-Güterbahnhof Hamburg L. B. 8,41 km (Lübeck-Büchener Eisenbahn), Borken i/W.-Ahaus-Burgsteinfurt mit Abzweigung Stadtlohn-Vreden 63,66 km (westfälische Landeseisenbahn); am 15. Oktober Niedeck-Broddydamm 8,82 km (Direktionsbezirk Danzig); am 16. Oktober Neckarbischofsheim-Hüffenhardt 17,13 km (badische Lokaleisenbahnen).

— **Zur Neuordnung des technischen Prüfungswesens in Preussen.** Die „Berl. N. Nachr." veröffentlichen eine Bekanntgabe des Rektors der technischen Hochschule zu Berlin, wonach die schwebenden Fragen in dem Sinne entschieden sind, dass in Zukunft die staatliche Bauführerprüfung durch die Diplomprüfung ersetzt werden soll und staatlich geprüfte Baumeister ohne weiteres berechtigt sind, sich zur Promotion zum Doktoringeniör zu melden. Die Bekanntgabe lautet:

„Vom Herrn Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten ist mit dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vereinbart worden, die staatliche Bauführerprüfung durch die Diplomprüfung zu ersetzen, derart, dass der Eintritt in den höheren technischen Staatsdienst künftig die Ablegung der Diplomprüfung an einer technischen Hochschule zur Voraussetzung hat. Die neue Einrichtung tritt am 1. April 1903 in Kraft. Aus den im Verfolg der getroffenen Vereinbarung aufgestellten Grundsätzen ist folgendes hervorzuheben:

Während einer Uebergangszeit von etwa einem Jahre kann noch die staatliche Vorprüfung und erste Hauptprüfung bei den technischen Prüfungsämtern in Berlin, Hannover und Aachen abgehalten werden. Die bis zum Ablauf der Uebergangszeit bei diesen und den ihnen gleichgestellten Prüfungsämtern in Braunschweig und Darmstadt abgelegten Vorprüfungen ersetzen die in den Diplomprüfungsordnungen vorgesehene akademische Vorprüfung; ebenso ersetzt die von den Studirenden des Maschinenbaufaches bis dahin nach den Vorschriften des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zurückgelegte praktische Elevenausbildung die in der Diplomprüfungsordnung vorgesehene einjährige praktische Thätigkeit.

Nach der Neuregelung des Prüfungswesens können sich die Diplomingeniöre, welche in den Staatsdienst eintreten wollen, hierzu melden. Nach Ablauf der Uebergangszeit werden die Regierungsbauführer nur aus den Diplomingeniören entnommen werden, jedoch vorbehaltlich der in den Vereinbarungen mit Braunschweig und Hessen getroffenen Bestimmungen.

Staatlich geprüfte Baumeister sind ohne weiteres berechtigt, sich zur Promotion zum Doktoringeniör zu melden. Von staatlich geprüften Bauführern, die den Grad eines Diplomingeniörs erwerben wollen, wird während einer Uebergangszeit von drei Jahren nur eine in einer Frist von sechs Wochen abzuliefernde Diplomarbeit verlangt. Von einer mündlichen Prüfung wird abgesehen. gez. Kammerer."

— **Zu den Reisen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten** nach Süddeutschland und Sachsen äussert sich die „Nordd. Allg. Ztg." folgendermaassen:

„Den Reisen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Süddeutschland und Dresden lag der sehr nahe liegende und selbstverständliche Wunsch des Ministers zu Grunde, mit den Leitern der übrigen deutschen Staatsbahnen in persönliches Benehmen zu treten. Die innigen Verkehrsbeziehungen zwischen den deutschen Eisenbahnen werden naturgemäss dadurch wesentlich gefördert, dass die leitenden Personen auch im mündlichen Verkehr sich über wichtige Fragen aussprechen. Die hierüber hinausgebenden Vermuthungen in der Tagespresse über den Zweck der Besuche sind daher unzutreffend. Insbesondere gilt dies von der neuerdings aufgestellten Behauptung, dass es sich bei dem Besuch in Dresden um eine Reform der Personentarife handeln werde. Von einer derartigen Reform ist für die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft zur Zeit keine Rede. Wie mangelhaft die Blätter, die jene Gerüchte verbreiten, unterrichtet sind, ergibt sich aus ihrer weiteren Behauptung, dass jene Reform auch auf der im Sommer dieses Jahres in Freiburg abgehaltenen Generalkonferenz des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen erörtert sei. Dieser Verein, dem ausser den deutschen auch die österreichische, die ungarische und andere ausserdeutsche Verwaltungen angehören, ist zur Verhandlung über diese Frage gar nicht zuständig, und sie hat daher auch nicht den Gegenstand der Berathung auf der Freiburger Versammlung bilden können."

— **Betriebsergebnisse der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung im Jahre 1901.** Der in Nr. 87 S. 1321 d. Ztg. bereits gebrachten kurzen Mittheilung aus dem Jahresbericht dieser Verwaltung tragen wir noch folgendes nach: Die Gesammtlänge der unter oldenburgischer Verwaltung stehenden Staatsbahnstrecken betrug 566 km und hat sich gegen das Vorjahr nicht geändert. Das in diesem Netze steckende oldenburgische Anlagekapital bezifferte sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 59 399 992 (58 462 574) ℳ, so dass der Ausbau des gesammten Netzes dem oldenburgischen Staate durchschnittlich rund 105 000 Mark für das Kilometer gekostet hat. Das für eine Landungsbrücke und Schmalspurbahn auf der Insel Wangerooge aufgewendete Kapital stellte sich auf 143 059 ℳ. Die Zahl der Stationen betrug 139, davon waren 24 Haltepunkte und 3 Güterhaltestellen. An Betriebsmitteln waren vorhanden 136 (132) Lokomotiven, 81 (78) Tender, 224 (220) Personen-, 55 (55) Gepäck- und 1 484 (1 480) Güterwagen. Die Gesammtzahl der gefahrenen Züge betrug 80 745, die Zahl der von den Lokomotiven geleisteten Nutzkilometer 3 173 985 (3 165 170). Wagenachskilometer wurden im ganzen 84 266 076 (83 156 984) geleistet. Befördert wurden 5 846 804 (5 410 513) Personen, darunter in I. Klasse 6 635 (6 650), in II. Klasse 470 031 (434 556), in III. Klasse 5 159 741 (4 923 316) und in IV. Klasse 43 143 (45 991). Letztere Klasse wird nur in den auf preussischem Gebiete gefahrenen Zügen geführt. — Eingenommen wurden im Personenverkehr 3 357 280 (3 290 667) ℳ, für das Kilometer Betriebslänge also 5 975 (5 917) ℳ, und zwar zahlte jede Person für das Kilometer durchschnittlich in I. Klasse 6,3 (6,4), in II. Klasse 4,5 (4,1), in III. Klasse 2,7 (2,7), in IV. Klasse 2,6 (2,6), die Militärperson 1,1 (1,3), im Gesammtdurchschnitt 2,7 (2,8) ₰. — Im Güterverkehr gelangten 1 650 148 (1 662 505) t zur Abfertigung. Die erhobene Güterfracht betrug einschliesslich der Nebengebühren 4 761 302 (4 711 107) ℳ; sie ergab somit für 1 km Betriebslänge 8 439 (8 436) ℳ. Geleistet wurden 110 485 744 (116 080 479) tkm, so dass die Einnahme für 1 tkm 4,3 (4,5) ₰ betrug. Die Gesammteinnahme betrug (wie bereits in Nr. 87 d. Ztg. erwähnt) 9 684 278 (9 901 994) ℳ oder im Durchschnitt für 1 km 17 011 (17 372) ℳ

Es muss hierbei daran erinnert werden, dass im Vorjahre durch den Verkauf von Altmaterialien eine ausserordentliche Nebeneinnahme von rund 580 000 ℳ erzielt worden war. — Die Gesammtausgaben stellten sich einschliesslich des an Preussen für die Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven gezahlten Pachtbetrages von 690 395 (711 342) ℳ auf 7 470 408 (7 472 952) ℳ oder auf 13 200 (13 203) ℳ für 1 km. Der Betriebsüberschuss betrug 2 213 869 (2 429 042) ℳ und der Betriebskoeffizient 77,14 (75,47) %. Das gesammte oldenburgische Anlagekapital verzinste sich somit mit nur 3,73 gegen 4,15 % im Vorjahre.

Von den 3 340 (3 225) Bediensteten standen 1 835 (1 782) im Beamten- und 1 505 (1 443) im Arbeiterverhältniss. Für Gehälter und Arbeitslöhne wurden 3 514 463 (3 366 205) ℳ oder 6 209 (5 905) Mark für 1 km Betriebslänge verausgabt. — Auf den Hauptbahnstrecken waren am Ende des Jahres 1901 sämmtliche Bahnhöfe und Haltestellen mit Ausnahme von Eversburg und Quakenbrück mit Stellwerken ausgerüstet. Auf der Station Huntlosen befindet sich eine Schwellentränkungsanstalt; die zugehörigen Gleise, Schuppen und Lagerplätze sind Eigenthum des Staates, während die eigentliche Tränkanstalt (Maschinen, Kessel usw.) der Firma Waldthausen zu Clarenberg bei Cöln gehören, die das Tränken der Schwellen und Telegraphenstangen vertragmässig übernommen hat.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 12½ Arbeitstagen 216 078 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 286 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 194 822 und auf den Arbeitstag 15 586 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 1 700 und im ganzen 21 256 Doppelwagen oder 10,9 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 29 783 Doppelwagen gegen 26 493, in Oberschlesien 82 362 Doppelwagen gegen 77 084 und in den drei Bezirken zusammen 328 223 Doppelwagen gegen 298 399 und war demnach im Saarbezirk 3 290 Doppelwagen oder 12,4 %, in Oberschlesien 5 278 Doppelwagen oder 6,8 % und in den drei Bezirken zusammen 29 824 Doppelwagen oder 10,0 % höher, als in demselben Zeitraum des Jahres 1901. Die bis jetzt erreichte höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug am 15. d. Mts. 18 520 Doppelwagen, an welchem Tage sie diejenige des Vorjahres um 1 648 Doppelwagen überholte.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. 37 400 offene Wagen gegen 35 436 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 1 964 oder 5,5 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. 33 603 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 104 sowie von anderen Gütern 12 Doppelwagen.

— **Sächsischer Eisenbahnrath.** Am 4. Dezember d. J. hält der neu gewählte sächsische Eisenbahnrath seine erste (ausserordentliche) Sitzung ab mit der Tagesordnung: Konstituirung des Eisenbahnrathes und Wahl des ständigen Ausschusses (zur Vorberathung wichtigerer Angelegenheiten).

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Die Wendung zu einer günstigeren Gestaltung der Betriebseinnahmen, die im September d. J. eintrat, hat sich im Monat Oktober noch entschiedener bemerkbar gemacht. Nach vorläufiger Schätzung betrugen die Betriebseinnahmen in diesem Monate 3 321 100 ℳ im Personenverkehr (+ 74 770 ℳ gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 7 429 000 ℳ im Güterverkehr (+ 622 800 ℳ), 10 750 100 ℳ im ganzen (+ 697 570 ℳ). Die Mehreinnahme beträgt durchschnittlich 171 ℳ auf je 1 Bahnkm. Die Zunahme gegen das Vorjahr beträgt 2,3 % im Personen- und 9,2 % im Güterverkehr. Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober stellen sich die Einnahmen wie folgt: 34 841 343 ℳ im Personenverkehr (+ 443 030 ℳ gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), 62 888 726 ℳ im Güterverkehr (+ 650 449 ℳ), 97 730 069 ℳ im ganzen (+ 1 093 479 ℳ = 1,1 %).

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Oktober d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 881,86) km befördert 3 108 809 (3 144 748) Personen und 873 877 (862 691) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 715 000 (1 718 377) ℳ, aus dem Güterverkehr 3 361 000 (3 332 286) ℳ, aus sonstigen Quellen 258 000 (292 000) ℳ, im ganzen 5 334 000 (5 342 663) ℳ, weniger gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 8 663 ℳ. Vom 1. April bis letzten Oktober d. J. betrugen die Einnahmen 35 582 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 35 066 483 ℳ mehr 515 517 ℳ.

— **Bahnärzte-Versammlung.** Am 28. und 29. d. Mts. wird in Berlin im Langenbeck-Hause (Ziegelstrasse 10/11) eine Versammlung der Mitglieder des Vereins der Bahn- und Kassenärzte der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. abgehalten, an welcher auch Vertreter der genannten Direktionen theilnehmen werden. Bereits am 27. d. Mts., Abends findet ein Zusammentreffen der Versammlungstheilnehmer im „Rheinischen Hof“ (Ecke Friedrich- und Mittelstrasse) und am ersten Versammlungstage (28.) Nachmittags 2 Uhr ein gemeinschaftliches Mittagessen im „Englischen Hause“ (Mohrenstrasse 49) statt. Die Tagesordnung für die zweitägige Versammlung umfasst ausser geschäftlichen Mittheilungen folgende Berathungsgegenstände: a) Theilnahme an der Trauerfeier für den verstorbenen Geheimen Sanitätsrath Dr. Braehmer am 30. d. Mts. im grossen Saale des Anhalter Bahnhofes zu Berlin. b) In welcher Art haben die Kassenärzte mitzuwirken, um die Kosten für Arznei- und Heilmittel, die alljährlich immer mehr anschwellen, herabzumindern? c) Welche Maassnahmen sind zur wirksamen Kontrole Erkrankter zu ergreifen? d) Vortrag des Professors George Meyer-Berlin: „Die erste ärztliche Hilfe bei Unglücksfällen.“ e) Ueber die Ausbildung der Bahnbediensteten in der ersten Hilfeleistung bei Unglücksfällen. f) Kommen traumatische Leistenbrüche in Wirklichkeit vor und von welchen Erscheinungen sind sie begleitet? g) Bericht über die Ausschusssitzung des Verbandes deutscher Bahnärzte und über die allgemeine Versammlung deutscher Bahnärzte zu München im September d. J. h) Besprechung über den vom Hofrath Stich-Nürnberg vorgelegten Entwurf eines Einheitsformulars für die Einstellung von Eisenbahnbeamten, gültig für das Deutsche Reich. i) Empfiehlt es sich, die Teppiche in den Eisenbahnwagen zu entfernen und sie durch Linoleum u. dergl. zu ersetzen? k) Mittheilung der Erfolge, welche einige Beschlüsse der vorjährigen Versammlung bei den betheiligten Eisenbahndirektionen erzielt haben. — Voraussichtlich wird an jedem der beiden Verhandlungstage von den Herren Dr. George Meyer-Berlin und Professor Dr. Rubner-Berlin noch ein grösserer wissenschaftlicher Vortrag gehalten werden.

Oesterreich.

— **Versammlung der Industriellen wegen Beschleunigung der staatlichen Bauten.** Am 17. d. Mts. wurde die vom Verein der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen einberufene Versammlung in Wien abgehalten. Ihr Zweck bestand darin, die Lage der Eisen-, Maschinen-, Wagen- und Lokomotivindustrie sowie der Brückenbauanstalten durch Mittheilungen der Vertreter dieser Industriezweige klarzulegen und die Nothwendigkeit einer Beschleunigung der rückständigen und der auf Grund der Investitionsvorlage erst in den nächsten Jahren auszuführenden staatlichen Bauten anzuregen. In der Versammlung waren 60 Firmen der genannten Industrien vertreten. Die betheiligten Ministerien hatten gleichfalls Vertreter entsendet.

In der Versammlung gaben insbesondere die Vertreter der Wagen- und Lokomotivfabriken werthvolle Aufklärungen über die Lage dieses Industriezweiges. Der Vertreter der Ringhoffer'schen Fabrik in Smichow bei Prag berief sich darauf, dass nach den Erhebungen des Eisenbahnministeriums in der Zeit vom 1. Juli 1901 bis Ende Juli d. J. in den Lokomotiv- und Wagenfabriken in Königsfeld 100, Sanok 250, Kolin 60, Graz 560, Simmering 750, Nesselsdorf 750, Stauding 360, Smichow 1 200 Arbeiter entlassen worden seien. Seit Juni seien weitere Entlassungen vorgenommen worden. Die Wagenfabriken haben den halben Arbeiterstand vom Juni 1901 und beschäftigen ihre Leute nur drei Viertel des Tages. Die Betriebe seien daher auf ein Drittel eingeschränkt. Die Nothlage sei auf die ungenügenden Bestellungen im Inlande sowie auf die verringerte Ausfuhr zurückzuführen. Hier kommen auch die Tarifsätze in Betracht, die viel ungünstiger seien als jene in Ungarn und Deutschland. Noch schlimmer liegen die Verhältnisse hinsichtlich der Beförderung zur See. Die Ringhoffer'sche Fabrik hatte Schlaf- und Speisewagen für die internationale Schlafwagengesellschaft nach Aegypten zu liefern. Die Verfrachtung übernahm die Schlafwagengesellschaft mittelst Lloyd von Triest nach Alexandrien. Sie kostete 15 000 Fr. oder 21 % des Wagenwerthes. Dagegen kostete ein gleicher Transport über Antwerpen nur 9 000 Fr., also trotz des Umweges von 3 000 Seemeilen um 6 000 Fr. weniger.

Der Vertreter der Nesselsdorfer Wagenfabrik theilte mit, dass bei seinem Unternehmen mehr als 1 000 Arbeiter entlassen

werden mussten. Die Fabrik musste leider auch bei ihrem Beamtenkörper zu Entlassungen schreiten. Von grosser Wichtigkeit sei die Thatsache, dass die geschulte Arbeiterschaft nach Russland, Rumänien und Serbien wandere, also in Absatzgebiete für die Ausfuhr. Was die Tarife anbelangt, so zahle die Nesselsdorfer Fabrik auf der Lokalbahn, die sie mit der Nordbahn verbinde, für 100 kg 18 h, das gebe 140 h für 1 Wagenkm, gegen 11,6 h bei den deutschen Bahnen.

Der Vertreter des Eisenbahnministeriums wies darauf hin, dass im Jahre 1900 für die Staatsbahnen ein grosses Investitionsprogramm vom Parlament genehmigt worden sei, und zwar seien nahezu 200 000 000 Kr. eingestellt. Man habe im Eisenbahnministerium mit dem grössten Eifer nach der Genehmigung der Investitionsvorlage die Vorarbeiten durchgeführt und seien in den Jahren 1901 und 1902: 50 000 000 bis 60 000 000 Kr. aufgewendet worden. Hierin seien mechanische Einrichtungen, Oberbau, Brücken und Investitionen inbegriffen. Thatsächlich seien nahezu 40 000 000 Kr. in diesen Jahren an Eisenmaterial bestellt.

Der Vertreter der Wittkowitzer Eisenwerke bemerkte, dass er den Jubel der Industrie wegen der Investitionsvorlage nicht getheilt habe. Hier lag Täuschung vor, denn die Regierung habe einfach den gewöhnlichen Bedarf zusammengefasst und in die Form eines Investitionsprogramms für mehrere Jahre gekleidet, während man allgemein angenommen habe, dass es sich um ausserordentliche Bestellungen gehandelt habe. Wollte man der Industrie wirklich beispringen, so müsste man eine bedeutende Beschleunigung verschiedener Bauten, z. B. des Prager Bahnhofes, vornehmen.

Nach längerer Berathung wurde einstimmig folgende Resolution angenommen:

„Indem die versammelten Eisen- und Maschinenindustriellen Oesterreichs an die Regierung und an den Reichsrath die dringende Aufforderung richten, dem Nothstande der eisenverarbeitenden Industrien durch eine weiter ausgreifende Investitionsaktion auf dem Gebiete der gesammten staatlichen Verwaltung abzuhelfen, sind sie weit davon entfernt, dem Staate die Rolle des alleinigen Helfers zumuthen zu wollen. Sie müssen aber feststellen, dass die beklagten Verhältnisse kaum eingetreten wären, wenn die staatlichen Investitionen in den letzten Jahren auf der durch die Bedürfnisse des Staates und der Industrie gebotenen Höhe gestanden hätten. Die Industriellen wollen also nicht etwa Nothstandsbauten, die nur der Noth der Industrie zuliebe unternommen werden sollen, sondern sie verlangen lediglich solche staatliche Bauten und Investitionen, die um ihrer selbst willen gemacht werden müssen und welche daher nicht Nothstands-, sondern Rückstandsbauten genannt werden könnten. Es soll nicht nur durch schleunigste Flüssigmachung der bereits bewilligten, sondern auch durch Erwirkung neuer Investitionskredite unter ausschliesslicher Berücksichtigung der inländischen Produktion neue Arbeitsgelegenheit geschaffen und hierdurch der privaten Unternehmungslust zugleich ein Vorbild und Ansporn gegeben werden. Das hierzu nöthige Mehrerforderniss an Zinsen und Tilgungsbeträgen möge schon für das Budgetjahr 1903 im verfassungsmässigen Wege angesprochen und bewilligt werden.

Die Industriellen wollen nicht die in jeder Versammlung wiederkehrenden Klagen über die hohe Besteuerung der Industrie, insbesondere der Aktiengesellschaften, über das Anwachsen der sozialpolitischen Lasten, über die Mängel des Eisenbahntarifwesens, insbesondere der Ausfuhrtarife wiederholen. Sie müssen aber fordern, dass der jetzige Zustand der Unklarheit und Ungewissheit der wirthschaftlichen Verhältnisse Oesterreichs zu Ungarn und zum Auslande, welcher die industrielle Entwickelung vollkommen lahmlegt, so rasch wie möglich behoben werde. Es muss weiter Klarheit geschaffen werden über die Stellung der Regierung zur Verstaatlichung der einlösungsreifen Privatbahnen, damit der heutige für die Bahnen wie für die Industrie unerträgliche Zustand der Zurückhaltung aller das unvermeidliche Maass übersteigenden Investitionen endlich aufhöre.

Die versammelten Eisen- und Maschinenindustriellen richten zum Schlusse an die Regierung und den Reichsrath noch die eindringliche Bitte, dass die näheren Vorschläge, welche demnächst bezüglich der in allen staatlichen Geschäftszweigen rückständigen und nothwendigen Investitionen vom Verein der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen der Regierung unterbreitet werden sollen, sofort in Behandlung gezogen und bei Unzulänglichkeit der bestehenden Investitionskredite, insbesondere jener für das Bau- und Investitionsprogramm der Staatsbahnen und der Wasserstrassen, durch Inanspruchnahme neuer Kredite und durch Beschleunigung des Bauprogramms ehestens verwirklicht werden."

— **Eine Bitte um Arbeit.** Eine von mehreren Reichsrathsabgeordneten geführte Abordnung von Gewerbetreibenden und Arbeitern aus dem Ostrau-Witkowitzer Industriegebiet wurde von dem Eisenbahnminister empfangen und trug die Bitte vor, durch umfassende und beschleunigte Bestellungen dem immer schärfer hervortretenden Arbeitsmangel, der schon viele Arbeiter zur Auswanderung gezwungen habe und sich auch in dem Rückgange der Gewerbe des Bezirks empfindlich äussere, Abhilfe zu schaffen. Der Minister unterrichtete sich eingehend über die Verhältnisse und betonte die Bereitwilligkeit, behufs möglichster Beschleunigung der Bestellungen die über einzelne grössere Bauten und Anschaffungen schwebenden Verhandlungen ehestens zum Abschlusse zu bringen. Auf Grund des Investitionsgesetzes und des Budgets seien seit $1\frac{1}{2}$ Jahren mehr als 100 000 000 Kr. an Bestellungen für Fahrpark, Arbeitsmaschinen, Eisenkonstruktionen und Oberbaumaterialien aufgewendet worden. Die Staatseisenbahnverwaltung nehme darauf Bedacht, den Werken auf ihren Wunsch längere Lieferungstermine einzuräumen, damit eine dauernde Beschäftigung erreicht werde. Es liege ihr fern, die Nothlage der Industrie zur Herabdrückung der Preise auszunutzen, allerdings habe sie sich aber ihre Verantwortung für die Verwendung öffentlicher Gelder vor Augen zu halten. Die Instandhaltungsarbeiten auf den Eisenbahnen würden schon aus Sicherheitsrücksichten keinesfalls verabsäumt. Die Staatsverwaltung sei, wie der Minister versicherte, bemüht, den ausgesprochenen Wünschen entgegenzukommen, sie könne sich jedoch der Erkenntniss nicht verschliessen, dass eine normale Beschäftigung der Industrie von Staatsaufträgen allein nicht zu erhoffen sei und dass diese nur ein bescheidener Nothbehelf sein könne, um über die jetzige Stockung, deren Folgen sich auch in dem Rückgange der Eisenbahneinnahmen schmerzlich fühlbar machen, hinwegzukommen. Die Abordnung, welche auch bei dem Finanzminister und dem Handelsminister vorsprach, brachte allseits den Dank für den ihr gewordenen freundlichen Empfang zum Ausdruck.

— **Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In einer am 18. d. Mts. abgehaltenen Sitzung hat der Polenklub des österreichischen Abgeordnetenhauses sich erneut mit der Frage der Verstaatlichung dieser Bahn beschäftigt und folgenden Beschluss einstimmig gefasst: „In Erwägung, dass auf die Interpellation vom 22. Mai d. J., betreffend die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands - Nordbahn, trotzdem seit deren Einbringung sechs Monate verflossen sind, die Regierung bisher keine Antwort ertheilt hat, und nicht minder mit Rücksicht darauf, dass in nächster Zeit der Staatseisenbahnrath sich mit dieser Angelegenheit befassen wird, erklärt der Polenklub einhellig, dass er entschieden und unbedingt auf der Forderung der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, vom Jahre 1904 angefangen, im Sinne der Konzessionsbedingnisse sowohl im vitalen Interesse des Landes Galizien, als auch im Interesse des Staates besteht. Das Präsidium und die parlamentarische Kommission des Klubs werden aufgefordert, mit allem Nachdrucke die Erfüllung dieses Postulates zu verlangen." Die parlamentarische Kommission des Polenklubs wird demnächst beim Eisenbahnminister, beim Finanzminister und beim Minister für Galizien vorsprechen, den genannten Mitgliedern des Kabinetts den Inhalt des Beschlusses mittheilen und die Regierung ersuchen, im Sinne der Wünsche des Polenklubs die Verstaatlichung ernstlich in Angriff zu nehmen.

— **Stand des Baues der Alpentunnel.** Der Sohlstollenvortrieb beträgt bis zum 1. Oktober d. J. beim Tauerntunnel Nordseite 503 m (gegen 480 m im Vormonate), Südseite 308 m (gegen 288 m), beim Karawankentunnel Nordseite 709 m und fertige Tunnelmauerung 112 m (gegen 612 m), Südseite 712 m und fertige Tunnelmauerung 115 m (gegen 668 m); ferner beim Wocheiner Tunnel Nordseite 1 280 m und fertige Tunnelmauerung 540 m (gegen 1 177 m im Vormonate), Südseite 916 m und fertige Tunnelmauerung 64 m (gegen 830 m) und beim Bosrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 609 m (gegen 549 m), Südseite 582 m.

— **Kohlenabschlüsse der Südbahn.** Der Kohlenbedarf der ungarischen Linien der Südbahn wurde aus den Fünfkirchener Gruben der Donau-Dampfschifffahrts Gesellschaft und aus den Kohlenwerken der Salgo-Tarjaner Steinkohlen-Bergbau-Aktiengesellschaft gedeckt.

Ungarn.

— **Erweiterung der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen.** Nach langwierigen, wiederholt zwischen dem ungarischen Finanzminister und der Budapester Stadtbehörde bezüglich des Abkaufes eines zur Erweiterung der Maschinenfabrik der Staatsbahnen bestimmten grossen städtischen Grundstücks gepflogenen Verhandlungen fasste der Munizipalausschuss einen Beschluss, welcher die Verkaufsbedingnisse genau feststellte. Der Finanzminister richtete nun an die Stadtbehörde eine Zuschrift, in welcher er mittheilt, dass er diese Bedingnisse unter gewissen Voraussetzungen annehme.

— **Elektrische Bahn Arad-Arader Weingebirge.** Dieser Tage fand die administrative Begehung der vorgenannten 63 km langen elektrischen Bahn statt. Sie durchzieht 18 Gemeinden, welchen sie zugleich elektrische Kraft und Beleuchtung zuführen wird.

— **Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1901.** Der Bericht des ungarischen Ministerpräsidenten über die Thätigkeit des Gesammtministeriums im Jahre 1901 enthält bezüglich des ungarischen Eisenbahnnetzes folgende Angaben:

Das Eisenbahnnetz, welches ausschliesslich der Städte- und Gemeindebahnen am Ende des Jahres 1900 eine Ausdehnung von 17 108,25 km hatte, erfuhr im Berichtsjahre 1901 eine Erweiterung um 171,18 km. Die Baulänge der ungarischen Eisenbahnen betrug Ende des Jahres 1901: 17 279,43 km; hiervon waren 957 km doppelgleisig. Das Eisenbahnnetz Ungarns vertheilt sich in folgender Weise: Staatsbahnen mit 7 677,5 km Baulänge, Privatbahnen im Staatsbetriebe 6 618,9 km und Privatbahnen im Privatbetriebe 2 974,5 km. Nach der technischen Ausführung beurtheilt, besitzt Ungarn Eisenbahnen I. Ranges in einer Ausdehnung von 8 076 km, Bahnen II. Ranges 8 592 km und Schmalspurbahnen 602,7 km. An Fahrbetriebsmitteln standen zur Verfügung 2 989 Lokomotiven, 2 142 Tender, 5 842 Personen- und 65 619 Lastwagen. Die Vermehrung der Transportmittel betrug im letzten Jahre 72 Lokomotiven, 53 Tender, 112 Personen- und 3 842 Lastwagen. Die Anzahl der auf sämmtlichen Linien beförderten Züge betrug 1 434 336; hiervon entfielen auf Eilzüge 29 586, Personenzüge 328 462, gemischte Züge 338 512, auf Last- und Materialzüge 737 776. Auf 1 Betriebskm entfallen durchschnittlich 82,3 Züge. Von sämmtlichen Zügen wurden 76 798 000 km gefahren, sonach beträgt der durchschnittlich von einem Zuge gefahrene Weg 54 km.

Das Anlagekapital sämmtlicher Eisenbahnen Ungarns beziffert sich mit 3 319 540 523 Kr.; hiervon entfallen auf den eigentlichen Bahnbau und die Bahnausrüstung 2 241 932 345 Kr. Die Anschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel beliefen sich auf 493 255 232 Kr., die Kursverluste betrugen 579 297 476 Kr., für sonstige Aufwendungen wurden 5 055 470 Kr. verwendet. Das Anlagekapital für 1 Bahnkm stellt sich sonach auf 192 204 Kr. durchschnittlich. Von den aufgewendeten Herstellungskosten entfallen auf die ungarischen Staatsbahnen 2 217 960 466 Kr., auf die Privatbahnen im Staatsbetriebe 575 418 316 Kr. und auf die Privatbahnen im Privatbetriebe 526 161 741 Kr.

Der Personenverkehr hat sich folgendermaassen gestaltet: Es wurden insgesammt befördert 67 044 000 Personen, hiervon in der I. Wagenklasse 831 000 = 1,24 %, in der II. Wagenklasse 11 597 000 = 17,30 %, in der III. Wagenklasse 52 228 000 = 77,90 %, Militärpersonen 2 388 000 = 3,56 %; auf je 1 Betriebskilometer entfallen 3 833 Reisende. Die gefahrenen Personenkilometer betrugen 2 433 391 000, sonach durchschnittlich für 1 Betriebskm 139 105. Die Reisenden der I. Wagenklasse legten 70 358 000 km zurück, diejenigen der II. Wagenklasse 558 687 000, jene der III. Wagenklasse 1 574 924 000 und die Militärpersonen 229 422 000. Der von je einem Reisenden durchschnittlich durchfahrene Weg betrug 36,30 km. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung erreichten die Höhe von 68 960 000 Kr., sohin entfällt auf 1 Betriebskm eine durchschnittliche Einnahme von 3 942 Kr.; die Einnahme für je eine beförderte Person betrug 1 Kr., für je 1 Personenkm 2,75 h.

Der Güterverkehr lieferte folgende Ergebnisse: Es wurden insgesammt befördert 43 027 000 t und zwar: Gepäck 80 000 t, Eilgüter 366 000 t, Frachtgüter 34 841 000 t, Manipulationsgüter (Stückgüter) 7 740 000 t; auf je 1 Betriebskm entfallen 2 440 t Güter. Die geleisteten Tonnenkilometer betrugen insgesammt 5 380 858 000, sonach für 1 Betriebskm 305 102. Es entfallen auf den Gepäcktransport 8 776 000 tkm, auf Eilgüter 42 839 000 tkm, auf Frachtgüter 4 427 508 000 tkm, auf Manipulationsgüter (Stückgüter) 901 735 000 tkm. Der von 1 t Fracht durchschnittlich zurückgelegte Weg stellte sich auf 125 km. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 196 224 000 Kr., es entfällt auf 1 Betriebskm eine Einnahme von 11 126 Kr.; von je 1 t Fracht wurde eine Einnahme von 4,57 Kr. erzielt und für je 1 tkm ergibt sich eine Einnahme von 3,65 h.

Die Gesammtausgaben betrugen 155 493 000 Kr., wovon auf die allgemeine Verwaltung 6 710 000 Kr., auf den Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst 34 384 000 Kr., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 52 327 000 Kr., auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 45 952 000 Kr., schliesslich auf den Material- und Inventardienst 2 963 000 Kr. entfielen. Die Ausgaben für je 1 Betriebskm betrugen 8 867 Kr., für je 1 Nutzkilometer 1,99 Kr.

Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich auf 276 460 000 Kr., nach Abzug der Gesammtausgaben im Betrage von 155 493 000 Kr. ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 120 967 000 Kr. Der Betriebskoeffizient betrug sonach 56,24 % (gegen 54,24 % im Jahre 1900). Zu diesen Ausgaben treten aber noch solche, welche nicht den Charakter von reinen Betriebsausgaben besitzen, in Höhe von 15 883 000 Kr. hinzu. Sonach bezifferte sich der reine Ueberschuss nur auf 103 880 000 Kronen, von welchem 77 226 000 Kr. auf die ungarischen Staatsbahnen entfallen. Von dem reinen Ueberschuss wurden 870 000 Kronen auf Aktientilgung, 16 305 000 Kr. zur Verzinsung von Aktien, 2 217 000 Kr. auf Prioritätsaktientilgung und 11 701 000 Kr. auf Verzinsung der Prioritätsaktien verwendet.

Die Anzahl der bei den ungarischen Eisenbahnen in Verwendung stehenden Personen belief sich auf 90 639; hiervon waren 7 770 Beamte, 12 629 Unterbeamte, 478 Frauen, 26 014 Diener und 43 748 Arbeiter; bei den ungarischen Staatsbahnen allein waren insgesammt 76 453 Personen bedienstet. Die Bezüge des gesammten Personals erreichten die Höhe von 98 277 654 Kr., und zwar entfielen auf Beamte 21 726 100 Kr., auf Unterbeamte 20 724 186 Kr., auf Frauen 402 749 Kr., auf Diener 25 529 002 Kr., auf Arbeiter 29 895 617 Kr.

Auf sämmtlichen Eisenbahnlinien sind infolge von Unfällen 14 Reisende getödtet und 60 verletzt worden; es entfällt sonach auf je 4 788 857 Reisende ein Todesfall und auf je 1 117 400 Reisende eine Verletzung. Ein Todesfall ergab sich auf je 178 813 643 Personenkm und eine Verletzung auf je 40 556 517 Personenkm. Die Anzahl der infolge von Unfällen getödteten Eisenbahnbediensteten und fremden (nicht zum Eisenbahndienst gehörigen) Personen betrug 91, die Anzahl der Verletzungen 131; es entfällt sonach auf je 996 Bedienstete ein Todesfall und auf je 692 Bedienstete eine Verletzung.

Uebrige europäische Länder.

— **Statistische Nachrichten von den schwedischen Eisenbahnen für 1900 und 1901.** Die Länge der schwedischen Eisenbahnen betrug Ende 1901: 11 573 km; von diesen waren 3 849 km Staatsbahnen, 7 724 km Privatbahnen. Das zusammenhängende Netz der vollspurigen Bahnen betrug 8 880 km, das angeschlossene schmalspurige Netz 2 482 km. Ohne Zusammenhang mit diesen Netzen befanden sich 211 km Privatbahnen für den öffentlichen Verkehr (Bahnen auf der Insel Gotland und die Bahnen Helsingborg-Ramlösa und Norrköping-Vikbolandet). Acht Privatbahnen gab es, die keinen Personenverkehr hatten.

Die Vertheilung der Bahnen auf die verschiedenen Läne (Regierungsbezirke) des Landes war sehr ungleich. Im südlichsten Bezirk (Malmöhus-Län) kamen auf 100 qkm 16,37 km, im nördlichsten Bezirk (Norrbotten) auf dieselbe Fläche nur 0,34 km Eisenbahnen. Auf 10 000 Einwohner entfielen im Bezirk Oerebro (Mittelschweden) 41,50 km, im Bezirk Gothenburg und Bohus nur 3,08 km, in ganz Schweden 22,53 km Eisenbahnen; nach diesem letzteren Maassstab war also Schweden, wie immer, das eisenbahnreichste Land Europas.

Nach der soeben erschienenen schwedischen Eisenbahnstatistik für 1900 umfasste am Schluss des genannten Jahres das Transportmaterial der schwedischen Eisenbahnen 810 Lokomotiven mit Tendern, 512 Tanklokomotiven, 2 574 Personen- und Postwagen, 33 413 Gepäck- und Güterwagen, 6 Elektromotorwagen, 14 Dampfwagen. Ausser 616 vierachsigen Personen- und 118 Güterwagen sowie 5 dreiachsigen Personen- und 1 775 Güterwagen waren sämmtliche Wagen zweiachsig. Es wurden rund 823 000 000 Personenkm und rund 1 459 000 000 Tonnenkm befördert, 2,5 % und 5 % mehr als im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen betrugen 90 298 000 Kr. Personen- und Postverkehr brachte von den Gesammteinnahmen bei den Staatsbahnen 36,35 %, bei den Privatbahnen nur 30,28 %. Die höchste kilometrische Einnahme hatte die Oerebro-Köpingbahn mit 24 232 Kr., die geringste die Bahn Bånghammar-Kloten mit 550 km, die durchschnittliche kilometrische Einnahme betrug 8 249 Kr., 2,89 % mehr als im Vorjahre. Das Bruttotonnenkilometer brachte eine Einnahme von 1,26 Oere, 0,03 Oere weniger als im Vorjahre. Die Betriebskosten betrugen 62 657 000 Kr., der Betriebsüberschuss also 27 641 000 Kr.; er war bei den Staatsbahnen um 17,1 %, bei den Privatbahnen um 10,6 % geringer als im Vorjahre. Der Betriebskoeffizient (in Schweden sagt man verständigerweise einfach: der Ausgabeprozentsatz) betrug im Durchschnitt sämmtlicher Bahnen 69,4 % (5,8 % mehr als im Vorjahre) und zwar bei den Staatsbahnen 76,1 % (69,5 % im Vorjahre), bei den Privatbahnen 62,8 % (67,9 % im Vorjahre).

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1901 haben bei den Staatsbahnen 45 032 880 Kr., bei den Privatbahnen 44 219 817 Kr. betragen und sich gegen das Vorjahr bei den ersteren um 1,53 %, bei den letzteren um 2,36 % vermindert.

— **Die Censur auf den belgischen Staatsbahnen.** Nachdem der Eisenbahnminister Libaert eine neue illustrirte französische Zeitschrift verboten, beträgt laut „Indépendance belge“ die Zahl der Zeitschriften, deren Verkauf auf dem Netz der belgischen Staatsbahnen verboten ist, 47.

— **Eisenbahnunfälle in Frankreich.** Der „Matin“ hat eine Zusammenstellung der bedeutenderen Unfälle mit ihren Ursachen und Folgen aufgestellt. Danach sind in den drei Monaten vom 1. August bis 1. November 15 solcher Unfälle vorgekommen, und es wurden durch sie 26 Personen getödtet und 141 Reisende und Angestellte verletzt. Bei rund 180 Opfern kämen also deren zwei auf den Tag. Uebrigens wird die Zahl so besonders gross nur durch das fürchterliche Unglück vom 27. September, wo ein Schnellzug auf dem Bahnhof von Arleux (Nordbahn) entgleiste und 20 Todte und 60 Verletzte auf einmal zu beklagen waren. Die Nordbahn hat sonach im letzten Vierteljahr den „Rekord“ der Opfer; die meisten Unfälle (4) ereigneten sich auf der Westbahn. Auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn kam gar keine Verwundung, auf der Südbahn nur ein Zusammenstoss mit 3 Verletzungen vor. Die Mehrzahl der Unfälle erfolgte durch Entgleisung, 7 unter 15, während 6 von ihnen Zusammenstösse als Ursache hatten.

— **Pariser Stadtbahn.** Der Pariser Stadtrath hat auf Antrag von F. Roussel einstimmig die Beschleunigung der weiteren Ausführung des Stadtbahnnetzes beschlossen. Die genehmigten Linien Nr. 4, 5, 6 und 7 sollen unverzüglich in Angriff genommen und namentlich die Linie Nr. 4, die von der Porte Clignancourt nach der Porte d'Orléans führt, alsbald hergestellt werden. Ohne diese Linie, so führte der Antragsteller aus, würde das Netz des linken Seine-Ufers von dem des rechten ganz getrennt sein. Es sei falsch, dass diese Strecke die Erbauung einer Brücke über die Seine zwischen dem „Institut“ und der Place Saint-Germain l'Auxerrois nöthig mache; es sei sehr leicht, den „Métropolitain“ unter der Seine durchzuführen. Auch das Institut brauche nicht beeinträchtigt zu werden.

— **Klagen über die schweizerischen Eisenbahnen.** Die „Frankf. Ztg.“ hatte aus der Feder eines mit Namen genannten Professors in Basel verschiedene Klagen über die Verhältnisse auf den schweizerischen Eisenbahnen veröffentlicht. Dagegen wird im Berner „Bund“ aus Zugführerkreisen wenigstens theilweise Verwahrung eingelegt. Es sei nicht richtig, dass das schweizerische Zugpersonal ungebührlich grob sei. Das Personal sei herzlich froh, wenn alles glatt abläuft, besonders da bei Konflikten zwischen Personal und Reisenden in der Verwaltung die Neigung vorherrsche, den letzteren Recht zu geben. Dass in manchen Fällen auch vom Personal gefehlt werde, sei anzuerkennen. Doch gebe es andererseits genug Reisende, die ungebührliche Ansprüche machen und die elementarsten Gebote des Anstandes missachteten, z. B. ihre Füsse mit schmutzigem Schuhwerk ohne Unterlage auf die Polster legen, bei Platzmangel mehrere Plätze mit Gepäck belegen usw. Die Klagen wegen häufiger Vorweisung der Fahrkarten werden als berechtigt anerkannt. So müsse z. B. eine Fahrkarte Basel-Thun laut Vorschrift wenigstens sechs Mal vorgewiesen werden: 1. ab Basel, 2. vor Olten, 3. ab Olten, 4. vor Bern, 5. ab Bern und 6. vor Thun. Das sei nur ein Beispiel unter vielen.

— **Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten.** In der zu Luzern abgehaltenen, von etwa 1200 Mitgliedern besuchten Generalversammlung sprach der Verbandspräsident Dr. Küry über die allgemeine Lage der Angestellten unter dem Bund und die nächsten Aufgaben der Organisation. Es wurde eine Resolution angenommen, welche betreffs der Verstaatlichung die Erwartung ausspricht, dass die in der Rückkaufsbotschaft gemachten Versprechungen eingehalten werden; gegen jede Schmälerung wird Verwahrung eingelegt. Das Personal verlange die Eintheilung in die „Lohnskala“ auf 1. Mai 1903, die alle Gewähr dafür biete, dass der Einzelne unter keinen Umständen schlechter gestellt werde, als unter dem Privatbahnsystem. Weiter wird Berücksichtigung der Wünsche in Betreff des Ruhegehaltes und des Ruhetagsgesetzes verlangt. Schliesslich sprach die Versammlung der gegenwärtigen Bewegung unter den Gotthardbahn-Arbeitern alle Sympathie aus; die Verbandsbehörden sollen mit allen Mitteln die Bewegung unterstützen.

In einer Versammlung der Gotthardbahn-Angestellten wurde betont: Da die Lohnbewegung von 1896 im allgemeinen eine Besserung nicht gebracht, sondern im Gegentheil sich gewisse Unregelmässigkeiten in der Beförderung einstellten, machte sich die Unzufriedenheit überall wieder bemerkbar. Man verlangte loyalere Diensteintheilung, bessere Beschränkung des Nachtdienstes, Lohnaufbesserung alle zwei Jahre, Unterlassen der Einstellung weiteren weiblichen Personals, strenge Einhaltung der 52 Ruhetage usw.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Nach dem Bericht der Rechnungsrevisoren für 1901/02 betrug der Antheil der Gesellschaft am Ertrag der dem Staat gehörigen Hauptlinien 90 440 000 L. (im Vorjahre 88 180 000 L.) und an dem Ertrag der Nebenlinien 6 830 000 (6 780 000) L. Ferner vereinnahmte die Gesellschaft an Erträgnissen der ihr selbst gehörigen Linien 2 040 000 (1 610 000) Lire, an Auslagen für Beförderung der Post usw. wurden ihr vom Staat 3 950 000 (3 470 000) L. zurückvergütet. Diesen Betriebseinnahmen von 103 250 000 (100 040 000) L. stehen dem „Berl. Akt.“ zufolge an Betriebsausgaben gegenüber 111 050 000 (109 730 000) L., die sich nach Abzug von 2 470 000 (2 450 000) L. Bahnhofsmiethe der Südbahn und 940 000 (900 000) L. Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds für rollendes Material auf 107 640 000 (106 380 000) L. vermindern. Danach ergibt die Betriebsrechnung allein einen Verlust von 4 400 000 (6 340 000) L. Wenn sich danach auch das Minderergebniss des Betriebes verringert hat, so ist doch zu berücksichtigen, dass 2 130 000 L., die im Vorjahre als letzte Rate der Jahresrenten für die nach dem Vertrag vom 21. Juni 1888 gebauten Linien gezahlt worden waren, diesmal in Wegfall gekommen sind, ferner 567 458 L., die im vorigen Jahre als zu viel bezahlte Einkommensteuer zurückvergütet wurden. Ausser den Betriebseinnahmen verzeichnet die Gesellschaft an sonstigen Erträgnissen: Vergütung des Staates für Abschreibungen auf rollendes Material 2 380 000 L. gegen nur 310 000 L. im Vorjahre, Zinsensaldo rund 1 000 000 (380 000) L., Vergütung des Staates für Gebrauch des rollenden Materials und sonstige Betriebsmittel 7 820 000 L. (wie im Vorjahre), Staatszuschuss für den Bau neuer Linien 8 160 000 L. (wie im Vorjahre), so dass sich die Gesammteinnahmen unter Heranziehung von 2 910 000 (2 520 000) L. Gewinnen aus verschiedenen Einnahmen und Bauten auf 129 030 000 L. gegen 125 880 000 L. im Vorjahre stellen. Andererseits sind neben den Betriebsausgaben besonders die Spesen des Zinsen- und Tilgungsdienstes für die Aktien und Obligationen der Gesellschaft gestiegen von vorjährigen 5 690 000 L. auf 9 180 000 L., dies infolge der Ausgabe von 75 000 000 L. 4 prozentigen Goldobligationen; ferner werden auf die Gründungsspesen 110 000 L. (wie im Vorjahre) abgeschrieben. Die gesammten Ausgaben sind von 118 010 000 L. auf 123 250 000 L. gewachsen und im Zusammenhang damit der verfügbare Reingewinn von 7 870 000 L. auf 5 680 000 L. zurückgegangen. Hiervon erhält der Reservefonds die satzungsmässigen 5 % mit 284 020 (378 437) L. und 5 383 890 (7 182 060) L. werden, wie bereits gemeldet, als 3 (4) % Dividende auf 358 926 (359 103) noch im Umlauf befindliche Aktien 500 L. vertheilt. Da bereits am 1. Januar und 1. Juli d. J. je 7,50 L. Abschlagsdividende ausgeschüttet wurden, so kommt eine Restdividende nicht zur Vertheilung. Der Vortrag erhöhte sich von 313 175 L. auf 325 666 L. Nochmals betont der Bericht, dass lediglich die Bestimmungen des Betriebsvertrages mit dem Staat die Schuld an dem jedes Jahr für die Aktionäre schlechter werdenden Ergebniss tragen; deshalb wird die Verwaltung, wie bereits mitgetheilt, die am 25. d. Mts. stattfindende Generalversammlung um die Genehmigung ersuchen, den gegenwärtigen Betriebsvertrag am 30. Juni 1903 zu kündigen.

— **Kraftwagen auf der englischen Nordostbahn.** Wie „Engineering“ mittheilt, beabsichtigt jetzt auch die vorgenannte Gesellschaft Versuche mit Kraftwagen zu machen. Sie lässt zur Zeit in ihrer Wagenwerkstätte zu York zwei Kraftwagen erbauen, die sie auf der Strecke zwischen Hartlepool und West-Hartlepool in Betrieb setzen will. Dieser Plan wurde angeregt durch das Bedürfniss einer häufigen und raschen Verbindung zwischen jenen beiden Stationen, und man bezweckt jene Wagen regelmässig alle 10 Minuten in beiden Richtungen laufen zu lassen, um dem wachsenden Wettbewerb der Strassenbahnen in wirksamer Weise zu begegnen. Die Entfernung ist 4 km; da die Wagen mit 48 km Geschwindigkeit in der Stunde laufen sollen, so hofft man, den Weg zwischen beiden Stationen in 5 Minuten zurückzulegen. Die Wagen werden 17 m lang und für 52 Reisende Sitzgelegenheit durch Bänke mit umstellbaren Lehnen bieten. Am einen Ende des Wagens wird eine Napier-Petroleummaschine von 85 PS mit vier Cylindern aufgestellt werden. Diese Maschine wird eine elektrische Kraftmaschine in Bewegung setzen, welche den Strom für zwei Elektromotoren erzeugt, die auf den unter dem Wagenkasten befindlichen Rollböcken angebracht sind. Diese Rollböcke werden denjenigen gleichen, die bei gewöhnlichen Eisenbahnwagen in Gebrauch sind, der Wagenkasten aber wird von weit leichterer Bauart sein und den Strassenbahnwagen nachgebildet werden.

— **Russische Schnellzüge.** Vor nicht allzulanger Zeit hatten wir mitgetheilt, wie traurig es den Bewohnern der zweiten Residenz des gewaltigen Russlands ergangen war, als sie auf die heutzutage nicht ganz unberechtigte Idee kamen, schneller Warschau und überhaupt Westeuropa erreichen zu wollen.

Wie bekannt, ergab die technische Untersuchung, dass die Moskau-Brest-Eisenbahn nicht nur kein schnelleres Fahren zulasse, sondern sogar eine Herabminderung der Schnelligkeit dringend erfordere. Dieser schwere Schlag, der die nach Fortschritt strebenden Moskowiter gewiss schwer getroffen hat, ist aber nicht ohne Nachfolge geblieben, denn aus dem soeben erschienenen russischen Kursbuch für den Winterfahrplan 1902/03 entnimmt die „Petersburger Zeitung“ nachfolgende Ueberraschungen für das reisende Publikum und bemerkt dazu:

„Die Fahrgeschwindigkeit der meisten sogenannten ‚Schnellzüge‘ ist mehr oder weniger herabgemindert worden. (Ich sage ‚sogenannten‘, weil im übrigen Europa unter Schnellzug etwas ganz anderes verstanden wird; in Frankreich und Deutschland fahren die meisten Schnellzüge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60—75 km, einige auch noch darüber hinaus; bei uns legen sie kaum 40 km zurück, die Höchstgeschwindigkeit erreicht der Moskauer Kurierzug mit 52 km in der Stunde.)

Auf der Warschauer Bahn z. B. haben alle Schnellzüge eine Verlängerung der Fahrtdauer von einer Viertelstunde erfahren. Auf der Libau-Romny-Bahn finden wir folgendes Kuriosum: Von Libau bis Minsk fährt man im Personenzug 21 Stunden 36 Min., im Schnellzug 23 Stunden 32 Min. Das grösste Kunststück ist aber auf der Baltischen Bahn vollbracht worden; da ist nämlich dem Rigaer Schnellzug gegen früher 1 Stunde 20 Min. und 1 Stunde 50 Min. zugelegt worden, so dass man jetzt diese Strecke in $16^3/_4$ oder $17^1/_4$ Stunden zurücklegt, was einer Geschwindigkeit von 36 Werst in der Stunde gleichkommt. Das heisst ein ‚Schnellzug‘ und es wird ein Zuschlag von 20% dafür erhoben. Auf derselben Bahn fährt der Zug nach Reval mit einer Geschwindigkeit von 34,5 Werst in der Stunde zum gewöhnlichen Tarif;. also für 1,5 Werst Beschleunigung in der Stunde eine Preiserhöhung von 20%. Von Petersburg bis Narwa fuhr man vor drei Jahren mit einem gewöhnlichen Zug in 3 Stunden 45 Min. und zahlte II. Klasse 2,05 Rbl. oder 1,26 Rbl. im Abonnement; jetzt fährt man mit dem ‚Schnellzug‘ 4 Stunden und zahlt dafür 5,44 Rbl.!

Das Publikum ist in solchen Fällen auf Selbsthilfe angewiesen, und bleibt einem nichts anderes übrig, als den ‚Rigaer Schnellzug‘ zu meiden. Wer nach Riga billiger fahren will, der benutze die Warschauer Bahn mit Umsteigen in Pskow. Abfahrt aus Petersburg 4.10 Nachm., Ankunft in Riga 9.25 Morgens; Dauer $17^1/_4$ Stunden, Preis II. Klasse 8,45 Rbl. gegen 12,35 Rbl. über Jurjew. Aus Riga fährt man um 8.05 Abends und kommt in Petersburg um 3.05 Nachm. an. Der Schnellzug aus Riga über Jurjew kommt in Petersburg erst um 12.10 Mittags an und ist $17^1/_4$ Stunden unterwegs. Will man nun schneller fahren und in Petersburg früher ankommen, so fahre man über Dwinsk. Abfahrt aus Riga 3.45 Nachm., Ankunft in Petersburg 8.25 Morgens; Dauer 16 Stunden 40 Min. Aus Petersburg fährt man um 9.30 Abends und kommt in Riga um 2 Uhr Nachm. an, d. h. genau $16^1/_2$ Stunden, und es kostet II. Klasse 12,65 Rbl., also nur 30 Kopeken mehr als auf der Baltischen Bahn. Man hat dafür aber die Gewissheit, dass man bei 100 Fahrten 99 Mal pünktlich eintreffen wird, während auf der Baltischen Bahn gerade das Gegentheil der Fall ist, wie ich es aus zehnjähriger Erfahrung feststellen kann.

Es fragt sich nun, wie soll Handel und Wandel bei uns vorwärtskommen und die Konkurrenz mit Westeuropa und Amerika aufnehmen, wenn solche Verkehrsverhältnisse vorhanden sind? Entwickelt sich der Verkehr in dieser Weise weiter, dann ist die Zeit nicht mehr fern, wo wir wieder zur Post unsere Zuflucht nehmen werden. Angeblich soll das langsamere Fahren die Anzahl der Eisenbahnunfälle verringern.

So lange die wahren Gründe nicht die richtige Beleuchtung gefunden, wird die Anzahl der Unglücksfälle trotz langsamen Fahrens nicht verringert werden.“

Die verzweifelte Stimmung, die aus diesen Zeilen spricht, kann man wohl begreifen, denn durch die Eisenbahnverwaltung schwerer getroffen werden kann kaum ein Handelsmittelpunkt wie Moskau, Petersburg, Riga und wie die übrigen grossen Städte alle heissen mögen, als durch derartige Rückschritte. Wie ein schriller Ton klingt die Nachricht von der weiteren Herabminderung des Schneckenganges der Personenzüge in das Bemühen der handeltreibenden Kreise, endlich einmal etwas beschleunigter befördert zu werden. Und berechtigter konnte kaum ein Wunsch sein. Der Vergleich mit den Nachbarstaaten liegt ja doch gar zu nahe. Fiel nun schon früher der Vergleich beschämend genug aus, so ist das weitere Rückwärtsgehen, während alles vorwärts drängt, allerdings ein schwerer Schlag.

— **Die Verbindungsbahn zwischen den finnländischen und den russischen Bahnen** bildet den Gegenstand der Berathung einer beim Ministerium der Verkehrsanstalten gebildeten Konferenz, zu der auch Vertreter der Petersburger Stadtverwaltung hinzugezogen werden. Die Ingeniöre, welche die Trassirungsarbeiten geleitet haben, finden, dass die Interessen der Stadt und ihrer Vororte für die Richtung des Verbindungszweiges nicht in Betracht kommen dürfen. Daher geht, wie die „Now. Wr.“ mittheilt, das Gutachten dahin, die Verbindungsbahn von Tossno (Nikolaibahn) nach Oserki (finnländische Bahn) zu führen, in der Richtung durch das Dorf Iwanowskoje, das am Zusammenfluss der Tossna und der Newa, 24 Werst (= 25,6 km) von Petersburg entfernt ist. Danach würde die Verbindungsbahn die Residenz im Norden in einem Umkreise von nicht weniger als 6 Werst (= 6,4 km) umgehen. Diese Linienführung hat den Vortheil, dass sie durch Ländereien führt, die billiger sind als die im Weichbilde und der nächsten Umgebung der Residenz gelegenen Grundstücke. Doch wird durch diese Richtung der Waarenaustausch zwischen dem Reich und Finnland, der sich in den Händen der Petersburger Handelsfirmen befindet, von hier abgezogen, so dass die Frage aufgeworfen wird, gleichzeitig mit der Verbindungsbahn zwischen den finnländischen und Petersburger Bahnen auch die Vororte der Residenz (die Gegend der Glasfabrik, Klein- und Gross-Ochta, Poljustrowo, Kuschelewo-Besborodko) in den Verkehr auf der Verbindungsbahn mit einzuschliessen. Welcher von den beiden Richtungen der Vorzug gegeben wird, wird wohl davon abhängen, ob die Stadt in Bezug auf den Erwerb der erforderlichen Ländereien das Unternehmen so kräftig zu unterstützen vermag, dass der Bahnbau nicht zu sehr im Verhältniss zur künftigen Ertragfähigkeit vertheuert wird. Dieser Wunsch um Mitwirkung der Stadt in Bezug auf die Ermöglichung einer dem städtischen Verkehr günstigeren Linienführung scheint durchaus begründet zu sein, denn das von der Regierung verfolgte Ziel beim Bau der Verbindungsbahn ist wohl zweifellos ein politisches, während die wirthschaftlichen Erwägungen wenig mehr als zur nothdürftigen Verschleierung des eigentlichen Zweckes, nämlich Finnland aus seiner unerwünschten Abgeschlossenheit zu reissen, dienen müssen. Andererseits lässt sich nicht verkennen, dass die Stadt Petersburg natürlich ein grosses Interesse daran haben muss, dass die Vororte möglichst bequem mit dem Mittelpunkt der Stadt verbunden werden. Geldopfer werden daher wohl gebracht werden müssen.

— **Neue Eisenbahnen mit der Hafenstadt Riga als Mittelpunkt** sind geplant. Im Anschluss an die Mittheilung, dass die Vorarbeiten für die 73 Werst (= 78 km) lange Schmalspurbahn Kegel-Hapsal, deren Anlage bekanntlich von der Regierung verfügt worden ist, nunmehr vollendet sind und dass nunmehr der Eisenbahnbau selbst in Angriff genommen und bei den geringen Schwierigkeiten, die das vollkommen ebene Gelände bietet, schon im Herbst 1903 beendigt sein wird, berichtet die „St. Petersburger Zeitung“, dass nach Herstellung dieser Linie der Bau einer Küstenbahn zur Ausführung gelangen soll. Diese neue Bahn soll bei Hapsal beginnen, zunächst zum Hafen Werder am Sund (zwischen Estland und der Insel Mohn), dann nach Pernau und schliesslich nach Riga führen. Hierdurch würde Riga in nicht allzulanger Zeit eine neue Bahnverbindung nach Norden hin erhalten, wodurch ein neuer Anstoss gegeben wäre, um der schon lange von privater Seite geplanten Eisenbahnlinie Riga-Koschedari wiederum näher zu treten. Die zuletzt genannte Linie ist, wie besonders betont werden mag, als Breitspurbahn gedacht worden. Von Riga aus soll sie südwärts über Bauske und das angrenzende fruchtbare Muhsgebiet durch den östlichen Theil des Guvernements Kowno geleitet werden, um bei Koschedari (etwa 2 Meilen nordöstlich von der Stadt Kowno) Anschluss an das schon bestehende Eisenbahnnetz zu finden. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass das Ergebniss eine neue direkte Eisenbahnverbindung von Kowno über Bauske, Riga, Pernau usw. nach Reval bezw. Baltischport wäre.

Fremde Welttheile.

— **Die mittelasiatische Eisenbahn** hat manchen Ansprüchen zu genügen, die anderen Bahnen fremd sind. Die Bahn hat z. B. ein eigenes Schulenbudget und unterhält an 15 Orten 20 Elementarschulen für die Kinder der Bahnbeamten. An vier Orten bestehen bei den Schulen Internate für 10 und 20 Kinder. Diese Erweiterung der eigentlichen Thätigkeit ergibt sich allerdings von selbst aus den Verhältnissen; denn wenn die Betriebsleitung erfahrene Beamte zum Dienste in jenen von europäischer Kultur und Bildung weit abgelegenen Gebieten heranziehen will, so musste sie natürlich diesen Beamten auch die Möglichkeit gewähren, den Kindern Unterricht ertheilen lassen zu können. Uebrigens ist das nur ein Fall, in dem die Verwaltung helfend einspringen muss. Nicht viel anders steht es mit der Befriedigung der kirchlichen Bedürfnisse und vieler anderer Dinge, die sich nicht ausschliesslich auf das leibliche Wohlergehen beziehen.

Auf einem ganz anderen Gebiete erwachsen der Verwaltung gleichfalls mancherlei Schwierigkeiten, von denen sonst die russische Eisenbahnverwaltung nichts verspürt; so muss z. B. aus Rücksicht auf die inländische Bevölkerung nächstens an jeden Zug ein besonderer Wagen III. Klasse angehängt werden, der nur für Muhamedanerinnen bestimmt ist. Bisher war die Benutzung der Bahn für Muhamedanerinnen nicht recht möglich oder mindestens recht unbequem. In dichte Schleier gehüllt, nahmen sie unter dem Schutz eines männlichen Begleiters in den allgemeinen Wagen Platz, wo die verschüchterten Insassen des Frauengemachs sich recht unbehaglich fühlten. Die neuen Spezialwagen werden, um jedes Mannesauge fernzuhalten, nicht Durchgangswagen sein. Wenn damit auch für die Ver-

waltung mancherlei Unbequemlichkeiten verbunden sein werden, so wird doch andererseits durch die neue Einrichtung der weiblichen muhamedanischen Bevölkerung die Benutzung der Eisenbahn ermöglicht und damit eine grössere Bewegungsfreiheit geschaffen werden, die bisher offenbar fehlte.

— **Die Wirkungen des Burenkrieges auf die Bahnen des Kaplands** sind nach einer Mittheilung im Oktoberheft der Wiener Zeitschrift des österreichischen Ingeniör- und Architektenvereins durchaus nicht so unheilvoll gewesen, wie man bei der Dauer und Leidenschaftlichkeit dieses Kampfes hätte erwarten sollen. Aus einer statistischen Zusammenstellung ist zu entnehmen, dass die meisten Bahnen des Kaplandes nur kurze Zeit unterbrochen oder in Feindeshand waren: die Linien des westlichen Netzes vom 14. Oktober 1899 bis längstens 16. Februar 1900, die meisten jedoch nur bis 15. Dezember 1899, jene des mittleren Systems vom 1. November 1899 bis 6. März 1900 und endlich die des östlichen Systems (Aliwal North) vom 16. Oktober 1899 bis 22. März 1900. Auch auf die finanziellen Verhältnisse der Bahnen hat der Krieg nicht ungünstig eingewirkt, denn die Bahneinnahmen haben im Jahre 1899 gegen das Vorjahr um 21 954 £ zugenommen, obgleich sich 697 km Bahnen im Besitze der Buren befanden. Da aber auch das zu verzinsende Kapital im Jahre 1899 um 772 913 £ gegen das Vorjahr gewachsen ist und insbesondere die durch den Krieg herbeigeführte Vertheuerung der Kohle von 1 £ 13 sh 2 d auf 2 £ 11 sh 7 d für die Tonne die Erhöhung der Betriebsausgaben auf 2 012 000 £ herbeiführte, verringerte sich die Verzinsung des Kapitals von 4 £ 13 sh 11 d auf 4 £ 12 sh 7 d. Der Betriebskoeffizient betrug 1899: 65,5 %, die Zahl der beförderten Reisenden 11 006 870, der Frachten 1 261 038 t, der Zugmeilen 7 958 434, der Lokomotiven 475, der Personenwagen 645 und der Frachtwagen 6 670. Dasselbe gilt von den Eisenbahnen Natals, denn deren Roheinnahmen stiegen von 949 100 £ im Jahre 1899 auf 1 242 281 £ im Jahre 1900, vermehrten sich also um 32,14 %. Die Betriebsausgaben erreichten 1900 infolge der hohen Kohlenpreise 891 089 £, um 126 073 £ mehr als im Vorjahre. Der Betriebskoeffizient erhöhte sich von 69,6 auf 71,73 %. Alle Bahnen Natals waren Ende 1900 im vollen Betriebe, und auch die von den Buren verschütteten Kohlengruben konnten wieder in Betrieb gesetzt werden und rentirten sich infolge der grossen Kohlennachfrage besser als früher. Der durch den Krieg gesteigerte Frachtenverkehr nöthigte zur Anschaffung von 300 Güterwagen sowie von 50 Lokomotiven, die auf dem schwierigsten Gelände 200 t ziehen können. Bis zum 31. Oktober 1900 wurden auf den Staatsbahnen Natals 176 921 englische Offiziere und Mannschaften, 11 748 Inder und eingeborene Soldaten, 1 712 Kriegsfahrzeuge, 269 Kanonen, 9 385 Kisten Munition, 7 676 t Gepäck und Proviant, 271 165 t Militärgüter und 114 126 Pferde befördert. Noch grösser waren die Kriegsleistungen der eigentlichen Kapbahnen. Bis zum 24. Oktober 1900 wurden von ihnen 7 920 Offiziere, 193 656 Mann, 148 948 Pferde, 411 Kanonen, 3 012 Gefährte und 360 028 t Lebensmittel befördert. Bis zum 31. Oktober 1900 wurden von den Schiffen gelandet: In Kapstadt 137 976 Mann, 52 941 Pferde, in East London 28 134 Mann, 36 800 Pferde, in Port Elizabeth 25 895 Mann, 46 004 Pferde, in Durban 69 969 Mann und 43 832 Pferde, zusammen 261 947 Mann und 179 577 Pferde. Im September 1900 waren nicht weniger als 17 874 Offiziere und Mannschaften mit dem Ausbessern der von den Buren zerstörten Bahnen beschäftigt. Es wurden hergestellt 102 Brücken, 135 Durchlässe, 75 km Bahnen. Die Buren haben in der Zeit vom 6. Januar bis 15. November 1900 die englischen Eisenbahnen nicht weniger als 115 Mal zerstört. Während früher in beiden Freistaaten sich 250 gute Lokomotiven befanden, mussten sich die Engländer mit 95 alten, zum Theile beschädigten Maschinen behelfen. Die Verpflegung erforderte die Nachsendung von 45 000 000 Portionen für die Soldaten und 20 000 000 Futterrationen für die Thiere, zusammen 190 000 t. So grossartig waren die Leistungen dieser schmalspurigen Bahnen im Kriege, dass sie mit Recht allseits Anerkennung gefunden haben.

— **Die Stelle des Leiters der kaiserlichen Eisenbahnverwaltung im Schutzgebiet Deutsch-Südwestafrika** ist von der Kolonialabtheilung des kaiserlichen Auswärtigen Amts zu Berlin im Anzeigentheil der Nr. 91 d. Ztg. ausgeschrieben.

Allgemeines.

— **Die Strahlentelegraphie auf dem Schiffe „Carlo Alberto“.** Der Inhalt des Berichts des Schiffsoffiziers vom „Carlo Alberto“ über die Strahlendepeschen, die das Schiff in der Ostsee, der Nordsee, im Atlantischen Ozean und im Mittelländischen Meere während der Sommermonate Juli, August und September vom Festlande erhalten hat, ist soeben im „Monitore delle Str. ferr.“ veröffentlicht worden. Der Bericht selbst ist von zahllosen Karten und Nachbildungen der erhaltenen Depeschen begleitet, unter denen sich lange Strahlendepeschen befinden, die in der Station Poldhu aufgegeben und vom „Carlo Alberto“ auf hoher See empfangen wurden, die bis in eine Entfernung von 1600 km die Verbindung von England nach Sardinien über weite Wasser- und Landstrecken, über hohe Berge vermittelt haben.

Neu war die Anwendung des neuen Marconi'schen magnetischen „Detektors“, dessen erstes Probestück der Erfinder dem „Carlo Alberto“ geschenkt hatte; dieser „Detektor“ hat sich als ein geniales Werkzeug von ausserordentlich einfacher Einrichtung erwiesen, das nie geregelt zu werden braucht. Er gibt zuverlässig und beständig jedes Zeichen der Strahlendepesche wieder und hat kein einziges Mal versagt. Zum Unterschied von dem „Cohärer“, der fortwährender Aufmerksamkeit bedarf, kann der „Detektor“ von jedem, der das Morse-Alphabet kennt, bedient werden. Leutnant Solari, der treue und kluge Mitarbeiter Marconi's, zieht aus den grossartigen Versuchen, die gemacht wurden, folgende Schlüsse: Es gibt keine Entfernung, die die Ausbreitung der elektrischen Wellen auf der Erdoberfläche beschränkt, wenn die zur Verwendung kommende Uebersendungskraft im richtigen Verhältniss zu der Entfernung, die durchmessen werden muss, steht. Die zwischen der Abgangs- und Empfangsstation liegenden Länder bilden keine Störung für die herzustellende Verbindung. Das Sonnenlicht hat die Wirkung, das Bestrahlungsfeld der elektrischen Wellen zu verringern, und infolge dessen ist bei Tage die Anwendung einer grösseren Kraftmenge nöthig als bei Nacht. Die grössere Wirksamkeit des magnetischen Detektors gegenüber dem Cohärer ist durch zuverlässige Erfahrungen bewiesen worden; sie beruht nicht nur in dem obenerwähnten Vorzug der Selbstregelung, sondern auch in der vollständigen Zuverlässigkeit des Apparats, in seiner praktischen, sinnreichen Einrichtung. Die drahtlose Telegraphie Marconi's ist dank der letzten Neuerungen in das Gebiet der grossen praktischen, sowohl wirthschaftlichen als militärischen Anwendungen getreten. Der Kontreadmiral Carlo Mirabello sagt in dem von ihm geschriebenen Vorworte zu Solari's Bericht: Die glänzenden Ergebnisse, welche in der Geschichte der Strahlentelegraphie ewig denkwürdig bleiben werden, die unter unserer Flagge, mit fast ausschliesslich italienischem Personal ausgeführt sind, bezeichnen einen Triumph für das Vaterland und für unsere Marine im besonderen und bestätigen in unbestreitbarer Weise die praktische Brauchbarkeit der wunderbaren Erfindung unseres grossen Mitbürgers. In weniger als drei Jahren ist er mit seinem Geiste, seiner Thatkraft und Kühnheit von Verbindungen auf einige 10 km zu solchen von 3000 km und mehr geschritten.

Im Anschluss hieran entnehmen wir der „Voss. Ztg.“ als neueste Mittheilung, dass der Kommandant des jetzt im Hafen von Sydney liegenden „Carlo Alberto“ dem italienischen Marineministerium telegraphisch meldete, dass der „Carlo Alberto“ während seiner ganzen Reise von England bis in das Innere des Hafens von Sydney (an der Nordwestküste der Insel Neu-Schottland) täglich Strahlendepeschen von der Station Poldhu erhalten habe. Eine Mittheilung des Marineministeriums fügt hinzu, dies bestätige die Möglichkeit, sich gleichzeitig mit den Küsten von Europa und Amerika während der Fahrt auf dem atlantischen Ozean in Verbindung zu halten, wenigstens bis auf eine Entfernung von 3000 Meilen. Danach würde man mit Hilfe von Stationen, die über stärkere Apparate verfügen, als die, welche man zweckmässig auf Schiffen aufstellen kann, Verständigungen zwischen den beiden Kontinenten leicht erzielen können.

Bücherschau.

— **Kursbuch für den Viehverkehr.** Im Verlage von E. S. Mittler & Sohn in Berlin ist vor kurzem zum ersten Mal für den öffentlichen Gebrauch ein vom Rechnungsrath Schmidt im Reichseisenbahnamt bearbeitetes, zum Versand von Vieh bestimmtes Kursbuch erschienen. In Zukunft soll es im Anschluss an die Sommer- und Winterfahrpläne der Eisenbahnverwaltungen Mitte Mai und Mitte Oktober jeden Jahres ausgegeben werden. Für das lebhafte Interesse, das dem Unternehmen in den betheiligten Kreisen entgegengebracht wird, spricht der Umstand, dass die vorliegende Ausgabe in einer Auflage von 7 000 Exemplare hergestellt werden musste. Da wir die im verflossenen Sommer ausgegebene Probeausgabe dieses Buches in Nr. 56 S. 879 d. Ztg. eingehend besprochen haben, erübrigt es, nochmals des näheren auf dessen Inhalt hier einzugehen. Der Preis beträgt 1,30 M.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Lyck - Ortelsburg zwischen Schwentainen und Puppen gelegene neue Haltestelle Grünwalde für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet. Schwerwiegende Fahrzeuge und solche, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sowie Sprengstoffe werden jedoch von der Abfertigung in Grünwalde ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft. (3053)

Königsberg i/Pr., den 15. November 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Dezember d. J. wird zwischen Kattowitz und Orzesche der Nebenbahn Gleiwitz-Orzesche-Sohrau O/S. der Haltepunkt Zawada für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Entfernungen betragen:
Kattowitz-Zawada . . . 2,92 km
Orzesche-Zawada . . . 3,29 „

Kattowitz, im November 1902. (3054)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Zeuthen.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Berlin-Königs-Wusterhausen gelegene Station Zeuthen auch für den Fahrzeug- und Thierverkehr eröffnet.

Berlin, den 14. November 1902. (3055)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Auf der Haltestelle Oldenbrok werden vom 1. Dezember d. J. ab lebende Thiere abgefertigt.

Oldenburg, den 15. Novbr. 1902. (3056)

3. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station Myslowitz des Direktionsbezirks Kattowitz als Versandstation in die Ausnahmetarife für Zink des Gruppentarifs II und des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau.

Breslau, den 15. November 1902. (3057)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 19. November 1902 an wird zu dem Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten Basel Bad. Bhf. transit-Mittel- und Westschweiz vom 21. Juli 1899 der V. Nachtrag ausgegeben.

Es werden damit Frachtsätze für den Verkehr mit Seftigen und Uetendorf, Stationen der Gürbethalbahn, eingeführt.

Karlsruhe, den 18. Novbr. 1902. (3058)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum südwestdeutsch - schweizerischen Tarifheft I B tritt am 1. Januar 1903 der V. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neue, theilweise um kleine Beträge (1 bis 7 Cts. für 100 kg) erhöhte Schnittfrachtsätze für die Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, der Prinz Heinrichbahn, der pfälzischen Eisenbahnen und des Eisenbahn - Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Ausserdem scheiden eine Anzahl Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, sowie des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken aus dem Tarifheft I B aus. Sendungen nach und von diesen Stationen werden ab 1. Januar 1903 in Basel umkartirt, wodurch Frachterhöhungen von 1 bis 7 Cts. für 100 kg entstehen.

Der Nachtrag kann vom 20. Dezember l. J. ab von unserm Gütertarifbüreau bezogen werden. Bis dahin ertheilt letzteres nähere Auskunft über die eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen.

Karlsruhe, den 17. November 1902. (3059)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen.

Zu Pos. III der Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894, betreffend die Beförderung von Streichhölzern und Streichkerzchen ist eine Dienstvorschrift erlassen worden, die u. a. folgende Bestimmungen enthält:

„Werden hölzerne Behältnisse verwendet, so ist darauf zu halten, dass deren Boden-, Deckel-, Seiten- und Stirnwandbretter festgefügt und mindestens 10 mm dick seien.

Sendungen, die den genannten Bedingungen nicht entsprechen, sind von den Aufgabe- oder Uebergangsstationen unnachsichtlich zurückzuweisen.

Es ist indessen gestattet, Beförderungskisten, deren Bretter die vorerwähnte Mindestdicke nicht aufweisen, die im übrigen aber den Bestimmungen der Pos. III der Anlage V zum Transportreglement entsprechen, noch bis zum 1. April 1903 zur Beförderung zu verwenden.“

Das schweizerische Transportreglement ist nach Maassgabe der Tarife auch anwendbar auf den Verkehr Basel, Schaffhausen und Singen bad. Bahn-, sowie Waldshut-Schweiz.

Karlsruhe, den 19. November 1902. (3060)
Gr. Generaldirektion.

Tarifirung von Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger.

Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten preussisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Militärbahn, im Militärbahn-Staatsbahnverkehr, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 21. November 1902 ab im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 und im Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Ausgabe vom 1. Mai 1902) unter I B a des Waarenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ geändert in:

„Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger.“

Berlin, den 18. November 1902. (3061)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab wird im Verkehre zwischen den Direktionsbezirken Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Berlin, Stettin, der Altdamm-Kolberger Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert.

Für die nach dem 31. August 1904 ankommenden Sendungen gilt wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Berlin, den 14. November 1902. (3062)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. werden die Stationen Cöln Bonnthor des Direktionsbezirks Cöln, Essen Segeroth des Direktionsbezirks Essen und Gütersloh des Direktionsbezirks Hannover in den Verband aufgenommen. Gleichzeitig werden die Stationen München Centralbahnhof und München Südbahnhof in den Ausnahmetarif 1 (für Eisen und Stahl sowie Eisenbahnfahrzeuge) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 15. November 1902. (3063)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Theil II, Heft 1.

Unsere Bekanntmachung vom 14. November l. J. wird dahin ergänzt, dass der in Höhe von 386 ₰ für 100 kg mit dem 1. Dezember l. J. eingeführte Ausnahme-

frachtsatz von Złoczów nach Gautzsch für Papier aller Art in Wagenladungen zu 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht Gültigkeit hat.

Breslau, den 18. November 1902. (3064)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif.
(Gruppe I, II/V.)

Vom 1. Dezember 1902 ab werden die Stationen Bölzig, Flötenstein, Neubraa, Neuguth, Prechlau, Sampohl des Direktionsbezirks Danzig in den Ausnahmetarif 1 (Holztarif) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den genannten bezw. bei den übrigen betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 15. Novbr. 1902. (3065)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. treten die Nachträge XI zu den Tarifheften 1—4 und 6 in Kraft. Dieselben enthalten:

1. Aufhebung der Entfernung für die Stationsverbindung Watenstedt (Bezirk Magdeburg) - Frankenthal (pfälz. Bahnen);
2. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
3. Aenderungen von Stationsnamen;
4. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I im Tarifheft 6 (neu einbezogen sind die Stationen Amstetten b/Geislingen, Eyach und Warthausen der württembergischen Staatsbahnen);
5. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Breslau Stadthafen, Langenöls des E. D. B. Breslau, Neuwedell, Strelno des E. D. B. Bromberg, Czersk des E. D. B. Danzig, Groitzschen des E. D. B. Erfurt, Crossen a. O. des E. D. B. Posen, Niederschopfheim und Neckarbischofsheim (Hauptbahn) der badischen Staatsbahnen;
6. Entfernungen für die in die Tarifhefte 1 und 2 neu einbezogenen Stationen Herzberg (Elster) N. L., Luckau und Lübben N. L. Süd der niederlausitzer Eisenbahn;
7. abgeänderte Entfernungen für die Station Posen = Gerberdamm und ermässigte Entfernungen für die Stationen Riesenburg und Rosenberg in Westpr. der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn;
8. Entfernungen für die neu einbezogene Station Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn für Sendungen des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif):
9. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel III im Heft 3;
10. Aenderungen und Ergänzungen der Stations-Tariftabellen im Heft 4:
11. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere Einbeziehung der Stationen Königshofen i. Baden und einer grösseren Anzahl württembergischer Stationen in den Ausnahmetarif 3 (Kalitarif);
12. Aufhebung des Ausnahmefrachtsatzes für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden für den Verkehr von Moabit (Ausnahmetarif 13) im Tarifheft 1;
13. Berichtigungen.

Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen niedrigeren Sätze noch bis einschliesslich den 14. Januar 1903 in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 17. November 1902. (3066)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Theil II, Heft A, I. Abtheilung.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von phosphorsaurem Kalk in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre der Stationen Flenn (Central) und Stolberg der Frachtsatz von 5,32 Fr. für 1 000 kg in Kraft.

Cöln, den 17. November 1902. (3067)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Theil II, Heft B vom 1. Juni 1890.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station Assesse in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 16. November 1902. (3068)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

In den unter Ziffer X des XI. Nachtrags zum südwestdeutsch - schweizerischen Tarifheft I A enthaltenen Frachtsätzen für Kehl transit (Wasserweg) im Verkehre mit Stationen der Mittel- und Westschweiz treten mit 1. Januar 1903 Frachterhöhungen von 1 bis 3 Cts. für 100 kg ein.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 18. Nov. 1902. (3069)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. Dezember d. J. treten für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art usw. des Ausnahmetarifs Nr. 10 A unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen die nachstehenden direkten Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen in Kraft:

Nach und von	Warmbrunn	
	b	c
Zartlesdorf K. K. St. B. . . .	218	211

Breslau, den 18. November 1902. (3070)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

Dieses Tarifheft tritt nebst den Nachträgen I und II sowie den hierzu durch Ausschreiben eingeführten Frachtsätzen am 31. Januar 1903 ausser Kraft.

München, den 18. November 1902. (3071)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch - hessischer, Berlin - Stettin-hessischer, nordwestdeutsch - hessischer und mitteldeutsch - hessischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. wird die Station Niederrad als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 13. Nov. 1902. (3072)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember l. J. treten die nachstehenden, im Theil II des Tarifes auf den angegebenen Seiten zu ergänzenden neuen Frachtsätze in Kraft:

km			Franken für 100 kg
	Seite 104:		
	Brohl . .	Sp.-T. III	3,19 [33] / 2,84 [34]
	Seite 111:		
1 295	Kruft	Srb. Sp.-T. III	3,20 [33] / 2,85 [34]
	Seite 115:		
1 291	Plaidt	Srb. Sp.-T. III	3,19 [33] / 2,84 [34]

[33]) Nur gültig für Trass (anderen als sizilianischen).

[34]) Nur gültig für Tufstein, natürlichen, rohen, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

Ferner Seite 32 des Nachtrages I:

Miltitz b/Leipzig	Klasse C 1 .	6,08 [35])
	„ C 2 .	4,94 [35])

[35]) Nur gültig für Obstkerne (ausgenommen Zwetschgenkerne, Pflaumenkerne).

München, den 14. November 1902. (3073)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Mit Wirkung vom 24. November 1902 wird die Station Urbach bei Schorndorf, welche dem unbeschränkten Güter-, Reisegepäck- und Expressgutverkehre dient, in den Lokalgütertarif aufgenommen.

Die anzuwendenden Frachtsätze sind bei den Stationen zu erfahren.

Stuttgart, den 17. November 1902. (3074)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Im Militärbahn - Staatsbahnverkehr treten am 22. November 1902 direkte Entfernungen Schöneberg Militärbahnhof bei Berlin-Klecken, Direktionsbezirk Münster, in Kraft.

Berlin, 20. November 1902. (3075)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Dobrowitz Oe. N. W. B. einerseits, Neubeckum K. E. D. H. andererseits in Höhe von 180 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 19. November 1902. (3076)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zu den Gütertarifen Basel badischer Bahnhof loko und transit-Central- und Westschweiz vom 1. Januar 1899 werden auf 19. November 1902 je der VI. Nachtrag ausgegeben.

Sie enthalten Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Seftigen und Uetendorf, Stationen der Gürbethalbahn.

Karlsruhe, den 18. November 1902. (3077)
Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz. Frachtberechnung für Sendungen, welche in der neu errichteten Verrechnungsstelle Arad-Poltura zur Auf- bezw. Abgabe gelangen.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1902 bis zur Durchführung auf dem Tarifwege, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 finden die für die Station Arad der königl. ungar. Staatseisenbahnen in den Verbands-Gütertarifen:

Theil II a, 2. Heft vom 15. November 1890,
Theil II b vom 1. Juni 1890,
Theil III, Heft 2 vom 1. November 1902,
Theil IV, Heft 2 vom 1. Mai 1900,
Theil V vom 1. Februar 1890 und in dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Oktober 1893

vorgesehenen Frachtsätze für Eil- und Frachtgut bei Einhaltung der Bestimmungen dieser Tarife auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in der neu errichteten Verrechnungsstelle der königl. ungarischen Staatseisenbahnen Arad-Poltura zur Auf- bezw. Abgabe gelangen.

Wien, am 11. November 1902. (3078)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Tarif Theil II, Heft 1.

Mit 1. Januar 1903 tritt zu dem vom 1. November 1901 gültigen Tarife Theil II, Heft 1 für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung und Ergänzung des Vorwortes.
2. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
3. Aenderung der Bestimmung über die Anwendung des Tarifes im Rückvergütungswege.
4. Geänderte Frachtsätze im Verkehre mit Bremerhaven, Geestemünde und Posen Gerberdamm.
5. Einbeziehung von Stationen.
6. Ergänzung des Verzeichnisses der russischen Bestimmungsstationen etc.
7. Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung einzelner Ausnahmetarife.
8. Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 8 B (Maschinen und Maschinentheile).
9. Ergänzung des Kilometerzeigers.
10. Berichtigungen.

Exemplare des vorerwähnten Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 45 h = 40 ₰ erhältlich.

Wien, am 18. November 1902. (3079)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen folgende Frachtsätze für Spiritus bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg,
b) 10 000 kg

per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil V, Heft 3 des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1889 zur Anwendung.

Von		ad	Bregenz transit*), Buchs transit*), Lindau transit*)	St. Margrethen transit*)	Aarau	Alt-Solothurn	Basel S. B. B., Bad. St. und Basel-St. Johann	Burgdorf	Coppet	Delémont (Delsberg)	Genève (Genf)	Glattbrugg	Killwangen	Liestal	Monthey	Neu-Solothurn	Romanshorn	Wil	Zofingen
			Nach: Centimes für 100 kg																
Jungbunzlau	B. N. B.	a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	468	—	—	805	—	—	—	—
		b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	—	—	694	—	—	—	—
Lieben	Oe. N. W. B.	a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	436	—	—	773	—	—	—	—
		b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	361	—	—	669	—	—	—	—
Smiritz	S. N. D. V. B.	b	—	—	—	537	—	—	733	—	—	454	—	460	762	—	—	—	502
Lieben	St. E. G.	a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	432	—	—	769	—	—	—	—
		b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	357	—	—	665	—	—	—	—
Raitz	"	a	479	486	614	—	570	692	—	638	—	588	—	—	924	—	517	—	—
		b	400	405	530	—	488	603	—	552	—	510	—	—	817	—	430	—	—
Raudnitz	"	b	—	—	417	469	363	479	663	423	649	384	—	390	692	467	330	395	438
Mähr.-Ostrau	K. F. N. B.	a	533	540	668	—	624	746	—	692	—	—	—	—	—	—	571	—	—
		b	321	326	411	469	361	480	642	424	617	396	—	388	690	468	351	416	435
Schönbrun	"	a	529	536	664	—	620	742	—	688	—	—	—	—	—	—	567	—	—
		b	322	327	412	470	362	481	643	425	618	397	—	389	691	469	352	417	436
Zauchtel	"	a	511	518	646	—	602	724	—	670	—	—	—	—	—	—	549	—	—
		b	344	349	434	492	384	503	665	447	640	419	—	411	713	491	374	439	458
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	B. E. B.	a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	421	—	—	758	—	—	—	—
Prag und Smichow	K. K. St. B.	b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	346	—	—	654	—	—	—	—
Weseli-Mezimosti	K. K. St. B.	b	—	—	—	434	—	—	625	—	—	346	—	352	654	—	—	—	400
Brody	"	b	547	552	677	739	635	750	935	699	952	657	663	662	964	738	577	642	704
Lemberg	"	b	517	522	647	709	605	720	905	669	922	627	633	632	934	708	547	612	674
Lemberg-Podzamcze	"	b	520	525	650	712	608	723	908	672	925	630	636	635	937	711	550	615	677
Tarnów	"	b	433	438	563	625	521	636	821	585	838	543	549	548	850	624	463	528	590
Wieliczka	"	b	412	417	542	604	500	615	800	564	817	522	528	527	829	603	442	507	569

*) Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:
a) auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter;
b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten.

Die Station Raitz rangirt in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Hohenstadt, die Station Raudnitz in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Aussig, die Stationen Mähr.-Ostrau, Schönbrunn, Zauchtel, Brody, Lemberg, Lemberg-Podzamcze, Tarnów und Wieliczka in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Bielitz, die Station Basel-St. Johann in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Basel (S. B. B.), die Stationen Alt-Solothurn, Coppet, Glattbrugg, Killwangen, Liestal, Monthey und Zofingen in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Aarau.

Wien, am 15. November 1902. (3080)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-Oesterreich-ungarischer Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Frachtsätze des Spezialtarifes III in den Relationen Drensteinfurt und Rinkerode-Dobrowitz Oe. N. W. B.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen folgende Frachtsätze des Spezialtarifes III zur Einführung:

Von oder nach	Drensteinfurt	Rinkerode
	für 100 kg in Mark	
Dobrowitz .	1,84	1,85

Wien, am 14. November 1902. (3081)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für die Beförderung von Thon, auch Schieferthon, gebrannt, lose oder in Säcken, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	von Rakonitz (B. E. B. und k. k. St. B.) Centimes für 100 kg
Lindau transit . . .	174
Basel (S. B. B. und Bad. B.)	199
Basel-St. Johann . .	199
Bülach	206
Luzern	240
Montier	234
Romanshorn	192
Schaffhausen (S. B. B. u. Bad. B.)	185
Sursee	244
Wanwil	241

In den Fällen, in welchen im Verkehre mit den binnenschweizerischen Stationen verwendete Wagen von mehr als 10000 kg Ladegewicht nicht voll ausgenutzt sind, wird von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen für die Strecken ab Romanshorn die Differenz zwischen ihrem Frachtantheile für das berechnete Gewicht und demjenigen für das wirklich zur Verladung gelangte Gewicht, das jedoch auf mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen anzusetzen ist, rückvergütet.

Der Frachtsatz nach Lindau transit findet nur Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter.

Wien, am 13. November 1902. (3082)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

(Ermässigte Frachtsätze für Baumwolle, rohe etc., im Verkehre mit Friedek-Mistek.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis **zur Durchführung im Tarifwege, längstens** aber bis Ende Dezember 1903 gelangen für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen im Verkehre zwischen Friedek-Mistek und den im Tarife, Theil II — Heft 2 vom 1. Mai 1901 enthaltenen deutschen Hafenstationen direkte Frachtsätze zur Einführung, welche billiger sind als die im Ausnahmetarif Nr. 12 des vorcitirten Tarifes für die gleichen Stationsverbindungen vorgesehenen Frachtsätze.

Diese ermässigten Frachtsätze können bei den betheiligten Bahnverwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 17. November 1902. (3083)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, im Namen der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.

(Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. XXI, Serie 1.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. XXI, Serie 1 im Verkehre von Graz, Gratwein und Salloch, Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft, auch für den Artikel Kartonpapier.

Wien, am 13. November 1902. (3084)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

(Einbeziehung der Station Pilsenetz in den Ausnahmetarif XXXVI, Serie 1 des Tarifes Theil II, Heft 3 vom 1. April 1901.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, wird die Station Pilsenetz der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. XXXVI, Serie 1 des Tarifes Theil II, Heft 3 vom 1. April 1901 einbezogen.

Die Frachtsätze betragen:

Pilsenetz-Landquart . 187 Centimes
„ -Netstall . . 202 „
für 100 kg.

Im Verkehre mit den übrigen schweizerischen und badischen Tarifstationen gelangen die gleichen Frachtsätze wie für Tremoschna zur Anwendung.

Wien, am 13. November 1902. (3085)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose), auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, folgende Frachtsätze berechnet:

Von	nach: Delle transit a	Delle transit b	Locle transit	Verrières transit a	Verrières transit b	Verrières transit c	Genf transit a	Genf transit b
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen — Francs für 1000 kg							
Hallein . .	21,45	20,40	22,10	21,28	21,90	22,15	24,70	25,50

Es gelten die Frachtsätze:

1. nach Delle transit:
   unter a): für Sendungen nach Montbéliard und weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der über dieselbe hinaus liegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter b) genannten Stationen;
   unter b): für Sendungen nach Fréteval und Vendôme;
2. nach Locle transit: für Sendungen nach Besancon und Marnay;
3. nach Verrières transit:
   unter a): für Sendungen nach Angoulême, La Courome, Ligugé, Magnac-Touvre, Ribérac und Ruelle;
   unter b): für Sendungen nach Aubigné, Gerzat, Langeais, Le Lude und Quimper;
   unter c): für Sendungen nach Montbard;
4. jene nach Genf transit:
   unter a): für Sendungen nach Montpellier und weiter;
   unter b): für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter mit Ausnahme von Montpellier und weiter.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Theil I, Abtheilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I, Abtheilung B des österr.-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 13. November 1902. (3086)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Grabkränze und Glas.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelten die im Tariftheile II, **Heft 3 des obenbezeichneten** Verbandes vom 1. April 1901 enthaltenen Frachtsätze der Stückgutklasse 2 im Verkehre mit Pribram auch für den Artikel „Grabkränze aus Glasperlen“.

Mit derselben Gültigkeitsdauer gelangen für die Beförderung von Glas, und zwar: **Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flussstücke und**

Stangen, Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln, ferner rohe Glastafeln, auch mit Drahteinlage (Drahtglas), folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Von Pribram nach	Frachtsätze bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Centimes pro 100 kg	
Lindau transit*) . .	316	215
Romanshorn . . .	346	245
Basel S. B. B. und Bad. B.	452	338
Basel-St. Johann . .	452	338

*) Die Frachtsätze nach Lindau transit finden Anwendung:

1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter;
2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden.

Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten.

Wien, am 13. November 1902. (3087)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Dezember d. J. gelangt der erste Nachtrag zum Gütertarif — Theil II — für unseren Binnenverkehr auf deutschem Gebiete zur Einführung, welcher hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Ahaus, Alstätte und Wessum der Ahaus-Enscheder Eisenbahn enthält. Diese Frachtsätze gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss der Vorschrift unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Amsterdam, den 17. Nov. 1902. (3088)

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. gelangt der Nachtrag 1 zum Gütertarif für den internationalen Lokalverkehr zur Einführung. Derselbe enthält hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ahaus, Alstätte, Broekheurne, Enschede A-E und Wessum der Strecke Ahaus - Enschede. Die Frachtsätze dieser Stationen kommen erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke zur Anwendung.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 17. Nov. 1902. (3089)

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. gelangt der erste Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren (Theil II) für den internationalen Lokalverkehr zur Einführung. Derselbe enthält hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ahaus, Alstätte, Broekheurne, Enschede A-E und Wessum der Strecke Ahaus-Enschede. Die Frachtsätze dieser Stationen gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 17. Nov. 1902. (3090)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 2. Oktober l. J. wird bekannt gegeben, dass in den Verbindungen Basel Bad. Bhf., Neuhausen Bad. B., Schaffhausen Bad. B. und Konstanz mit Wien über Bodensee-Lindau-Salzburg die Fahrpreise und die Gepäckfrachtsätze infolge anderer Berechnungsweise und durch die Einführung der österr. Fahrkartensteuer erhöht werden.

Die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Buschtěhrader Bahn: Karlsbad, Lana und Prag St. E. G., deren Kündigung auf Ende Dezember l. J. veröffentlicht wurde, werden in den neuen Tarif wieder aufgenommen. Für die Strecken der Buschtěhrader Bahn werden künftig höhere Grundtaxen und überdies die Fahrkartensteuer eingerechnet.

Ueber die eintretenden Erhöhungen gibt unser Personentarifbüreau Auskunft.

Karlsruhe, den 19. November 1902. (3091)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Deutsch-österreichischer Personen- und Gepäcktarif über den Bodensee.

Infolge Einführung der Fahrkartensteuer auf den österreichischen Bahnen auf 1. Januar 1903 tritt auf diesen Zeitpunkt in den Personentaxen des obengenannten Tarifs eine Erhöhung ein. Nähere Auskunft ertheilt unser Personentarifbüreau. (3092)

Karlsruhe, den 17. November 1902.
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

5. Verdingungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die Lieferung unseres Bedarfs an Beleuchtungs- und Schmiermaterialien für das Jahr 1903, umfassend etwa 5 000 kg Petroleum, 900 kg Brennöl, 1 700 kg Lokomotiv- und 500 kg Wagenschmieröl (die beiden letzteren Mineralöle) und 700 kg Kerntalg, beabsichtigen wir, öffentlich zu vergeben. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 29. d. Mts., Nachmittags 3½ Uhr, an uns einzureichen, woselbst auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind.

Oels, den 15. November 1902. (3093)
Direktion.

Verdingung von 60 000 cbm Steinschlag in 2 Loosen von je 30 000 cbm.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Dezember 1902, Nachmittags 1 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. Dezember 1902.

Berlin, den 16. November 1902. (3094)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 13 100 Stück Anstreich- und Lackirpinseln, zu liefern im Rechnungsjahre 1903 für die königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 3. Dezember 1902, Vorm. 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 31. Dezember 1902.

Die Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 60 ₰ (von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden) vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstr. 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 59 abgegeben.

Hannover, den 17. November 1902. (3095)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die auf den Hauptwerkstätten Magdeburg-Buckau, Salbke, Halberstadt und Braunschweig lagernden alten Werkstattsmaterialien (Kupferplatten, Metallspähne, Achswellen, Tragfedern und Spiralfedern, Eisenspähne, Blech-, Eisen-, Stahl-, Guss- und Zinkschrott, Siederohrenden, Metallkehricht, Gummi, Glasbrocken) sowie einige für Bahnzwecke nicht mehr geeignete Gleiswaagen und eine Drehscheibe sollen in verschiedenen Loosen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 10. k. Mts., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. k. Mts.

Magdeburg, den 11. Novbr. 1902. (3096)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien.

Die in unseren Hauptwerkstätten Darmstadt 1 und Mainz-Neuthor lagernden abgängigen Werkstattsmaterialien, wie Feuerbuchskupfer, Kupferabfälle und Spähne, Messingabfälle, Messing- und Rothguss in Stücken und Spähnen, Weissmetall in Stücken und Spähnen, Eisenschrott, Dreh- und Bohrspähne aus Eisen und Stahl, Blechschrott, Gussschrott, Achsbuchsen, Brandguss, Stahlschrott, Glasbrocken, Gummiabfälle usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau hier zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 10. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Mainz, den 13. November 1902. (3097)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 93. | 26. November 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 33 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Pollák - Virág'scher Schnelltelegraph.

(Schluss aus Nr. 91.)

Die Art, wie die Depeschen übermittelt werden, lässt sich schematisch am besten an der Hand der Abb. 5 klarstellen. t_1 und t_2 sind hier die Schreibtelephone, R ist eine aus sechs von einander isolirten Metallscheiben a bis f bestehende Walze, auf der ein mit zahlreichen Durchlochungen versehenes Papierband unter zwei Bürsten B_1 und B_2 hindurchgezogen wird, deren jede drei Scheiben übergreift. Die letzteren sind an elektrische Stromquellen I bis VI und zwar Gruppen gewöhnlicher Elemente angeschlossen, die so bemessen sind, dass II und III, ebenso IV und V gleiche Spannungen, aber je mit entgegengesetztem Vorzeichen haben, während bei gleichem Vorzeichen I die doppelte Spannung von II und VI die doppelte Spannung von V hat. Die Zahl der Elemente ist durch die den Stromquellen beigeschriebenen, mit den entsprechenden Vorzeichen versehenen Zahlen bezeichnet. Das Papierband liegt zwischen den Metallscheiben a bis f einerseits und den Bürsten andererseits und hält diese elektrisch getrennt, so lange nicht durch Lochungen in dem Papierbande hindurch Stromschluss bewirkt wird. Trifft die Bürste B_1 auf eine Durchlochung über der Walzenscheibe a, so wird die Stromquelle I geschlossen; der Strom fliesst über 1, a, B_1, l durch das Telephon t_2 und über l_1 zurück zur Stromquelle. Ein geringer Theil des Stromes geht durch den Widerstand $w\,w_1$ zur Stromquelle zurück. Trifft B_1 über der Scheibe b auf eine Lochung, so ist die Stromquelle II geschlossen. Der Stromweg wird bezeichnet durch den Kreis 2, b, B_1, l, t_2, l_1; der Strom fliesst in der gleichen Richtung wie vorhin, hat aber nur die halbe Spannung. Trifft endlich die Bürste B_1 über der Scheibe c auf eine Durchlochung, so nimmt der Strom infolge der entsprechenden Schaltung der Stromquelle den Lauf umgekehrt, wie in den beiden ersten Fällen, indem er über l_1 durch das Telephon t_2 fliesst und über l, B_1, c, 3 zur Stromquelle zurückkehrt.

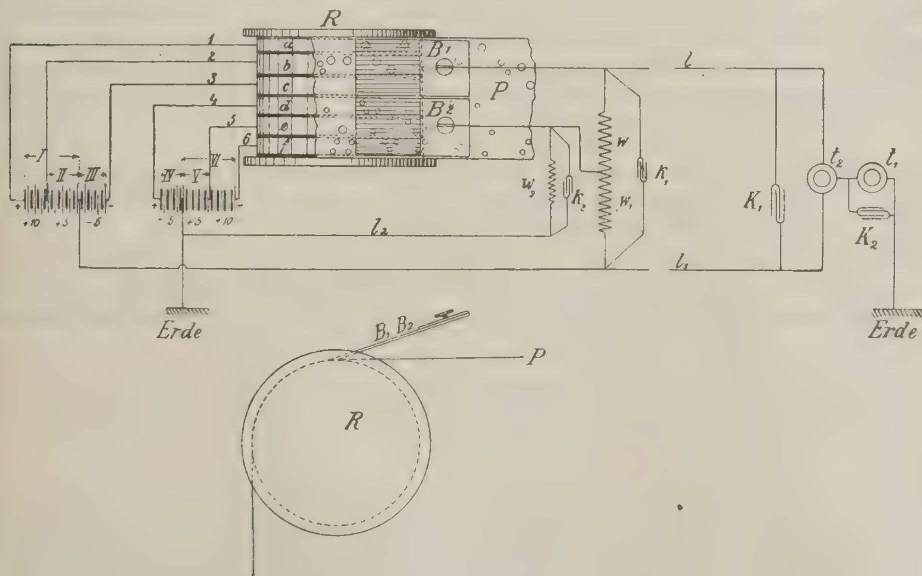


Abb. 5.

Die Spannung ist wieder die einfache. Die Durchbrechungen im Papierbande P haben verschiedene Grösse, um den Stromstössen verschiedene Dauer und Ausschläge zu geben, nicht allein, wie sie den verschiedenen Spannungen der Stromquelle entsprechen, sondern auch, um Stromstösse nicht zu derjenigen Ent-

wicklung kommen zu lassen, die der vollen Spannung entspricht. Hat man diesen Umständen durch verschiedene Grössen der Lochungen Rechnung getragen, so hat man ferner aus rein praktischen Gründen von der Herstellung in die Länge gezogener Lochungen abgesehen und statt dessen für länger dauernde Stromstösse lieber mehrere einander übergreifende Durchbrechungen in schräger Richtung neben einander gesetzt. Je nach der Richtung, in der der Strom durch die Leitung fliesst, wird, wenn nur die Bürste B_1 arbeitet, die Membrane des Telephons t_2 vor- oder rückwärts bewegt, und es ist ohne weiteres klar, dass diese Bewegungen infolge der durch die Abbildungen 3 und 4 ersichtlichen Anordnung des Spiegelchens vor den Telephonen und dessen Beeinflussung durch die Membranen ein aufrechtes Schreiben auf dem lichtempfindlichen Papier im Empfänger zur Folge haben, solange sich das Telephon t_1 in Ruhe befindet. Beim Stromschluss über *2* erfolgt ein einfacher Ausschlag des Schreibpunktes nach oben bis zu der Höhe, bis zu der wir beispielsweise den Buchstaben *n* schreiben, beim Stromschluss über *1* ebenfalls ein solcher nach oben, aber infolge der grösseren Stromspannung bis zu derjenigen Höhe, bis zu der beispielsweise der Buchstabe *l* geschrieben wird, beim Stromschluss über *3* dagegen in umgekehrter Richtung unter die Grundzeile, bis zur Tiefe beispielsweise eines Buchstabens *j*. Es ist aber auch ohne weiteres klar, dass man geringere Ausschläge erzielen kann durch Verminderung der Kontaktdauer, indem man die Lochungen entsprechend kleiner macht und dadurch der Telephonmembrane keine Zeit lässt, ihre Schwingung bis zum vollen Ausschlage auszudehnen, wie es z. B. die Schreibung eines gewöhnlichen Schlusspunktes — zu vergl. Abb. 1 — erfordern würde, oder aber, indem man zwei Lochungen so nahe an einander rückt, dass die Membrane keine Zeit findet, in ihre Ausgangslage zurückzukehren, wie es z. B. zur Entwickelung einer zwischen den Zeilen liegenden Schleife — etwa des Buchstabens *k* — geschieht. Das Schriftbild würde je nach der Anordnung der Lochungen des Papierbandes bei Anwendung lediglich der Bürste B_1 in Wellenlinien bestehen, wie sie beispielsweise Abb. 6 darstellt, die man, wenn bestimmte Berg- und Thalgruppen als bestimmte Buchstaben gedeutet werden, natürlich ohne jede Schwierigkeit lesen könnte. Um aber g e s c h r i e b e n e Depeschen zu erhalten, bedarf es noch der Mitwirkung der Bürste B_2. Diese arbeitet auf das Telephon t_1, das dem am Empfangsort arbeitenden



Abb. 6.

stand w_2 und über l_2 den Weg nimmt. Der Strom kommt nur im Telephon t_1 zur Geltung, da sich in der Spule des Telephons t_2 die Wirkungen der entgegengesetzt gerichteten gleich grossen Stromzweige derart aufheben, dass sie dieses Telephon unbeeinflusst lassen. Wenn die Bürste B_2 auf die Scheibe *e* trifft, so wird die Batterie *V* geschlossen. Der Strom fliesst über Erde zum Telephon t_1, verzweigt sich über das Telephon t_2 — dieses unbeeinflusst lassend — in die Zweige $l\,w$ und $l_1\,w_1$ und fliesst vereinigt über B_2, *e* und *5* zur Quelle zurück. Ein geringfügiger Theil des Stromes nimmt über l_2 und w_2 den Weg. Aehnlich ist der Stromverlauf, wenn die Bürste B_2 auf eine Lochung über der Scheibe *f* trifft. Zu Abb. 5 ist noch hinzuzufügen, dass K_1 und K_2 zu den Telephonen parallel geschaltete Kondensatoren sind, deren Zweck, ebenso wie der der Widerstände w, w_1 und w_2 sowie der Kondensatoren k_1 und k_2 späterhin noch näher erläutert werden wird.

Abb. 7 stellt einen Theil eines Lochbandes dar. Durch punktirt eingezeichnete waagerechte Linien sind die den Scheiben der Walze *R* in Abb. 5 entsprechenden Abschnitte und durch quer zum Bande gestellte Striche für einen Theil des Bandes die Lochgruppen bezeichnet, welche die einzelnen Buchstaben bezeichnen. Unter dem Bande sind die Schriftzüge, in denen die Buchstaben der Depesche ankommen, wiedergegeben. Jedes Band trägt in der Mitte durchlaufend seinen Text auch in gewöhnlicher lateinischer Buchstabenschrift, um den Inhalt besser nachprüfen und gegebenenfalls Fehler bequem richtigstellen zu können. Wo Schlagfehler oder sonstige Irrthümer im Bande gefunden werden, wird einfach das fehlerhafte Stück herausgeschnitten und dafür ein richtiges Ersatzstück eingeklebt. Wenn die in der Mittellinie des Bandes befindliche Typenschrift gegen die Lochschrift nach rechts verschoben erscheint, so hat dies seinen Grund lediglich in der Bauweise der Schreibmaschine, mit der die Lochstreifen hergestellt werden. Die Zeilen *a*, *b* und *c* schreiben entsprechend dem Zweck der Scheiben *a*, *b*, *c* in Abb. 5 die aufrechten Schriftzüge. Die waagerechten Verschiebungen werden durch die übrigen Durchbrechungen des Papiers hervorgerufen. Die kleineren Lochungen bilden in überwiegendem Maasse Gruppen für grössere Stromstösse und sind lediglich aus technischen Gründen, um mit möglichst wenig Stanzen eine grosse Mannigfaltigkeit von Lochungen im Papier herstellen zu können, so angeordnet. Wie die Abb. 7 erkennen lässt, hat die Rücksicht auf die Lesbarkeit der Buchstabenschrift dazu geführt, in der Zahl, Aufeinanderfolge und Richtung der in die Telephone zu sendenden Stromstösse eine grössere Mannigfaltigkeit eintreten zu lassen. Es ist ohne weiteres ersichtlich, dass der Form der zu übermittelnden Schrift-

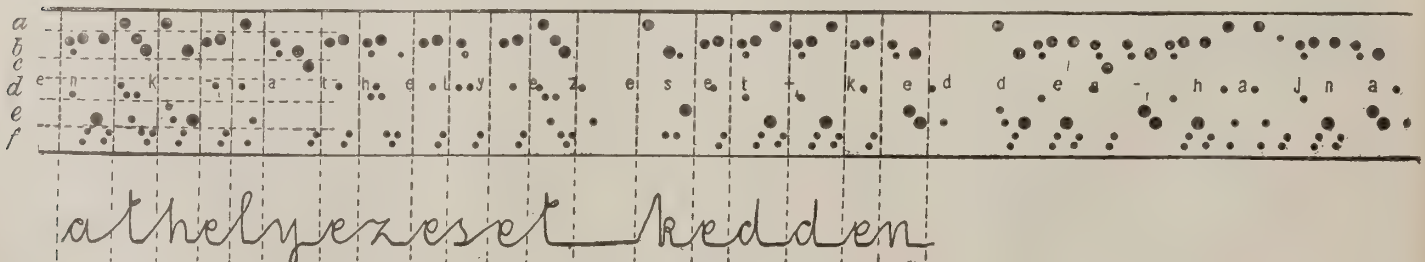


Abb. 7.

Schreibpunkt die für die Buchstabenschrift noch erforderlichen waagerechten Verschiebungen vor- oder rückwärts ertheilt, die sich mit den aufrechten Zügen zur Buchstabenschrift zusammensetzen. Je nachdem die Bürste über den Scheiben *d*, *e* oder *f* auf Lochungen trifft, werden die Stromquellen *IV*, *V* oder *VI* geschlossen. Beim Schluss der Batterie *IV* nimmt der Strom den Weg über *4*, *d*, B_2, verzweigt sich über die gleich grossen Widerstände w und w_1 nach l und l_1, fliesst über beide Telephone t_1 und t_2 und kehrt über Erde zur Stromquelle *IV* zurück, während ein Theil des Stromes unmittelbar durch den Wider-

gattung in weitgehendem Umfange Rechnung getragen werden kann, ohne dass die Apparate verwickelter würden.

In Abb. 8 ist der Sender des Pollák-Virág'schen Schnelltelegraphen dargestellt. Der Kontaktapparat, mit dem die in die Leitung zu sendenden Stromstösse von dem gelochten Papierband gewissermaassen abgelesen oder aufgesammelt werden, ist in der Abbildung durch den Buchstaben *a* bezeichnet. *b* ist die Kurbel eines Induktors, mit dem die Empfangsstation vorgeweckt wird, wenn ihr eine Depesche übermittelt werden soll, während der Knopf *c* zum Ingangsetzen des den Apparat be-

wegenden Motors dient. *d d* endlich sind Induktionsspulen und *e* ist ein Kondensator.

Dem Verfahren haften nun von vornherein verschiedene Umstände an, die, um genaue Zeichen zu erhalten, eine Korrektur nöthig machen. Es ist klar, dass die Telephonmembranen nicht nur den in die Leitung gesandten Stromstössen folgen

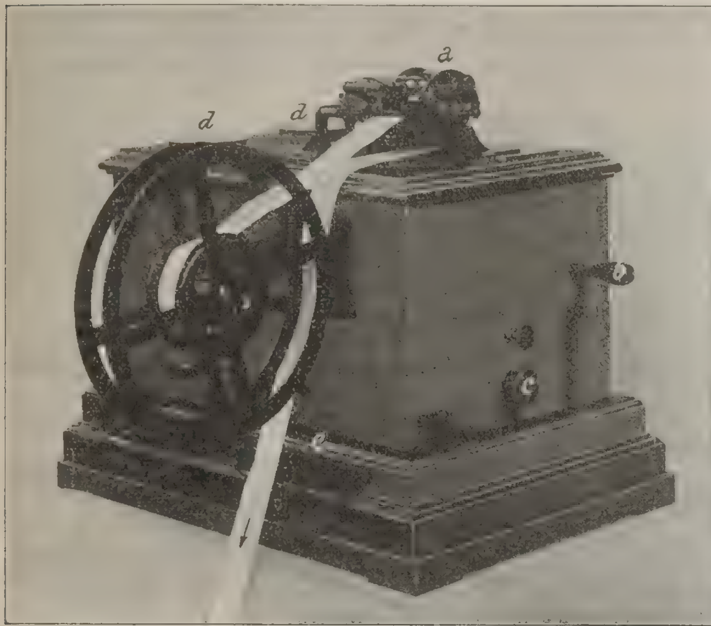


Abb. 8.

sondern auch ihre Eigenschwingungen haben, die die Schärfe der Schriftzeichen beeinträchtigen. Dieser Uebelstand lässt sich, wie die Erfinder gezeigt haben, auf einfache Weise dadurch beseitigen, dass den Stromstössen genau die Dauer der Schwingungsperiode der Telephonmembrane gegeben wird, so dass der Stromstoss in dem Augenblick aufhört, in dem sich die Telephonmembrane am nächsten zu ihrer Ruhelage befindet. Da alsdann keine bewegende Kraft mehr vorhanden ist, fallen die noch auftretenden Nachschwingungen so klein aus, dass sie die Güte der Schrift nicht mehr beeinträchtigen. Anstatt aber die Geschwindigkeit, mit der der durchlochte Papierstreifen unter den Bürsten bewegt wird, genau so zu regeln und die Abmessungen der Lochungen so zu gestalten, dass die Stromstösse mit der Schwingungsdauer der Membrane durchaus genau in Uebereinstimmung stehen müssten, lässt sich derselbe Zweck auch erreichen, wenn die Stromstösse kürzer gemacht werden, als die Schwingungsdauer der Membranen und dafür parallel zu den Telephonen Kondensatoren geschaltet würden, wie sie in Abb. 5 durch die Buchstaben K_1 und K_2 bezeichnet sind. Während der Dauer eines Stromstosses wird der Kondensator geladen und nach Unterbrechung des Stromes entladet er sich in die Telephonspule und verlängert dadurch den Stromstoss. Es ist dann lediglich die Aufnahmefähigkeit des Kondensators so abzupassen, dass die Telephonmembrane ohne Nachschwingungen in die Ruhelage zurückkehrt. In dieser Weise wird bei dem Apparat in der Praxis verfahren.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass lange Linien einen hohen Widerstand und eine grosse Kapazität haben, sich erst mit Strom füllen müssen, ehe dieser am anderen Ende klar und scharf arbeitet, und dass sie eine bedeutende Selbstinduktion besitzen. Diese Umstände haben zur Folge, dass die Wirkung des Stromes am anderen Ende der Leitung das Bestimmte des in sie hineingeschickten Stromstosses nicht mehr hat, sondern sich allmählich verliert. Dieser störende Einfluss der Leitung ist nun dadurch beseitigt, dass in die Leitungen die Spulen w, w_2 und w_1 (Abb. 5) eingeschaltet sind. Derjenige Theil des Stromes, der durch eine Spule geht, erzeugt in dieser Spule nach den bekannten Gesetzen der Selbstinduktion beim Aufhören des Stromstosses einen gleichgerichteten Strom, der aber, wie ohne weiteres ersichtlich, die Leitung in umgekehrter Richtung durchfliesst, wie der vorangegangene Stromstoss selbst. Rührte letzterer von einem Stromstoss auf der Scheibe a in Abb. 5 her, so dass er über l, t_2, l_1 zur Stromquelle zurückfloss, so erzeugt derjenige Theil des Stromes, der durch die Widerstände $w w_1$ den Weg nahm, beim Aufhören des Stromstosses einen Induktionsstrom, der in der geschlossenen Bahn $w w_1$, l_1, t_2, l umläuft. Dieser kommt für das Telephon t_2 in Betracht. Die Spule w_2 wirkt in derselben Weise bezüglich des Telephons t_1. Indessen erfordert die Natur der telegraphisch wiederzugebenden Buchstaben, dass die zur waagerechten Verschiebung der Buchstabentheile dienenden Stromstösse langsamer verlaufen. Man kann aus diesem Grunde die Spule w_2 schwach halten, wenn man nicht ganz auf sie verzichten will. Die Abmessungen der Spulen sind so gewählt, dass thatsächlich der störende Einfluss der Leitung beseitigt ist. Die Erfinder haben Telegramme hergestellt, die ohne oder mit den genannten Hilfseinrichtungen hergestellt sind, und es ist überraschend, daraus zu ersehen, wie ausgezeichnet die letzteren arbeiten.

Noch ein Umstand war zu berücksichtigen, den die Erfinder als Phasenverschiebung der Stromstösse bezeichnen. Der Zeitunterschied, in dem ein auf waagerechte Verschiebung wirkender Stromstoss einem auf Auf- und Abbewegung des Schreibpunktes wirkenden Stromstoss zu folgen hat — und dies ist die Phasendifferenz —, ist für die Klarheit der Schrift von Bedeutung. Dieser Zeitunterschied kann durch Verstellen der Bürsten geregelt werden. Man kann ihn indessen auch am Empfangsorte durch Aenderung der Aufnahmefähigkeit der Kondensatoren oder durch Einschaltung weiterer Kondensatoren k_1 und k_2 am Sendeorte — und so geschieht es vorzugsweise in der Praxis — regeln. Abb. 1 lässt erkennen, dass alle störenden Einflüsse auf diese Weise thatsächlich in einwandfreier Weise beseitigt sind, und wie Herr Pollák mir versicherte, sind auch atmosphärische Einflüsse, wie sie bereits Telephonleitungen zu beeinträchtigen vermögen, auf den Schnelltelegraphen ohne erheblichen Einfluss. Dies beweisen auch die ausgeführten Versuche.

Was nun, um die technischen Einzelheiten abzuschliessen, noch die Herstellung der durchlochten Streifen betrifft, so erfolgt diese mit Schreibmaschinen (Perforirmaschinen) genau so, wie mit den allgemein in Gebrauch befindlichen Schreibmaschinen gearbeitet wird. Eine solche Maschine ist in der Abb. 9 dargestellt, die einer eingehenden Erklärung nicht bedarf. *a* ist das zu lochende Papierband, das mit dem Greifer *b* fortbewegt wird. Der Arbeitskopf *c* drückt die Lochungen in das Papier; die Papierabfälle werden von dem Kasten *d* aufgenommen. *e* ist ein elektromagnetischer Hilfsapparat. Auch das Typenrad, das dem in Abb. 7 dargestellten Papierband die Beischrift aufdruckt, ist in Abb. 9 zu sehen. Selbstverständlich kann die Arbeit des Schreibens der Depeschen von deren Aufgabe getrennt werden, und das Verhältniss ist ungefähr so, dass es der Thätigkeit von 30 Schreibmaschinen bedarf, um einen Telegraphenapparat voll zu beschäftigen.

Einfach, wie die Apparate selbst sind, ist auch das Verfahren, wie Depeschen damit übersandt werden.

Wenn der Beamte in Station A nach Station B sprechen will, ruft er mit dem Induktor den Beamten in B, der lediglich seinen Motor in Bewegung zu setzen hat, um damit den Schreibpunkt in Gang zu setzen. Der Empfangsapparat wird im übrigen bereits mit dem Induktor selbstthätig eingeschaltet, das Papier gefasst und in Bewegung gesetzt. Sobald der Schreibpunkt nur noch leere Zeilen schreibt, schneidet der Beamte in B mit der Scheere (*d* in Abb. 2 und 3) das Papier ab und damit ist B in den früheren Zustand versetzt. Nur das bereits beschriebene Papier durchläuft noch die photographischen Bäder. Der Beamte in A hat nach dem Drehen des Induktors nur die Bürsten niederzudrücken, nachdem er seinen Motor bereits früher in Bewegung gesetzt hat. Bei beständiger Beschäftigung

der Apparate wird natürlich der Beamte in B den Lauf seines Motors nicht unterbrechen.

Aus dem vorhergehenden ist zu ersehen, dass, abweichend von sonstigen Telegraphen, der Pollák-Virág'sche den Vortheil bietet, dass die Herstellung der Depesche ausser Zusammenhang mit dem Sendedraht erfolgt, so dass sich das Publikum oder wer immer zu telegraphiren hat die Depesche selbst herstellen kann. Diese Selbstherstellung von Telegrammen schliesst auch Beschwerden über Verstümmelungen von Telegrammen aus und die Herstellung der Lochstreifen

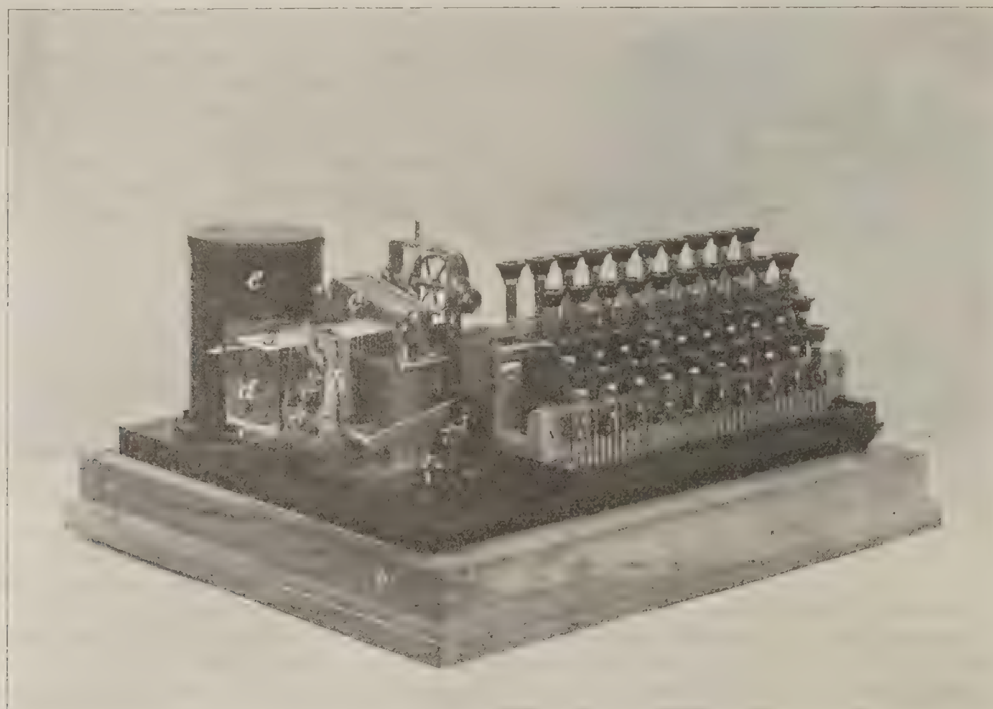


Abb. 9.

kann auch bei den längsten Depeschen durch Vertheilung auf eine mehr oder weniger grosse Anzahl von Schreibmaschinen in kürzester Zeit bewirkt werden. So kann der Inhalt von Vorträgen, Verhandlungen, oder der Wortlaut behördlicher Anordnungen, von Mobilmachungsbefehlen, Maassnahmen bei inneren Unruhen, Arbeiterausständen usw. von einer Hauptstelle aus nach beliebig vielen Orten gleichzeitig und schnellstens befördert werden. Derselbe Lochstreifen kann die Depesche nach den verschiedensten Richtungen zu gleicher Zeit abgeben, und insbesondere auch für militärische Zwecke ist der Pollák-Virág'sche Schnelltelegraph bei seiner einfachen Beschaffenheit und da man zur Bewegung des maschinellen Theils statt elektrischer Motore auch Uhrwerke verwenden kann, für schnellste Beförderung auch der längsten Befehle geeignet. Nachrichtenbüros sind in der Lage, ihre Mittheilungen an eine beliebige Anzahl von Zeitungen in kürzester Frist gelangen zu lassen, wie es sogar möglich sein wird, eine Zeitung, statt sie auf grössere Entfernungen versenden zu müssen, am fremden Ort durch telegraphische Uebermittelung des Inhaltes für den Neudruck vorzubereiten. Dass es der Zahl von ungefähr 30 Schreibmaschinen bedarf, um den Apparat voll in Thätigkeit zu erhalten, ist bereits erwähnt, und hieraus folgt, dass ein Telegraphenamt nach Pollák-Virág'scher Art gegenüber den bisherigen Aemtern ausserordentlich zusammenschrumpfen wird, während dafür Schreibstuben an die Stelle treten, die sich aber zum grossen Theil bei den Privaten befinden werden. Anhäufungen von Depeschen im Amte, wie sie jetzt vielfach beispielsweise vor oder während der Börsenzeit oder nach Schluss der Geschäftsstunden in grösserem Umfange vorzukommen pflegen, sind beim Pollák-Virág'schen System ausgeschlossen. In welcher Weise Depeschen als Geheimdepeschen abgegeben werden können, ist bereits früher erwähnt. Ausgeschlossen ist ferner auch das Abfangen von Depeschen, und in welcher Weise der neue Apparat auf das Geschäftsleben Einfluss haben würde, kann auch daraus ermessen werden, dass es möglich wäre, die Telegraphenlinien den Interessenten, ähnlich wie Telephonlinien, für kurze Zeit gegen eine bestimmte Gebühr zur Benutzung zu überlassen. Bei dem neuen Apparat handelt es sich im Grunde genommen ja auch um eine telephonische Uebertragung auf einer Doppelleitung. Die Gebühren könnte man beim Pollák-Virág'schen Verfahren ausser nach Worten auch nach laufenden Längeneinheiten Depesche bemessen. Dass bei einer so ausersordentlichen Vereinfachung des telegraphischen Verfahrens ausser den Anlagekosten des Systems auch die Unterhaltungs- und Ausbesserungskosten sehr gering werden, versteht sich ganz von selbst, ebenso, dass eine bedeutende Ersparniss an Arbeitskräften und bessere Ausnutzung derselben eintritt. Es genügt ein einziger Mann an der Empfangsstation, und auch an der Aufgabestation reicht ein Beamter aus, wenn nicht gar die Aufgabe der Depesche durch einen der bediensteten Maschinenschreiber mitbesorgt wird. Synchroner Gang der Apparate, wie er bei anderen telegraphischen Verfahren erforderlich ist, ist hier nicht nothwendig. Der Apparat schreibt in der Sekunde 70, in der Stunde 250 000 und mehr Buchstaben, und die längste Depesche dauert nur einige Minuten Zeit.

Dass sich das System in der jetzigen vollendeten Gestaltung gut bewähren wird, wenn daneben freilich auch der Morse-Telegraph seine Rolle weiter spielen wird, dürfte keinem Zweifel unterliegen, da schon mit dem Apparat in seiner früheren noch unentwickelten Form bereits Ausserordentliches geleistet worden ist. Namentlich sind in Amerika Versuche auf einer 1 600 km langen Leitung unter sehr ungünstigen Witterungsverhältnissen, unter denen selbst der Morse-Apparat und das Telephon nur noch mangelhaft arbeiteten, glänzend verlaufen. Bei den Versuchen, die in Budapest seit einem Monat angestellt werden, arbeitet der Schnelltelegraph tadellos, und die ungarische Postverwaltung bringt der bedeutsamen Neuerung das höchste Interesse entgegen.

Die Selbstkosten des Personenverkehres.

(Schluss aus Nr. 92.)

Die württembergische Berechnung hätte schon hier abbrechen können. Schon die mitgetheilten Zahlen liefern den unumstösslichen Beweis, dass der Ertrag des Personenverkehrs hinter demjenigen zurückbleibt, der erzielt werden müsste, wenn der Personenverkehr nicht nur die durch ihn erwachsenden reinen Betriebskosten, sondern den ihm zufallenden Antheil an der Rente des Unternehmens aufbringen müsste. Allerdings kann man über diesen ihm zufallenden Antheil verschiedener Ansicht sein. Könnte man die gesammten Anlagekosten des Unternehmens reinlich in solche scheiden, welche auf Anlagen für den Personenverkehr, und in solche, welche auf Anlagen für den Güterverkehr entfallen, so wäre die Aufgabe leicht. Aber hier noch mehr als bei den Betriebskosten sind eine Reihe von Annahmen und Schätzungen erforderlich, weil die Mehrzahl der Anlagen eines Eisenbahnunternehmens beiden Verkehrszweigen mehr oder weniger gleichmässig dient.

Die württembergische Berechnung schlägt nun, um zu einer Feststellung des jedem der beiden Verkehrszweige zufallenden Antheils an der Rente zu gelangen, einen eigenartigen Weg ein. Sie scheidet nämlich zunächst aus dem in Betracht zu ziehenden Anlagekapital diejenigen Beträge aus, bei denen die Feststellung, welchem Verkehrszweige sie dienen, am einfachsten ist, nämlich die Beschaffungskosten der gesammten Betriebsmittel, also der Lokomotiven und Tender, der Motorwagen, der Personenwagen und der Güterwagen; sie vertheilt die Kosten der Lokomotiven und Tender unter Zuhilfenahme des oben erörterten Begriffs der Durchschnittslokomotive auf die einzelnen Zuggattungen; ebenso verfährt sie mit den Beschaffungskosten der Wagen. Von den so festgestellten, auf die einzelnen Zuggattungen vertheilten Beträgen wird nun eine 3,5 prozentige Zinsquote (statt der 3,54 % betragenden Rente) berechnet, dieser Betrag von der aufzubringenden Gesammtrente in Abzug gebracht (19 945 000 M — 2 280 000 M = 17 665 000 M) und diese Summe wieder auf die einzelnen Zuggattungen in gleichem Verhältniss vertheilt, wie die bisher berechneten Kosten es ergeben. Alsdann erhält man die Gesammtkosten der einzelnen Zuggattungen. Aus diesen sind wiederum nach dem oben dargestellten Verfahren die Kosten des reinen Personenverkehrs herauszuschälen. Diese stellen sich hiernach:

bei den Schnellzügen	auf	6 000 000 M
„ „ Personenzügen	„	14 800 000 „
„ „ Güterzügen	„	430 000 „
„ „ gemischten Zügen	„	1 150 000 „
zusammen	auf	22 380 000 M,

während die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

bei den Schnellzügen	5 578 418 M
„ „ Personen- und gemischten Zügen	11 584 385 „
zusammen	17 162 803 M

Bei den Güterzügen sind Personenverkehrseinnahmen nicht erwachsen.

Die Personenverkehrsausgaben einschliesslich der 3,54 prozentigen Anlagekapitalrente betrugen, wie vorstehend berechnet . . . . 22 380 000 M

Der Fehlbetrag des Personenverkehrs beläuft sich daher auf . . . . 5 217 197 M, von denen 621 582 M auf den Schnellzugverkehr und 4 595 615 M auf den Verkehr der Personen- und gemischten Züge entfallen. Dieser Fehlbetrag bedeutet, dass um so viel der Personenverkehr hätte mehr erbringen müssen, um den ihm zufallenden Antheil an den Gesammtausgaben einschliesslich der erwähnten Anlagekapitalverzinsung zu decken. Er stellt etwas mehr als 30 % der wirklichen Einnahmen des Personenverkehrs dar. Wenn trotz dieses Fehlbetrages die Verzinsung des Anlagekapitals der württembergischen Bahnen aus den Eisenbahnüberschüssen mit 3,54 % möglich gewesen ist, so liegt es auf der Hand, dass es die Erträge des anderen Faktors der Eisenbahneinnahmen, des Güterverkehrs, waren, die jenen Fehlbetrag deckten.

Man kann hiergegen nicht etwa einwenden, dass die angegebene Rente von 3,54 % zu hoch sei, um zu den Selbstkosten gerechnet zu werden. Denn der Staat Württemberg hat zur Verzinsung seiner Eisenbahnschuld einen Betrag gebraucht, der in Wirklichkeit sogar etwas mehr, nämlich 3,6 % dieser Schuld beträgt (15 765 789 M Zinsbedarf auf eine Eisenbahnschuld von 436 590 075 M).

Nun fehlt es ja allerdings nicht an Stimmen, welche der Ansicht sind, dass die Beträge, welche zur Verzinsung des im Eisenbahnunternehmen angelegten Kapitals erforderlich sind, nicht zu den Selbstkosten des Unternehmens gehören. Es ist kaum nöthig, hierüber ein Wort zu verlieren. Mag das Anlagekapital eines Unternehmens angeliehen oder im Besitz des Unternehmers sein, seine landesüblichen Zinsen gehören zwar nicht zu den Betriebskosten im eigentlichen Sinne, wohl aber zu den Unternehmungskosten. Bei angeliehenen Beträgen ist dies ohne weiteres klar, da erst nach Abzug der zu zahlenden Zinsen von einem Unternehmergewinn die Rede sein kann. Aber auch bei eigenem schuldenfreien Besitz gehören die über die Deckung der Betriebskosten hinaus bis zur Höhe der landesüblichen Verzinsung erzielten Erträge nicht zum Gewinn, sondern sie dienen nur als Ersatz des bei Ausleihung mühelos zu erzielenden Ertrages. Wer aus einem Hausbesitz nur einen Ertrag von 2 % des Anlagewerthes erzielt, der hat einen verlustbringenden Besitz, da er bei anderweitiger müheloser Verwerthung des Anlagekapitals mindestens bis 1,5 % mehr erwerben könnte.

Diese Frage verdient hier ganz besonders betont zu werden, weil im württembergischen Landtage, auf dessen Wunsch die besprochene Untersuchung angestellt wurde, immer wieder das Ergebniss fehlerhaft in dem Sinne aufgefasst wurde, dass sonach der Personenverkehr bei den bestehenden Tarifen seine Selbstkosten reichlich decke, während gerade das Umgekehrte der Fall ist.

Nachdem wir in Vorstehendem die von der württembergischen Verwaltung befolgte Methode dargelegt haben, möchten wir mit einigen Worten die Frage berühren, ob sich diese Methode unbedenklich zur Verallgemeinerung, zur Anwendung auf andere Eisenbahnunternehmen eignet. Wir glauben, diese Frage bejahen zu sollen. Man kann natürlich über Nebenpunkte verschiedener Ansicht sein, man wird vielleicht die Methode noch vervollkommnen können, indem man noch mehr, als geschehen, ins einzelne geht, noch mehr Schätzungsannahmen ausschaltet, die Württemberg zu Grunde gelegt hat; das Endergebniss, das ja ohnehin bei der Natur der Sache auf mathematische Genauigkeit keinen Anspruch macht und auch nicht machen kann, da es sich überall um Wahrscheinlichkeits- oder Annäherungswerthe handelt, würde auf der Grundlage der württembergischen Zahlen nicht wesentlich anders werden. Wir halten die Methode für die sicherste und zweckmässigste von allen, die bisher über die Frage aufgestellt und erdacht sind, und würden es für sehr verdienstvoll halten, wenn auch andere Verwaltungen, welche die Frage angeht — und das sind schliesslich alle — den Versuch machten, für die Ergebnisse ihres Betriebes ähnliche Berechnungen aufzustellen.

Es liegen eine grosse Anzahl von Gründen vor, die es wahrscheinlich machen, dass wenigstens bei den grossen deutschen Staatsbahnnetzen überall sich ein mehr oder

weniger grosser Fehlbetrag des Personenverkehres herausstellen wird, den freilich ziffermässig anzugeben wir uns nicht vermessen wollen. Wir beschränken uns, um nicht zu weitschweifig zu werden, hier auf die Hervorhebung einiger Gesichtspunkte, die es namentlich für das preussisch-hessische Staatsbahnnetz wahrscheinlich machen, dass bei ähnlicher Rechnungsaufstellung sich auch bei ihm ein Fehlbetrag des Personenverkehrs ergeben würde, obwohl der grosse Unterschied auf der Hand liegt, dass die Gesammtüberschüsse des preussisch-hessischen Staatsbahnnetzes im Betriebsjahr 1899 eine Rente des Anlagekapitals von 7,37 % darstellten, während bei dem württembergischen Staatsbahnnetz, wie wir sahen, eine Rente von nur 3,54 % erzielt wurde, die noch nicht ganz ausreichte, um die Zinsen der Eisenbahnkapitalschuld zu decken. Aber dem gegenüber kommt in Betracht, dass der Antheil des Personenverkehrs an den Gesammteinnahmen in Preussen viel geringer ist als in Württemberg (26,72 % gegen 32,66 %), der ertragreiche Güterverkehr dort also noch viel stärker überwiegt als hier, dass ferner die Einnahme auf das Personenkilometer in Preussen (namentlich infolge der IV. Klasse) geringer ist als in Württemberg (dort 2,65, hier 2,80 ₰), dass ferner die allgemeinen Umstände, welche den Betrieb in Württemberg gegenüber dem in Preussen vertheuern, stärker auf den Güterverkehr wirken als auf den Personenverkehr. Es sind dies insbesondere die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahnen, welche bekanntlich in Württemberg ungünstiger sind, als in Preussen. Wie erheblich der Unterschied der Betriebskosten beider Netze ist, zeigen die Kosten für 1 000 Wagenachskm, welche in Preussen nur 61 ℳ, in Württemberg aber 79 ℳ betragen. Dabei entfallen in Preussen von 1 000 Wagenachskm auf den Güterverkehr 794, in Württemberg aber 714. Die niedrigeren Betriebskosten kommen also in Preussen dem Güterverkehr in ungleich höherem Grade zu Gute, als dem Personenverkehr, während in Württemberg die höheren Betriebskosten in einem nicht ganz so ungünstigen Verhältniss gleichfalls vom Güterverkehr zu tragen sind. Wir sind uns hierbei wohl bewusst, dass die geringeren preussischen Betriebskosten, auf die Wagenachskilometer-Einheit bemessen, ihren Grund nicht nur in den günstigeren Steigungs- und Krümmungsverhältnissen, sondern namentlich in dem eben zur Anschauung gebrachten starken Ueberwiegen des Güterverkehrs selbst ihren Grund haben. Es kommt aber folgendes in Betracht: Ein Güterwagenachskilometer verursacht an sich bekanntlich alles in allem geringere Betriebskosten, als ein Personenwagenachskilometer; handelt es sich jedoch um die Ueberwindung von Steigungen und Krümmungen, so wachsen die Kosten des ersteren stärker als die des letzteren, weil die bewegte Last eine grössere ist.

Alle diese Umstände machen es wahrscheinlich, dass auch für das preussisch-hessische Netz bei Anwendung der württembergischen Methode sich ein Fehlbetrag des Personenverkehrs ergeben würde. Als unbedingt sicher kann ausgesprochen werden, dass die hohe Rente des preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebes nicht dem Personen-, sondern dem Güterverkehr zu verdanken ist.

Es ist bisher immer nur von den Betriebsergebnissen des Jahres 1899 die Rede gewesen. Bekanntlich bezeichnen diese einen nicht wieder erreichten Höhepunkt. Die Rente aller deutschen Bahnen ist seitdem gesunken mehr noch infolge des Steigens der Ausgaben, als des Sinkens der Einnahmen. Die Rente des württembergischen Staatsbahnnetzes betrug für 1900 nur noch 3,30 %, für die preussisch-hessischen Staatsbahnen 7,17 %; für 1901 und 1902 ist ein weiteres Sinken zu erwarten.

Die Wahrscheinlichkeit ist sehr gross, dass bei einer erneuten Untersuchung dieser Ergebnisse nach der württembergischen Methode sich das Verhältniss der Selbstkosten des Personenverkehrs zum Güterverkehr nicht wesentlich anders stellen würde. Das Steigen der Ausgaben hat beide Verkehrszweige gleichmässig getroffen, das Stocken und theilweise Herabgehen der Einnahmen ist wohl beim Güterverkehr empfindlicher als beim Personenverkehr — eine nennenswerthe Verschiebung, welche das dargestellte Ergebniss ernstlich beeinflussen könnte, hat nicht stattgefunden.

Die Anschauung, dass im allgemeinen bei den deutschen Eisenbahnen die Einnahmen aus dem Personenverkehr zur Deckung seiner Kosten unzulänglich sind, wird schon seit Anbeginn der lebhafteren Entwickelung des Eisenbahnwesens von den leitenden Kreisen der Eisenbahnverwaltungen getheilt, sie ist wiederholt zur Geltung gebracht und sowohl praktisch wie wissenschaftlich begründet; dennoch hat sie gegenüber dem Ansturm der öffentlichen Meinung, dem immer von neuem und mit allen Mitteln einsetzenden Drängen der Bevölkerung nach Herabsetzung der Fahrpreise und Verbilligung des Reisens nicht verhindern können, dass ein allmähliches Sinken der Fahrpreise auf der ganzen Linie stattgehabt hat. Es ist nicht unsere Absicht, hier die Frage zu erörtern, in wie weit dies Nachgeben nöthig und nützlich war. Wir verkennen keineswegs, dass niedrige Fahrpreise für wichtige Aufgaben der staatlichen, gesellschaftlichen und wirthschaftlichen Entwickelung höchst förderlich sind. Die Wohlthat, die der Arbeiterbevölkerung Preussens, überhaupt dem sogen. kleinen Mann durch den billigen Fahrpreis der IV. Wagenklasse erwiesen ist, erachten wir als so gross und sozialpolitisch so bedeutsam, dass ihr gegenüber die Frage der Selbstkostendeckung zurücktreten muss. Ebenso steht es mit den Arbeiterwochenkarten, dem Vorortverkehr und den Schülerkarten. Wir möchten auch nicht etwa, dass die von neuem erweckte Erkenntniss zu einer rückschrittlichen Bewegung im Sinne irgend welcher Erhöhung der Fahrpreise Anlass gebe. Dass man sich zu einer solchen beispielsweise in Oesterreich, in Ungarn und Dänemark genöthigt gesehen hat, betrachten wir theils als einen höchst unerfreulichen Nothbehelf zur Besserung der Finanzen, theils — so in Ungarn — als ein Zeichen, dass man dort selbst eingesehen hat, wie man mit dem vielgerühmten Zonentarif denn doch zu weit gegangen war. Nur e i n e Lehre möchten wir aus den württembergischen Berechnungen gezogen sehen, und zwar die, dass bei allen weiteren Reformen des Personentarifs die höchste Vorsicht walten muss, sobald es sich um weitere Herabsetzungen der Fahrpreise handelt. Die weit verbreitete Anschauung, dass jede Herabsetzung der Fahrpreise ein solches Anwachsen der Zahl der Reisen herbeiführe, dass die Ausfälle ausgeglichen würden, mag an sich oft genug zutreffen; sicher ist aber, dass dies keineswegs genügt, um eine solche Maassregel finanziell zu rechtfertigen, denn durch die Vermehrung der Reisenzahl treten erhöhte Ausgaben gebieterisch auf, und zu deren Deckung genügt die Einnahme dann nicht mehr.

Ich habe in einem Aufsatz über Eisenbahnfahrpreise und Selbstkosten, der im Septemberheft der „Deutschen Revue" veröffentlicht ist und das Ergebniss der württembergischen Untersuchung zum Ausgangspunkt nimmt, in obiger Beziehung ausgeführt, dass insbesondere durch eine Preisherabsetzung und die dadurch entstehende Vermehrung der Zahl der Fahrgäste eine bessere Platzausnutzung nicht herbeigeführt werden könne. „Diese bleibt je nach der Tages- und Jahreszeit, je nach den einzelnen Strecken und Zuggattungen so überaus ungleichmässig, dass sie über den schon mitgetheilten durchschnittlichen Prozentsatz nicht hinausgebracht werden kann, wenn sich die Eisenbahn nicht gegen die Klagen der Ueberfüllung oder gar der Nichtbeförderung einfach taub stellen will. Man muss also bei vermehrtem Verkehr die Zahl und die Stärke der Züge vermehren, eine Reihe von Anlagen erweitern und damit die Ausgaben noch stärker steigern als die Einnahmen wachsen. Bei der oben angeführten Untersuchung hat die württembergische Eisenbahnverwaltung unter anderem auch ermittelt, dass eine angenommene Vermehrung der Reisenden ihres Bezirks um $7\frac{1}{2}$ Millionen eine Erhöhung der Betriebsausgaben um zwei Millionen Mark herbeiführen würde. Jene war nach der Berechnung nöthig, um nur den Ausfall an Einnahmen zu decken, der durch die beabsichtigte Tarifermässigung von 3 ₰ auf 2 ₰ für das Kilometer III. Klasse sonst eintreten würde."

Jedenfalls lehrt unsere Untersuchung, dass das seit Jahr-

zehnten andauernde allmähliche Sinken der Fahrpreise keineswegs zu einer Herstellung des Gleichgewichts zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Personenverkehrs geführt hat, und dass ein weiteres Sinken der Fahrpreise diese Spannung zwischen Einnahmen und Ausgaben voraussichtlich eher erhöhen als vermindern würde.

Hieraus ergibt sich weiter, dass die staatliche Personenverkehrspolitik in ihrem nothwendigen Vorwärtsschreiten mehr auf eine Verbesserung der Einrichtungen, als auf eine Verbilligung der Fahrpreise wird gerichtet sein müssen. Lässt sich infolge weiterer technischer Fortschritte auch eine Verbilligung der Fahrpreise erreichen, desto besser! Deren Voraussetzung ist aber die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben dieses Verkehrszweiges.

Wie die Dinge liegen, erscheint der Weg zu nennenswerthen Personentarifermässigungen um so länger, als vom Standpunkt der Selbstkosten aus jedenfalls die Forderung nach einer Herabsetzung der Gütertarife mit viel grösserem Rechte aufgestellt werden kann. Denn die obigen Darlegungen zeigen, dass die beim Personenverkehr ungedeckt bleibenden Beträge vom Güterverkehr über die Selbstkosten hinaus aufgebracht werden. Eine Forderung wirthschaftlicher Gerechtigkeit ist es, hierin einen Ausgleich herbeizuführen. Wir empfehlen, wie gesagt, nicht, diesen Ausgleich „durch eine Erhöhung der Personenfahrpreise herbeizuführen, meinen aber, dass, wenn infolge steigender Erträge etwa im allgemeinen eine Minderung der Eisenbahntarife angängig werden sollte, eine solche jedenfalls bei den Gütertarifen einzusetzen hätte, nicht bei den Personentarifen“.

Berlin, im November 1902. v. Mühlenfels.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der erste elektrisch beleuchtete Eisenbahnzug der preussischen Staatsbahnen.** Unter diesem Stichwort hatten wir in Nr. 89 S. 1351 d. Ztg. über die Besichtigung eines elektrisch beleuchteten Eisenbahnzuges der preussischen Staatsbahnen durch Se. Majestät den Kaiser auf Station Wildpark berichtet. Von zuständiger Seite werden wir darauf hingewiesen, dass bereits in Nr. 35 S. 572 d. Ztg. ein Auszug aus einem Vortrage des Geheimen Oberbauraths Wichert vom 22. April d. J. über elektrische Beleuchtung einiger D-Züge bei den preussischen Staatsbahnen erschienen und in diesem Auszuge mitgetheilt ist, dass die zwischen Berlin-Stralsund-Sassnitz verkehrenden sogenannten Schwedenzüge D 17 und 18 seit einigen Wochen elektrisch beleuchtet im Betriebe seien. In der That befindet sich der erste dieser Züge seit 21. März, der zweite seit 3. April d. J. im regelmässigen Dienst. Die an diesen Zügen gesammelten Erfahrungen und günstigen Ergebnisse haben erst zur Ausrüstung weiterer D-Züge der preussischen Staatseisenbahnverwaltung mit elektrischer Beleuchtung ermuthigt. Zur Zeit verkehren auf der Linie Berlin-Hamburg bereits vier D-Züge mit dieser Beleuchtung.

— **Die Einnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen** stellen sich im Monat Oktober d. J. auf 126 373 000 *M.* und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 3 898 000 *M.* gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 32 385 000 (+ 1 158 000) *M.*, der Güterverkehr 87 020 000 (+ 2 939 000) *M.*, und aus sonstigen Quellen flossen 6 968 000 (— 199 000) *M.* Für die Zeit vom 1. April bis Ende Oktober d. J. sind 845 049 000 *M.*, das sind 12 973 000 *M.* mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 2 991 000 *M.*, auf den Güterverkehr 9 847 000 *M.* und auf die Einnahmen aus verschiedenen Quellen 135 000 *M.*

— **Neue Sicherungsvorrichtungen.** Die „Köln. Ztg.“ schreibt: Vielversprechend ist ein neues automatisches Zugsicherungssystem nach G. Schreiber, das vor kurzem einer Kommission von Vertretern mehrerer Eisenbahndirektionen auf der Strecke Bannstein-Mutterhausen (Industriebahn im Elsass) im Betrieb vorgezeigt worden ist. Das Wesen der Einrichtung ist folgendes. Der dahinfahrende Zug setzt der Reihe nach Signalapparate, die auf der ganzen Fahrstrecke in gewissen Entfernungen voneinander aufgestellt sind, in Thätigkeit, so dass infolge Stromschlusses, der dabei hergestellt wird, jedesmal ein gewisser Theil der Strecke nach hinten mittelst einer doppelten Sperrvorrichtung abgesperrt wird. Dabei ist jeder vorhergehende von dem folgenden Apparat in der Weise abhängig, dass er nur durch letzteren ausser Thätigkeit gesetzt werden kann. Eine durch den ersten Apparat eingeleitete Sperrung besteht so lange, bis durch den weiterfahrenden Zug der zweite Apparat in Thätigkeit gesetzt wird, und kann nur durch diesen aufgehoben werden, welcher jedoch gleichzeitig die Strecke von neuem sperrt usw. Jeder Zug schiebt also während seiner Fahrt eine hinten gesperrte Zone mit sich fort. Auf eingleisigen Linien erfolgt die Sicherung ausserdem auch nach vorn. Die durch den einen Zug eingeleitete Sperrung wird durch den anderen in der Weise aufgenommen, dass eine Sperrvorrichtung, die mit einem auf Halt gedrehten Scheiben- und Lichtsignal in Verbindung steht, auf die Luftdruckbremse einwirkt und den Zug selbstthätig zum Halten bringt, falls der Lokomotivführer das Signal übersehen sollte. Ein nachfolgender Zug kann sich also dem vorhergehenden nur auf eine bestimmte Entfernung nähern, nicht aber mit ihm zusammenstossen. Auf eingleisigen Strecken wird, wenn zwei Züge einander entgegenfahren, jeder nach vorn und hinten gesichert. Sie werden in einer gewissen Entfernung von einander zum Halten gebracht. Ausserdem kann jeder Zug auf der Strecke beliebig lange liegen bleiben, ohne dass der nachfolgende oder der entgegenfahrende auf ihn aufzurennen vermag. Bei Kreuzungen und Einmündungsweichen lässt sich die Einrichtung so treffen, dass die vom laufenden Zuge benutzte Strecke nach beliebig vielen Richtungen abgesperrt wird. Falsche Weichenstellung und Zugmeldung, Unachtsamkeit des Führers usw. können mithin kein Unheil mehr anrichten. Alle Versuche mit diesem Zugsicherungssystem sind bisher vorzüglich ausgefallen und haben den Beifall der Behörden gefunden.

— **Anbringung von Privatbekanntmachungen in Bahnhofsgebäuden.** Das Recht zur Anbringung von Privatbekanntmachungen in den Wartesälen und Vorfluren der Bahnhofsgebäude kann nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten im Wege der öffentlichen Ausschreibung für den ganzen Direktionsbezirk an einen Unternehmer vergeben werden. Es sind dabei nur die allgemeinen Bestimmungen über die Vergebung von Leistungen und Lieferungen entsprechend zu beachten.

— **Betheiligung der Eisenbahnbeamten an den kommunalen Wahlen.** In Bezug hierauf hat die königliche Eisenbahndirektion zu Altona an ihre Beamten eine ähnliche Verfügung gerichtet, wie wir es in Nr. 76 S. 1145 d. Ztg. von der Direktion Posen berichteten. Der Wortlaut ist nach dem „Hamb. Korr.“ folgender: „Wie es zu den besonderen Pflichten aller Staatsbeamten gehört, das jedem Staatsbürger verfassungsmässig zustehende Wahlrecht auszuüben, so muss auch erwartet werden, dass die Beamten sich an den kommunalen Wahlen, insbesondere Stadtverordnetenwahlen, betheiligen. Den Beamten wird empfohlen, bei vorkommenden Wahlen sich über ihre Wahlberechtigung Gewissheit zu verschaffen, auch, soweit sie wahlberechtigt sind, in die Wählerlisten Einsicht zu nehmen und, wenn nöthig, die Aufnahme in die Listen rechtzeitig bei der zuständigen Stelle nachzusuchen. Die Dienststellen haben an den Tagen, an denen Gemeindewahlen stattfinden, den Dienst so zu regeln, dass thunlichst alle Beamten Gelegenheit haben, ihr Wahlrecht auszuüben.“

— **Ueber die Vorbereitungen für den Weihnachtspäckereiverkehr** schreiben Berliner Zeitungen folgendes: Wie in den Vorjahren, so werden auch in diesem Jahre innerhalb des deutschen Reichspostgebiets eine Reihe von Gepäcksonderzügen gefahren werden. Zwischen den betheiligten Oberpostdirektionen und den Eisenbahndirektionen finden regelmässig Vorbesprechungen statt, um die Anforderungen der Postverwaltung mit den Betriebseinrichtungen der Eisenbahn in Einklang zu bringen. So sind, von Berlin ausgehend, auch in diesem Jahre wieder acht Sonderzüge vorgesehen, die täglich in beiden Richtungen nach dem Westen und nach dem Osten verkehren. Es laufen drei Gepäcksonderzüge zwischen Berlin und Frankfurt a/M., je zwei nach Breslau und Königsberg und je einer nach Hannover und Hamburg. Die Sonderzüge beginnen im allgemeinen in der Nacht vom 18. auf den 19. Dezember und hören am Tage vor dem heiligen Abend wieder auf. Auch die Einrichtungen der Bahnhöfe müssen für den ungewöhnlichen Andrang erweitert werden. So wird in Berlin beim Schlesischen Bahnhof neben dem Güterbahnhof ein besonderer Schuppen errichtet und in Gebrauch genommen. Auf dem Anhalter Bahnhof hat die Postverwaltung schon dauernd einen Schuppen unmittelbar neben dem Postgebäude in Benutzung. Ausserdem

wird dort der alte Dresdener Bahnhof für den Weihnachtspäckereiverkehr eingerichtet. Auf den übrigen Bahnhöfen reichen die regelmässigen Einrichtungen aus. Die Ladeeinrichtungen des Stettiner Bahnhofs sind sehr geräumige, und auf dem Lehrter Bahnhof besitzt die Postverwaltung bekanntlich einen eigenen Postbahnhof mit elektrischem Betrieb.

— **Eisenbahnprojekt Friedeberg a/Queis-Heinersdorf.** Wie die „Nordd. Allg. Ztg." meldet, finden behufs Abschlusses eines Staatsvertrages zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn zur Herstellung der obengenannten Eisenbahnverbindung gegenwärtig in Berlin kommissarische Berathungen statt, zu denen aus Wien Vertreter des Eisenbahnministeriums sowie des Finanz- und Handelsministeriums eingetroffen sind.

— **Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: „Von den Vertretern der Gesellschaft ist bei den am 8. d. Mts. mit der Staatsregierung gepflogenen kommissarischen Verhandlungen angeregt worden, das Staatsangebot zu erhöhen, weil sie anderenfalls die Genehmigung des Kaufvertrages durch die Generalversammlung nicht glaubten in Aussicht stellen zu können. Dem Vernehmen nach ist dieser Anregung seitens der Staatsregierung keine Folge gegeben worden. Falls das Staatsangebot abgelehnt und der Erwerb des Unternehmens auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1838 bewirkt werden sollte, würde übrigens der Kaufpreis für die Inhaber der Stammprioritätsaktien kein höherer sein als das vorliegende Staatsangebot, die Stammaktien würden aber ganz leer ausgehen."

— **Aenderung eines Stationsnamens.** Der Name der an der Bahnstrecke Dirschau-Bromberg zwischen Morroschin und Hardenberg gelegenen Station Czerminsk ist in „Schmentau" umgeändert worden.

— **Die Kleinbahnaktiengesellschaft Gardelegen-Calbe a. M.** ist in das Handelsregister eingetragen worden. Zweck der Gesellschaft ist Bau und Betrieb der eingleisigen vollspurigen Kleinbahn von Gardelegen nach Calbe a. M. Das Grundkapital beträgt 959 000 *M.* Gründer der Aktiengesellschaft sind: der königlich preussische Fiskus, der Provinzialverband der Provinz Sachsen, die Stadtgemeinde Gardelegen, die Landgemeinde Berge, die Landgemeinde Estedt, die Landgemeinde Laatzke und der Knopffabrikant Wilhelm Frese zu Gardelegen, welche sämmtliche Aktien übernommen haben. — Aus Gardelegen wird der „Berl. Börs.-Ztg." hierzu noch geschrieben: Ursprünglich betrug das Aktienkapital 1 080 000 *M.*, hieran war auch die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. zu Berlin betheiligt. Jetzt ist das Aktienkapital auf 959 000 *M.* herabgesetzt und der Bau von der Aktiengesellschaft in eigene Regie genommen. Die Erdarbeiten sowie Lieferung des Oberbaues sind der Baufirma Fritze & Co. in Magdeburg übertragen; die Hochbauten sowie Lieferung des rollenden Materials werden im Verdingungswege von der Aktiengesellschaft vergeben. Die 22,6 km lange Strecke läuft vom Gardelegener Staatsbahnhofe aus und berührt zwei Anlagen mit Gleisanschluss, nämlich Rittergut und Stärkefabrik Isenschnibbe und die Dampf- und Wassermühlenwerke F. Mundt. Vor dem Salzwedeler Thore ist der Hauptbahnhof der Kleinbahn. Dann berührt die Bahn die Haltestellen Ackendorf, Berge, Laatzke, Estedt, Wiepke, Kl. Engerssen; hier kreuzt sie mit der Altmärkischen Kleinbahn Clötze-Vinzelberg-Wernstedt nach Calbe a. M., wo sie in die vollspurige Kleinbahn Bismarck-Calbe a. M.-Beetzendorf einläuft. Von Bahnhof Wiepke wird die herrliche altmärkische Schweiz, am Fusse des Dorfes Zichtau, in 25 Minuten erreicht. Man rechnet auf einen starken Personenverkehr, aber auch der Güterverkehr wird bedeutend sein, wozu das Rittergut Zichtau mit seinen grossen Forsten sowie die bereits genannten beiden Gardelegener Anlagen und eine grosse Ziegelei im Dorfe besonders beitragen. Die oberste Bauleitung ist dem Landesbauinspektor Nicolaus zu Gardelegen übertragen.

— **Der Bau einer Eisenbahn von Grevesmühlen nach Klütz und von Malchin nach Dargun** wurde vom mecklenburgischen Landtag genehmigt. Dagegen lehnten die Stände den Bau einer Bahn von Kölzow nach Marlow ab, bewilligten aber für diese Strecke für den Personen- und Güterverkehr die Anschaffung zweier Selbstfahrer.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Oktober d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5 824 (5 808) km befördert worden: 2 306 875 (2 391 567) Personen und 1 785 522 (1 729 025) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 3 771 604 (3 783 152) *M.*, aus dem Güterverkehr 10 225 694 (9 505 183) *M.*, aus dem Gepäckverkehr 282 887 (262 003) *M.* und aus dem Thiertransport 304 815 (298 984) *M.*, zusammen 14 585 000 *M.* gegen 13 849 322 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres, somit in diesem Jahre mehr 735 678 *M.* Die Gesammteinnahme in den abgelaufenen 10 Monaten d. J. beziffert sich auf 129 700 000 *M.*, gegenüber dem Vorjahre mehr um 930 822 *M.*

— **Vergebung von Schwellen und Schwellenholz für die bayerischen Staatseisenbahnen.** Mit ministerieller Genehmigung wurde die Generaldirektion genannter Staatseisenbahnen ermächtigt, nachstehende Holzmengen für das Jahr 1903 in Lieferung zu vergeben: 8 090 cbm Föhrenstammholz, 28 205 cbm Föhren- und Buchenstammholz, 168 200 bearbeitete Föhren- und Buchenschwellen, 60 720 eichene Bahnschwellen und 133 530 lfd. Meter eichene Weichenschwellen. Der ganze vorstehend aufgeführte Jahresbedarf wird ausser 190 cbm Föhrenstammholz, welches aus Staatsforsten bezogen wird, durch Lieferung von Privaten und zwar grösstentheils durch einheimische Waldbesitzer und Holzlieferer gedeckt.

— **Betriebsunfall in Station Schwarzenfeld (Strecke Regensburg-Hof).** Der zwischen Rom-Berlin verkehrende D-Zug Nr. 21, welcher München Abends 6 Uhr 20 Min. verlässt, stiess am 19. d. Mts. in Station Schwarzenfeld auf einen dort verspätet in Ausfahrt begriffenen Güterzug und zertrümmerte dessen vier Schlusswagen, wodurch sowohl der auf dem letzten Wagen befindliche Wagenwärter, als auch der auf drittletztem Wagen sitzende Bremser getödtet wurden. Vom Dienstpersonal des D-Zuges wurde nur der vom Bremssitze herabgeschleuderte Zugführer verletzt, während von den Reisenden selbst niemand eine Verletzung erlitten hat; die Lokomotive des D-Zuges wurde nur geringfügig beschädigt, konnte jedoch den Zug nicht mehr weiter führen und musste eine Hilfsmaschine beigezogen werden; der Zug erlitt durch den Unfall eine dreistündige Verspätung. Die Ursache des Unfalles konnte bis jetzt noch nicht sicher ermittelt werden.

— **Neue Zulassungsbedingungen zum Dienst bei den württembergischen Staatsbahnen.** Für die Zulassung zu den Aemtern im Betriebs- und Verwaltungs- (nicht bautechnischen) Dienst der königlich württembergischen Verkehrsanstalten sind durch königliche Verordnung vom 4. d. Mts. im Regierungsblatt Nr. 31 für Württemberg neue gemeinsame Bestimmungen veröffentlicht worden. Die seitherigen Vorschriften waren für den Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienst in zwei besonderen königlichen Verordnungen und in verschiedenen Ministerialverfügungen enthalten. Die neuen Bestimmungen umfassen nun im wesentlichen gleichmässig geordnet sowohl die Bedingungen für den Eintritt in den Bahn- wie in den Post- und Telegraphendienst. Aus den uns zunächst interessirenden Vorschriften für den Dienst bei der Eisenbahnverwaltung mag folgendes hervorgehoben sein:

Es wird unterschieden nach höherem, mittlerem und niederem Dienst, wobei bemerkt wird, dass der letztere nicht die Stellen der Unterbeamten umfasst, deren Verhältnisse neben den vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen durch besondere Ministerialverfügung geregelt sind. Zu dem höheren Betriebs- und Verwaltungsdienst werden gerechnet die Stellen der (nicht bautechnischen) Mitglieder der Generaldirektion, der Bürovorstände der letzteren, der Bezirks- und Aufsichtsbeamten (Betriebsinspektoren und Kontrolöre) sowie der Stationsvorsteher I. Klasse (Bahnhofsinspektoren) und der Oberbahnsekretäre. Die Vorbedingungen für die Zulassung zu diesem Dienst entsprechen im allgemeinen denjenigen für den Eintritt in die höheren Aemter der übrigen Staatsverwaltungszweige. Es wird das Bestehen einer höheren Dienstprüfung im Departement der Justiz, des Innern oder der Finanzen oder der ersten Staatsprüfung im Baufach sowie das Ablegen der höheren Eisenbahndienstprüfung erfordert. Von der letzteren Prüfung können Personen entbunden werden, welche die zweite höhere Dienstprüfung im Departement der Justiz, des Innern oder der Finanzen oder eine zweite Staatsprüfung im Baufach bestanden haben. Von solchen Personen wird aber vor der Anstellung der Nachweis der praktischen Befähigung für den Verkehrsanstaltendienst verlangt. In jedem Falle ist also volles Hochschulstudium erforderlich. Die höhere Eisenbahndienstprüfung wird für die Regel jährlich einmal abgehalten. Voraussetzung für die Zulassung ist mindestens zweijährige Ausbildung im Eisenbahndienst und Bestehen der praktischen Telegraphenprüfung. Gegenstände der höheren Prüfung sind: Etats-, Kassen- und Rechnungswesen, Verkehrsgeschichte und Geographie, Eisenbahngesetzgebung, Verwaltung und Betrieb der Eisenbahnen, Verkehrsdienst, Kenntniss des Bahnoberbaues und der Betriebsmittel, Bearbeitung einer Fachrelation (praktische Aufgabe), Staats- und Verwaltungsrecht, Volkswirthschaftslehre und Arbeitergesetzgebung. Bemerkt mag werden, dass z. Zt. in Württemberg gemeinsame Prüfungsbestimmungen für den höheren Dienst in sämmtlichen Departements angestrebt werden.

Der mittlere Dienst umfasst einmal die Stellen der Eisenbahnsekretäre und Assistenten, Kassirer, Buchhalter und

Materialverwalter, sodann diejenigen der Stationsvorsteher II. Klasse (Bahnhofsverwalter) und Güterverwalter sowie der Eisenbahnrevisoren. Die Zulassung zur Ausbildung für diesen Dienst ist neben der körperlichen Befähigung abhängig von dem Besuch einer (in der Regel) württembergischen humanistischen oder realistischen öffentlichen Lehranstalt wenigstens bis zur Erlangung des Befähigungszeugnisses für den einjährig-freiwilligen Militärdienst. Als Eintrittsalter wird sich hiernach für die Regel das zurückgelegte 16. Lebensjahr ergeben. Leute über 25 Jahre werden nicht angenommen. Für die Erlangung der Assistenten- und Sekrätärstellen ist das Bestehen der ersten mittleren Prüfung vorgeschrieben; zur Erlangung der Stellen der Bahnhofs- und Güterverwalter sowie der Revisoren ist ausserdem die erfolgreiche Ablegung der zweiten mittleren Prüfung erforderlich.

Die beiden Prüfungen werden nach Bedarf jährlich ein- oder mehreremale in Stuttgart vorgenommen. Voraussetzung für die Zulassung zur ersten mittleren Prüfung sind neben guter Führung die Zurücklegung des 21. Lebensjahres, mindestens dreijährige praktische Ausbildung, worunter ein einjähriger Probedienst, endlich die Ablegung der Telegraphenprüfung.

Gegenstände der ersten mittleren Prüfung sind Eisenbahngesetzgebung und Organisation des Eisenbahndienstes, Eisenbahnbetrieb, Verkehrsdienst, Kenntnisse vom Bahnoberbau und von den Betriebsmitteln, Kassen- und Rechnungswesen, Eisenbahngeographie von Europa, französische, auf Wunsch auch englische und italienische Sprache, ferner ein Fachaufsatz.

Voraussetzung für die Zulassung zur zweiten mittleren Prüfung sind neben denjenigen für die erste Prüfung Bestehen dieser Prüfung mindestens mit dem Zeugniss gut, Ablauf eines mindestens vierjährigen Zeitraums seit der ersten Prüfung und ein Lebensalter von nicht über 30 Jahren. Prüfungsgegenstände sind neben denjenigen der ersten Prüfung in erweitertem Umfang, jedoch unter Ausfall der Sprachen und der Geographie: Reichsstaats- und württemb. Staats- und Verwaltungsrecht, Dienst- und Rechtsverhältnisse der Beamten und Arbeiter, Kenntniss der Hauptlehren des bürgerlichen Rechts, insbesondere vom Eigenthum und von den Verträgen. Besonders tüchtige Beamte des mittleren Dienstes, welche die zweite mittlere Prüfung bestanden haben, können zu Bahnhofsinspektoren sowie zu Oberbahnsekretären ernannt werden.

Der niedere Dienst umfasst die Stellen der Stationsvorsteher III. Klasse (Stationsmeister), Stationskassirer, Kanzleiassistenten und Eisenbahnexpedienten. Die Zulassung zu diesem Dienst ist neben der körperlichen und sonstigen Befähigung bedingt durch den Nachweis genügender Schulbildung, nöthigenfalls durch Bestehen einer Vorprüfung. Bewerber, welche eine Latein-, Real- oder Bürgerschule besucht haben, werden vorgezogen. Leute unter 16 und über 25 Jahren werden, abgesehen von Militäranwärtern, nicht angenommen. Die Kandidaten haben sodann die nach Bedarf jährlich ein- oder mehreremale in Stuttgart stattfindende niedere Dienstprüfung abzulegen. Voraussetzung für die Zulassung zu dieser Prüfung sind neben guter Führung Zurücklegung des 21. Lebensjahres, Erstehung der Telegraphenprüfung, mindestens dreijährige praktische Ausbildung, worunter ein mindestens einjähriger Probedienst für Militäranwärter. Als Prüfungsgegenstände sind vorgesehen: Organisation des Dienstes der württembergischen Verkehrsanstalten, Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahnverkehrsdienst, Stations-, Kassen- und Rechnungswesen, deutsche Eisenbahngeographie, Lesen und Uebersetzen eines leichten, französischen Stückes.

Ganz besonders befähigte und genügend vorgebildete Kandidaten des niederen Dienstes können ausnahmsweise nach Erstehung der niederen Prüfung auch zur Sekretärprüfung (erste mittlere Prüfung) zugelassen werden.

Die geprüften Kandidaten des höheren Dienstes führen die Bezeichnung „Eisenbahnreferendäre I. Klasse“, diejenigen des mittleren Dienstes die Bezeichnung „Eisenbahnpraktikanten I. Klasse“, diejenigen des niederen Dienstes die Bezeichnung „Eisenbahngehilfen“.

Die neuen Bestimmungen sollen bereits mit dem Jahre 1903 in Wirkung treten.

— **Eisenbahnerverband und Baugenossenschaften.** Die Münchener „Allg. Ztg.“ schreibt: Die vor kurzem in den Tagesblättern erörterten Zahlungsschwierigkeiten und sonstigen Verhältnisse innerhalb des Eisenbahnerverbandes haben verschiedentlich die Meinung hervorgerufen, es würden dadurch auch die Baugenossenschaften des Eisenbahnpersonals in Mitleidenschaft gezogen. Dies ist aber durchaus nicht der Fall, da die Baugenossenschaften des Eisenbahnpersonals mit dem Eisenbahnerverband nicht mehr in Verbindung stehen. Zwar sind mehrere Baugenossenschaften vom Eisenbahnerverband seiner Zeit ins Leben gerufen worden und führen deshalb heute noch die Bezeichnung: Baugenossenschaft des Eisenbahnerverbandes. Allein als die Baugenossenschaften vom Staate Darlehen erhielten, wurde von der Regierung ausdrücklich eine Aenderung des Genossenschaftstatuts verlangt, wonach für die Zugehörigkeit zur Genossenschaft die Mitgliedschaft beim Eisenbahnerverband nicht mehr erforderlich ist. Die Baugenossenschaften des Eisenbahnpersonals sind seitdem in ihrer Verwaltung vollständig unabhängig vom Eisenbahnerverbande; sie sind selbstständige Rechtssubjekte, welche für Schulden des Eisenbahnerverbandes in keiner Weise haften und in ihrer Geschäftsführung und wirthschaftlichen Gebahrung von der Staatsregierung und dem von dieser ins Leben gerufenen Revisionsverbande überwacht werden.

Oesterreich.

— **Erhöhung der Personentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. Oktober d. J. wurde von einer Anzahl von Abgeordneten unter Hinweis auf die mit 1. Oktober d. J. erfolgte Erhöhung des Personentarifes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die hieraus hervorgehende besondere Belastung des Personenverkehres im Verkehr zwischen Wien und Brünn an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, wodurch die Bewilligung der Erhöhung des erwähnten Personentarifes begründet sei und ob das Eisenbahnministerium Einfluss nehmen werde, um der aussergewöhnlichen Erhöhung des Fahrpreises im Verkehr zwischen Wien und Brünn abzuhelfen.

In Beantwortung dieser Anfrage theilte der Eisenbahnminister in der Sitzung des Hauses vom 19. d. Mts. mit, dass laut der auf den Anordnungen des Gesetzes vom 6. September 1885 beruhenden und mit ihnen im Wesen gleichlautenden Bestimmungen in der Konzessionsurkunde für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Januar 1886 der Regierung das Recht zustehe, im Falle der Reingewinn der Gesellschaft nach der abgeschlossenen Betriebsrechnung eines Jahres 100 fl. für eine Aktie übersteigt, eine entsprechende Herabsetzung der Tarife anzuordnen, und sei seitens der Regierung von diesem Rechte, so oft die Voraussetzungen zu deren Geltendmachung gegeben waren, zum letzten Male im Jahre 1901, Gebrauch gemacht worden. Die getroffenen Verfügungen haben sich sowohl auf den Personen- wie auf den Güterverkehr bezogen.

In der Konzessionsurkunde sei zugleich die Bestimmung getroffen, dass der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, falls infolge derartiger von der Regierung angeordneter Tarifherabsetzungen der Reingewinn die früher erwähnte Höhe nicht erreicht, der Anspruch auf eine zur Vermeidung des Ausfalles geeignete Abänderung der Tarife erwächst.

Auf Grund letzterer Bestimmung habe die mehrgenannte Verwaltung unter Hinweis darauf, dass sich nach der Betriebsrechnung für das Jahr 1901 gegenüber dem Erfordernisse für eine Jahresdividende von 200 Kr. für die Aktie ein Abgang von rund 3 000 000 Kr. ergeben habe und im Betriebsjahre 1902 voraussichtlich ein noch grösserer Ausfall zu gewärtigen sei, beim Eisenbahnministerium um die Genehmigung zur Erhöhung des Personentarifes sowie der Gütertarife für einzelne Artikel angesucht.

Bei diesem Ansuchen und den hierüber eröffneten Verhandlungen sei von der Bahnverwaltung der Standpunkt eingenommen worden, dass hinsichtlich der Bestimmung des Ausmaasses der durchzuführenden Tariferhöhungen auch auf die vermuthlich ungünstige Gestaltung der Betriebsergebnisse des laufenden Jahres Bedacht zu nehmen sei, während das Eisenbahnministerium die Anschauung vertrat, dass nach den Konzessionsbestimmungen für die Beurtheilung des gedachten Anspruches einzig und allein der sich für das abgeschlossene Betriebsjahr 1901 ergebende Fehlbetrag gegenüber dem konzessionsmässigen Grenzwerthe in Frage kommen könne. Auch sei vom Eisenbahnministerium gegenüber der Gesellschaft geltend gemacht worden, dass das für das Jahr 1901 ausgewiesene ungünstige Betriebsergebniss zum Theil auf Ursachen zurückzuführen sei, welche mit den regierungsseitig angeordneten Tarifherabsetzungen in keinem Zusammenhange stehen, dass daher die beabsichtigten Tariferhöhungen auch nicht auf die volle Höhe des Abganges für das Jahr 1901 sich gründen können. In dieser Erwägung sei der angesuchten Erhöhung der Tarife nur in beschränktem Umfange zugestimmt worden, indem lediglich die Genehmigung einer Erhöhung des Personentarifes und zwar, entgegen dem weitergehenden Ansuchen der Gesellschaft, nur bis zur Höhe des auf den österreichischen Staatsbahnen in Geltung stehenden Tarifes erfolgte. Das gleichzeitige Ansuchen um eine Erhöhung der Gütertarife sei dagegen abgelehnt worden, da durch die zugestandene Erhöhung der Personentarife bereits jene voraussichtliche Mehreinnahme erzielt werden dürfte, auf welche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Ansicht des Eisenbahnministeriums ein Anspruch zusteht.

Dafür, dass hierbei dem konzessionsmässigen Anspruche der Gesellschaft, soweit er überhaupt als berechtigt anerkannt wurde, gerade hinsichtlich des Personentarifes und nicht des Gütertarifes Rechnung getragen wurde, sei — abgesehen von

dem Wunsche nach thunlichster Anpassung der Personentarife der Privatbahnen an den Tarif der Staatsbahnen — die naheliegende Erwägung maassgebend gewesen, dass eine nach der Sach- und Rechtslage nun einmal nicht hintanzuhaltende Tariferhöhung in ihren wirthschaftlichen Folgen beim Personentransporte weit weniger abträglich wirke, als bei dem Transporte von Gütern.

Was den in der Anfrage enthaltenen Hinweis darauf anbelangt, dass die Fahrpreise im Verkehr zwischen Wien und Brünn eine empfindlichere Erhöhung erfahren haben als jene in anderen Verkehren, so bemerkte der Minister, dass die infolge des neuen Tarifes sich ergebenden Verschiedenheiten in der prozentuellen Erhöhung der Fahrpreise für Bahnlinien von verschiedenen Längen darauf zurückzuführen sind, dass die Grundlagen des alten und des neuen Tarifes von einander abweichen. Während nämlich bei dem früheren Tarife die Einheitssätze für alle Entfernungen gleich waren und die Berechnung der Fahrpreise nur im Nahverkehre nach Zonen von 10 km, im übrigen jedoch nach solchen von 15—50 km erfolgte, ermässigen sich nach dem neuen Tarife die Einheitssätze mit zunehmender Entfernung, und seien die Fahrpreise ausschliesslich auf Grund von Myriameterzonen gebildet. Diese beiden Abänderungen können zweifellos als im Interesse des Reiseverkehres gelegen bezeichnet werden, wenn sie auch nicht allen Verkehrsbeziehungen gleichmässig zu Gute kommen.

Keinesfalls erschiene es angängig, im Interesse der Begünstigung einzelner Verkehrsrichtungen eine die Grundlagen des neuen Tarifes berührende Ausnahme von ihm festzusetzen, und sei daher der Minister nicht in der Lage, in dieser Beziehung an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn heranzutreten.

— **Doppelsprachige Stationsaufschriften in deutschen Bezirken Bohmens.** Aus Anlass der Anbringung von deutschczechischen Stationsaufschriften auf einer dem Lande Böhmen gehörigen, rein deutsches Gebiet durchziehenden Lokalbahn wurden im Abgeordnetenhause Dringlichkeitsanträge deutscher Parteien eingebracht, nach welchen die Regierung aufgefordert werden sollte, für das deutsche Sprachgebiet Böhmens den ausschliesslichen Gebrauch der deutschen Sprache auf allen dem Staate gehörigen oder von ihm betriebenen Eisenbahnen in entsprechender Weise sicherzustellen.

Bei der Berathung der in Rede stehenden Dringlichkeitsanträge beleuchtete der Eisenbahnminister die Frage vom Standpunkte der Staatseisenbahnverwaltung. Er erwähnte eingangs seiner Ausführungen, dass den Anstoss zu der Aufrollung der Frage der sprachlichen Ausstattung der für das Publikum bestimmten Aufschriften und Kundmachungen auf den Eisenbahnen im nördlichen Böhmen die Eröffnung mehrerer Lokalbahnen in Böhmen gebildet habe, welche, da sie bestimmt waren, in den staatlichen Betrieb überzugehen, von der Staatseisenbahnverwaltung nach den für ihren Dienst geltenden Normen ausgerüstet worden sind. Diese Normen haben seit 18 Jahren eigentlich unbeanstandet Geltung, und erst in neuester Zeit werde von der dortigen Bewohnerschaft der Wunsch geäussert, dass in diesen Normen eine Aenderung eintrete. Nach den für die Staatseisenbahnverwaltung gültigen Grundsätzen seien die für das Publikum bestimmten Mittheilungen, Aufschriften, Kundmachungen, Verlautbarungen im gesammten Gebiete des Königreiches Böhmen ausser in der deutschen auch in der anderen Landessprache, nämlich in der böhmischen, zu veröffentlichen. Nunmehr werde aber von den Antragstellern im Einklange mit den in den betreffenden Gegenden laut gewordenen Wünschen der Antrag gestellt, die sprachlichen Normen der Staatseisenbahnverwaltung in dem Sinne zu ändern, dass die bisherige Anwendung der zweiten Landessprache in Wegfall komme und dass die für das Publikum bestimmten Aufschriften und Kundmachungen ausschliesslich unter Anwendung der deutschen Sprache geschehen sollen.

Die Staatseisenbahnverwaltung sei nicht in der Lage, dem geäusserten Wunsche in Bezug auf die Ausscheidung der zweiten Landessprache nachzukommen, und zwar aus formellen wie auch aus materiellen Gründen. Aus formellen Gründen, weil auch das Organisationsstatut der Staatseisenbahnverwaltung vom Jahre 1896 und hiermit übereinstimmend die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vom Jahre 1884 den Grundsatz der Doppelsprachigkeit festsetzen. Aber auch materielle Gründe sprechen dafür, an diesem Grundsatze, soweit es sich um die dem Staate gehörigen Bahnen handelt, festzuhalten, und zwar in der Erwägung, dass es ja die Aufgabe und der Beruf der Staatseisenbahnverwaltung sei, die Bedürfnisse der von ihren Linien durchzogenen Gegenden in jeder Richtung wahrzunehmen, die Verkehrsbedürfnisse und darunter auch die sprachlichen Bedürfnisse. Nun erscheint die Anbringung von Aufschriften, welche für das Publikum verständlich sind, ebensowohl im Interesse der Ordnung als auch im Interesse der Sicherheit gelegen. Demgemäss könne die Staatseisenbahnverwaltung eine Abänderung ihrer Sprachenvorschriften für den Bereich eines Theiles der Direktionsbezirke von Prag und Pilsen nicht in Aussicht nehmen. Und es sei auch, wenn die Sache ruhig erwogen werde, nicht so sehr der Grundsatz der Doppelsprachigkeit, der eigentlich angefochten werde, sondern es seien gewisse weitgehende Anwendungen dieses Grundsatzes, die ja den Gegenstand der Beschwerde auf deutscher Seite bilden.

Der Minister erkannte an, dass es über die von der Staatseisenbahnverwaltung vertretenen Bedürfnisse hinausgehe, wenn die Doppelsprachigkeit in dem Sinne aufgefasst werde, dass man um jeden Preis einer Benennung in der einen Sprache eine solche in der anderen Sprache an die Seite stelle, und zwar selbst dann, wenn vielleicht ein solcher Name in der anderen Sprache nicht bestehe. Wenn in dieser Richtung begründete Beschwerden erhoben werden, sei die Staatseisenbahnverwaltung ja gern bereit, diese Beschwerden zum Gegenstande von Erhebungen zu machen und nach dem Ergebnisse dieser Erhebungen auch Abhilfe zu schaffen.

Es komme aber noch ein weiterer Gesichtspunkt in Betracht, der für die Staatseisenbahnverwaltung hinsichtlich der von ihr in Betrieb übernommenen Bahnen sehr wichtig sei. Das seien die Rechtsverhältnisse dieser Bahnen. Bezüglich der im Staatseigenthum befindlichen Bahnen könne ja die Staatseisenbahnverwaltung frei verfügen und ihre Bestimmungen nach ihrem Ermessen treffen. Anders aber bei denjenigen Bahnen, die sie nur in Betrieb zu übernehmen hat, bezüglich deren vertragsmässige Rechte bestehen. In Bezug auf diese Bahnen habe die Staatseisenbahnverwaltung eine Freiheit der Verfügung hinsichtlich der Ausstattung nicht, sondern sie habe dabei die genannten Verhältnisse, die erworbenen Rechte und Ansprüche zu berücksichtigen, welche zwischen den Unternehmern und dem Landesausschuss, den Gemeinden usw. bestehen. Der Minister versicherte am Schlusse seiner Ausführungen, dass die Staatseisenbahnverwaltung kein anderes Bestreben habe, als das, den verschiedenen Völkern, den verschiedenen Gebieten, über welche sie ihr weitverzweigtes Netz erstreckt, nach Möglichkeit zu dienen und ihren Bedürfnissen, vor allem den wirthschaftlichen, bestmöglichst gerecht zu werden.

Bei der Abstimmung erhielten die zur Berathung gestellten Dringlichkeitsanträge nicht die erforderliche Stimmenmehrheit.

— **Versammlung der Hamburger Südbahnaktionäre.** Eine zahlreich besuchte Versammlung der Hamburger Aktionäre der österreichischen Südbahn hat einstimmig folgenden Beschluss gefasst: „Die in Hamburg tagende Versammlung der Aktionäre der österreichischen Südbahn hat von den bisherigen Schritten des Komitees Kenntniss genommen. Sie bittet dasselbe, in seinen Bestrebungen fortzufahren, der Südbahn wieder die Stellung einer gewinnbringenden Unternehmung zu verschaffen, die dieser nach ihrer Bedeutung, ihren Einnahmen und ihrer Entwickelung zukommt. Die Versammlung erwartet bestimmt, dass die Verwaltung auch dafür eintritt, dass die Wahl zweier deutscher Verwaltungsrathsmitglieder auf solche Persönlichkeiten falle, die das Vertrauen der deutschen Aktionäre geniessen, und gewillt sowie befähigt sind, für die sachlichen und durchführbaren Forderungen derselben energisch einzutreten. Die Versammlung hält es für die zunächst in Betracht kommende Aufgabe der neu zu wählenden Verwaltungsrathsmitglieder, eine derartige Vereinbarung mit den Besitzern der dreiprozentigen Obligationen herbeizuführen, welche nicht nur der Gesellschaft über die Schwierigkeiten der nächsten Zukunft hinweghilft, sondern eine allen Interessenten zu Gute kommende bleibende Gesundung der finanziellen Verhältnisse der Bahn herbeiführt.“

— **Erhöhung der Ruhegehälter bei den österreichischen Staatsbahnen.** Am 1. September 1900 traten bei den österreichischen Staatsbahnen neue, gegenüber den früheren Normen wesentlich günstigere Ruhegehaltsbestimmungen in Kraft, durch welche insbesondere das Mindestausmaass der Ruhebezüge für Bedienstete und deren Wittwen erheblich erhöht wurde. Die neuen Bestimmungen fanden indessen auf Ruhegenüsse, welche auf Grund der früheren Pensionsnormen zur Anweisung gelangt waren, keine Anwendung. Dank dem Entgegenkommen des Finanzministeriums ist es gelungen, mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 die nach den früheren Normen bemessenen Ruhegehälter auf das nach den nunmehrigen Normen festgesetzte Mindestausmaass zu erhöhen: 800 Kr. für den Beamten oder dessen Wittwe, 600 Kr. für den Unterbeamten oder dessen Wittwe, 400 Kr. für einen Diener oder dessen Wittwe und 300 Kr. für einen Wächter oder Arbeiter oder dessen Wittwe. Diese Aufbesserung wird insbesondere den ehemaligen Bediensteten der verstaatlichten Privatbahnen und deren Wittwen, deren Ruhegehälter zum Theil ganz ungenügende sind, zu statten kommen und wird von ihnen als eine Rettung aus bitterer Noth dankbar begrüsst werden. Es handelt sich um eine stattliche Anzahl Betheiligter; denn 1 759 Personen (355 Ruhegehaltsempfänger, 890 Wittwen derselben, 44 Provisionisten und 400 Wittwen derselben)

werden der Wohlthat dieser Maassnahme, welche im ersten Jahre einen Aufwand von 176165 Kr. erfordert, theilhaftig werden.

— **Der neue österreichische Levantetarif.** Der gegenwärtig geltende österreichische Levantetarif entsprach überhaupt und insbesondere mit Rücksicht auf die durch den neuen deutschen Levantetarif verschärften Wettbewerbsverhältnisse nicht mehr den Anforderungen. Es waren daher wegen Feststellung eines den geänderten Verhältnissen Rechnung tragenden kombinirten Bahn- und Schifftarifes für den Verkehr Oesterreichs mit der Levante bereits seit längerer Zeit Verhandlungen zwischen den an diesem Tarife betheiligten Verkehrsunternehmungen im Zuge, welche nunmehr zu einem befriedigenden Abschluss gelangt sind. Die letzte noch offene Frage der Antheile des österreichischen Lloyd in dem neuen Levantetarife ist, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, in zufriedenstellender Weise erledigt, indem die genannte Gesellschaft in Bezug auf die Feststellung dieser Antheile den an sie gestellten Forderungen entsprochen und Zugeständnisse gemacht hat, welche den gehegten Erwartungen Rechnung tragen. Es wird nunmehr unverzüglich an die Ausarbeitung der neuen Tarife geschritten werden, welche wenn auch nicht mit Beginn, so doch jedenfalls wenige Wochen nach Beginn des nächsten Jahres in Kraft treten werden. Der neue Tarif enthält wohl alle Vorbedingungen für die Befriedigung der berechtigten Wünsche sämmtlicher Interessenten. Dem Handel und der Industrie wird der neue Tarif die Möglichkeit bieten, in dem wichtigen Absatzgebiete der Levante festen Fuss zu behaupten. Was Triest anbelangt, so ist die ihm gesicherte weitgehende Reexpeditionsbegünstigung wohl geeignet, auch die Triester Handelskreise mit dem neuen Tarife zu befreunden.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Oktober d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatseisenbahnen	20 356 100	+ 634 075
Südbahn (ungarische Linien)	1 656 896	— 8 490
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	247 273	+ 677
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 152 419	+ 46 507
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	78 637	— 30 757
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	102 800	+ 3 562
Hauptbahnen zusammen	23 594 125	+ 645 574
Lokalbahnen „	3 577 808	— 31 797
insgesammt	27 171 933	+ 613 777

Seit Jahresbeginn betragen die Einnahmen der Hauptbahnen 191 972 611 Kr., jene der Lokalbahnen 29 631 102 Kr., zusammen 221 603 713 Kr. Es zeigt sich gegenüber den gleichen Einnahmen des Vorjahres bei den Hauptbahnen eine Mehreinnahme von 645 574 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen + 634 075 Kr., bei der Südbahn — 8 490 Kr., bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn + 677 Kr., bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn + 46 507 Kr., bei der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn — 30 757 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn + 3 562 Kr.), bei den Lokalbahnen aber ein Ausfall von 31 797 Kr., somit bei allen ungarischen Eisenbahnen (ohne die Kleinbahnen, d. h. die Stadt- und Strassenbahnen) eine Besserung um 613 777 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge der hier erwähnten Eisenbahnen betrug 17 760 km gegen 17 617 km des Vorjahres, daher um 143 km mehr. Die Vermehrung entfällt ganz auf die Lokalbahnen, deren Länge von 8 243 km auf 8 386 km stieg, während die Länge der Hauptbahnen mit 9 373 km unverändert blieb.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnbau und militärischer Schutz an der französisch-deutschen Grenze.** In der französischen Abgeordnetenkammer befragte Oberst Roussel den Kriegsminister wegen der nach Ansicht des Interpellanten übertriebenen Bevormundung, welche die Kriegsverwaltung an den Grenzen ausübe. So habe sie sich lange Zeit einer vom Generalrath des Moseldepartements beschlossenen Lokalbahn entgegengestemmt und schliesslich ihre Einwilligung ertheilt, falls das Moseldepartement 600 000 Fr. zahle. Rechtlich könne eine solche Leistung nicht verlangt werden. Der Kriegsminister General André dankte dem Obersten Roussel, dass er eine Frage der nationalen Vertheidigung nicht auf die parlamentarische Tribüne gebracht habe (was thatsächlich ja doch geschehen ist!); solche Fragen gehörten nicht dorthin. Die geplante Eisenbahn könnte in Kriegszeiten vom Feinde benutzt werden. Unter diesen Umständen habe es nichts überraschendes, dass militärischerseits die Verbesserung der Forts und besonders eines Forts verlangt werde, welches bestimmt sei, den Unzukömmlichkeiten, welche die Eisenbahn vom militärischen Gesichtspunkte habe, abzuhelfen. Uebrigens sei es dem Kriegsminister persönlich gleichgültig, ob die betreffende Summe in das Landesbudget eingeschrieben oder vom Moseldepartement gezahlt würde. Der Abg. Oberst Roussel nahm die Erklärungen des Ministers zur Kenntniss und dankte ihm.

— **Eisenbahn nach Chamonix.** Der schweizerische Bundesrath hat den allgemeinen Bauplan einer elektrischen Schmalspurbahn Martigny-Chatelard für das Theilstück dieser Linie von Martigny bis Salvan genehmigt. Es handelt sich hier, nachdem seit einiger Zeit von der französischen Seite von Genf aus eine Eisenbahnverbindung mit dem Chamonixthal hergestellt ist, um eine zweite Verbindung von der schweizerischen Seite, vom Rhonethal aus.

— **Albulabahn.** Die Albulabahn, welche von der schweizerischen Seite Thusis mit St. Moritz im Oberengadin verbindet, soll im Juli 1903 dem Verkehr übergeben werden. Ende dieses Monats sollen die Materialzüge bis zur Station Bergün vordringen können. Ein Tunnel unterhalb Preda bot wegen grossen Wasserzuflusses ausserordentliche Schwierigkeiten, doch wird überall mit dem grössten Eifer gearbeitet. Der schon im vorigen Sommer durchbrochene grosse Albulatunnel, der 5 866 m lang ist, war Anfang dieses Monats in einer Strecke von 4 800 m fertig. Alle Arbeiten am Tunnel sollen Ende Februar vollendet sein. Im Engadin ist die Strecke vom Tunnel bis Bevers bis auf die Gleiselegung fertig. Das Schlussstück Celerina-St. Moritz konnte wegen des Streits, wo der Bahnhof in St. Moritz anzulegen sei, erst in diesem Sommer begonnen werden und wird erst im Jahre 1904 eröffnet.

— **Brünigbahn.** Der erste Winterbetrieb ist so eingerichtet, dass täglich drei Züge in jeder Richtung zwischen Luzern und Interlaken verkehren.

— **Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen in der ersten Hälfte 1902.** Im Laufe des Juni hat die Länge der im Betriebe befindlichen russischen Bahnen um 86 Werst zugenommen.

Der Personenverkehr erreichte im Juni 11 868 628 Reisende gegen 10 847 055 in der gleichen Zeit 1901. Auf die Staatsbahnen entfallen hiervon 8 055 302, Privatbahnen 2 904 772, auf die Lokalbahnen 621 899 gegen 384 789 Reisende im Vorjahre; die Bahnen Asiens haben 286 655 Personen befördert, darunter die Transbaikalbahn 64 750, sibirische Bahn 68 482, mittel-asiatische Bahn 103 270, Ussuribahn 50 153 Reisende. Die Güterbewegung erreichte im Juni 593 896 000 Pud (= 9 729 000 t) gegen 619 778 000 Pud (= 10 156 000 t) in der gleichen Zeit 1901. Die Staatsbahnen haben 414 648 000 Pud (= 6 798 000 t), Privatbahnen 158 985 000 Pud (= 2 004 000 t) befördert; die Lokalbahnen haben ihre Transporte von 4 796 000 Pud (= 81 900 t) auf 6 746 000 Pud (= 114 660 t) erhöht, desgleichen die Bahnen Asiens, welche 13 517 000 Pud (= 229 000 t) gegen 11 005 000 Pud (= 180 000 t) bewegten, darunter die Transbaikalbahn 1 912 000 Pud (= 31 200 t), sibirische Bahn 6 959 000 Pud (= 114 000 t), mittelasiatische Bahn 2 706 000 Pud (= 44 000 t) und Ussuribahn 1 940 000 Pud (= 32 000 t).

Demgegenüber sind in der ersten Hälfte 1902: 49 924 020 Personen befördert, d. h. 810 410 Personen weniger als in der gleichen Zeit 1901. Auf die Staatsbahnen entfallen hiervon 32 569 332, auf die Privatbahnen 13 707 769, auf die Lokalbahnen 2 243 086, auf die Bahnen Asiens 1 403 833 Personen. Was die Güterbewegung anbetrifft, so erreichte dieselbe im Januar bis Juni 1902: 3 454 545 000 Pud (= 56 593 000 t) gegen 3 641 850 000 Pud (= 59 639 000 t) in der gleichen Zeit 1901. Die Staatsbahnen haben 2 411 764 000 Pud (= 39 492 000 t), Privatbahnen 933 264 000 Pud (= 15 282 000 t), Lokalbahnen 37 698 000 Pud (= 622 000 t), die Bahnen Asiens 71 819 000 Pud (= 1 162 000 t) transportirt. Die Gesammteinnahmen aller Bahnen sind im Januar bis Juni von 273 826 790 R. auf 261 121 894 R. gesunken, was für eine Werst 4 947 R. gegen 5 474 R. im Vorjahre ausmacht. Die Staatsbahnen vereinnahmten hiervon 167 579 971 R. gegen 176 268 137 R. oder 6 034 R. gegen 6 549 R. für eine Werst, die Privatbahnen 72 182 825 R. gegen 79 445 581 R. oder 4 532 R. gegen 5 381 R. für eine Werst, die Lokalbahnen 1 875 995 R. gegen 1 369 826 R., was 1 140 R. gegen 1 103 R. für eine Werst macht. Die Einnahmen der Eisenbahnen Asiens betragen

19 483 103 R. gegen 16 743 246 R. oder 2 613 R. gegen 2 357 R. für eine Werst.

Also auf der ganzen Linie ein erhebliches Zurückbleiben gegenüber dem Ergebniss des Vorjahres. Ein solches Zurückgehen der beförderten Gütermengen war vorauszusehen, sofern die vielen und stetigen Klagen der Grossindustrie nicht vollständig aus der Luft gegriffen waren, sondern einigermaassen den thatsächlichen Verhältnissen entsprachen. Da übrigens die Ernte in vielen Theilen des europäischen Russlands eine gute gewesen ist, so kann mit einiger Wahrscheinlichkeit erwartet werden, dass der Ausfall der ersten Hälfte des Jahres durch die grösseren Beförderungsmengen und reicheren Einnahmen der zweiten Hälfte ausgeglichen wird. Ein nennenswerthes Steigen der Gesammteinnahmen wäre hiernach aber kaum zu erwarten, ein Umstand, der wenig den Wünschen und Erwartungen der russischen Bahnen und namentlich der Staatsbahnen entspricht, da bei der ausserordentlich geringen Verzinsung — wenn eine solche überhaupt stattfindet — eine wesentliche Erhöhung der Einnahmen allmählich an der Zeit wäre.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnprojekte für Natal.** Wie der „Hamb. Korr.“ berichtet, hat die Regierung der Kolonie Natal dem Parlament mehrere Eisenbahnprojekte vorgelegt, deren Annahme und schleunige Ausführung im Hinblick auf die durch den Friedensschluss bedingte Wiederaufnahme der wirthschaftlichen Thätigkeit in Südafrika als besonders dringlich bezeichnet wird. Es handelt sich darum, das Bahnnetz Natals mit den in den Kolonien Transvaal und Oranje bestehenden Verkehrslinien in Verbindung zu bringen und eine neue Strecke von Pietermaritzburg nach dem Nordosten der Kapkolonie zu führen. Bezüglich des Transvaal-Natal-Bahnprojektes stehen sich die Ansichten der Kolonialbehörde und einer Gegenpartei gegenüber, indem diese die Anlage einer neuen Bahnstrecke ins Innere des Nachbarlandes verlangt, wenn auch mit ähnlicher Trasse wie die bestehende Strecke Durban-Johannesburg, die über Ladysmith und Newcastle führt, während die britische Partei neben der bestehenden Verbindung eine gleichlaufende herstellen will und so den Bedürfnissen des Verkehrs zu genügen glaubt. Welches Projekt schliesslich zur Annahme gelangen wird, ist keineswegs sicher. Immerhin können die Vertreter einer doppelten, parallel laufenden Bahnverbindung zwischen Durban und Johannesburg nur geltend machen, dass diese Linie schnellere Erträge in Aussicht stelle und sich besser den anderen Verkehrsprojekten anpasse als eine anders geführte Strecke. Dagegen stellt sich das von der Gegenpartei befürwortete Projekt nicht allein erheblich billiger als die geplante Doppelbahn, deren Kosten auf 5 000 000 £ veranschlagt werden, es würde auch die Entfernung Durban-Johannesburg von 495 auf 452 englische Meilen herabsetzen, so dass dadurch die Fahrtdauer nicht unwesentlich verkürzt werden würde. Mit einer endgültigen Beschlussfassung über die beiden Eisenbahnprojekte wird sich demnächst die parlamentarische Vertretung der Kolonien zu beschäftigen haben.

— **Schottische Lokomotiven in Kanada.** Zum ersten Male seit ihrer Begründung hat sich die kanadische Pacificbahn entschlossen, Lokomotiven, anstatt aus den benachbarten Vereinigten Staaten oder aus Kanada selbst, von Europa her zu beziehen. Die Fabriken der Vereinigten Staaten und Kanadas sind nach Mittheilung des „Handelsmuseums“ mit Aufträgen für das Jahr 1903 derart überhäuft, dass die Bahn gezwungen war, sofort benöthigte 12 Stück sechsachsiger Lokomotiven in Schottland zu bestellen.

Allgemeines.

— **Wie hält man Wild von Bahnhöfen fern?** Auf den ersten Blick scheint es, als ob diese Frage eine ganz müssige sei, da man annehmen sollte, das Wild scheue das Betreten der Bahnhöfe infolge seines Instinkts von selbst. Trotzdem ist es vorgekommen, dass selbst auf ringsum eingefriedigten, freilich mitten im Walde gelegenen Bahnhöfen Wild — insbesondere Hirsche — nicht nur angetroffen, sondern beim Rangirbetrieb sogar getödtet worden ist. Die Thiere laufen eben auf dem Bahnkörper, besonders wenn er auf eine längere Strecke zu beiden Seiten vom Forst begrenzt wird, bis in den Bahnhof hinein. Um das zu verhüten, hat man bei einem Vorortbahnhofe in der Nähe von Berlin eine am Eingang des Bahnhofs befindliche eiserne Brücke statt der üblichen Bohlen einfach mit gleichlaufend den Schienen liegenden Latten abgedeckt, weil man sich sagte, die zwischen den Latten befindlichen 2—4 cm breiten Oeffnungen werden das Wild, wenn es nicht einen Beinbruch riskiren will, zurückhalten. Der beabsichtigte Erfolg ist in der That eingetreten. Weil nun ähnliche Verhältnisse auch anderswo vorkommen dürften, so gebe ich diese Erfahrung der Oeffentlichkeit preis und schlage vor, dort, wo keine Brücke mit daranstossenden Wildzäunen vorhanden sein sollte, versuchsweise die Gleise und den übrigen Raum zwischen den Zäunen gleichfalls mit Lattentafeln, die, um das Ueberspringen zu verhüten, wohl 4—5 m lang sein müssten, zu belegen. P.

— **Cementfüsse für Telegraphenstangen.** Die amerikanischen „Cement and Engineering News“ vom August d. J. wissen von einem gänzlich neuen Industriezweig in Battle Creek (Michigan) zu berichten, welcher sich damit befasst, Cementfüsse für Telegraphen- und Fernsprechstangen sowie für die Träger der Starkstromleitungen herzustellen. Die Cementfüsse, welche den unteren Theil der Stützpunkte fest umschliessen, bieten die Möglichkeit, die Holzstangen nicht mehr unmittelbar in die Erde zu versenken und sie damit den schädlichen Einflüssen des feuchten Erdbodens zu entziehen. Bisher mussten die Stangen, wenn sie, oft schon nach recht kurzer Gebrauchsdauer, an der Erdoberfläche angefault waren, ohne weiteres entfernt werden, da sie nach Abschneiden der angefaulten Stücke für eine nochmalige Verwendung zu kurz waren. Demgegenüber sollen Cementfüsse es ermöglichen, die gekürzten Stangen nochmals zu verwenden, da ihnen durch die Füsse die nöthige Länge und zugleich eine Lebensdauer wiedergegeben wird, die derjenigen neuer Stangen mindestens gleichkommt. Die Auswechselung der Holzstangen gegen solche mit Cementfüssen kann angeblich durch leidlich geschulte Arbeiter in der Weise erfolgen, dass die an den Stangen befestigten Betriebsleitungen nicht im Mindesten gestört werden. Das neue Verfahren soll eine Ersparniss von 35 bis 40 % ergeben, da die Stangen — abgesehen von ihrer grösseren Lebensdauer — von vornherein fünf Fuss kürzer als sonst beschafft werden können. Wir müssen es dahingestellt sein lassen, bemerkt dazu die „Dtsch. Verkehrs-Ztg.“, inwieweit die an das neue Verfahren geknüpften Hoffnungen berechtigt sind; denn die Versuchslinie, in welcher ausschliesslich Telegraphenstangen mit Cementfüssen Verwendung gefunden haben, ist erst zwei Jahre alt. Dass in dieser Zeit, wie besonders hervorgehoben wird, an den Stangen nicht die geringste Abnahme ihrer Leistungsfähigkeit beobachtet worden ist, kann als etwas Besonderes nicht erkannt werden.

— **Schweizerische Bergführer im Dienste amerikanischer Bahnen.** Die kanadische Pacific-Bahn hat, wie die „Kreuz-Ztg.“ meldet, auch in diesem Jahre wieder schweizerische Bergführer in den ihr gehörigen Hotels in den Rocky Mountains gehalten. Diese sind kürzlich in zwei Gruppen gesund und rüstig wieder in Interlaken eingetroffen und von ihren Angehörigen empfangen worden. Die zahlreichen, zumeist von Amerikanern in Kanada ausgeführten Besteigungen verliefen sämmtlich ohne jeden nennenswerthen Zwischenfall. Am beliebtesten scheint die Ersteigung des „Sir Donald Smith“ gewesen zu sein; er erhebt sich 10 600 Fuss hoch als ein nackter, starrer und steiler Fels in der Nähe des Great Glacier und liegt noch etwa $1^1/_4$ Meile über der hier 4 140 Fuss hoch gelegenen Eisenbahnstation Glacier House, einem der romantischsten und an der Gletscherszenerie reichsten Punkte in den Felsengebirgen. Die schweizerischen Bergführer werden auch 1903 wieder nach der „kanadischen Schweiz“ verreisen.

Rechtsprechung.

— **Die Fürsorge der Behörden für die Gesundheit ihrer Beamten** hat den Gegenstand eines reichsgerichtlichen Erkenntnisses gebildet, aus dessen Inhalt wir nach dem Juli/August-Heft des „Archiv f. Eisenbahnwesen“ folgendes mittheilen. Ein bei der königlich preussischen Eisenbahnverwaltung als Eisenbahnzeichner I. Klasse angestellter Beamter wurde infolge eines Augenleidens dienstuntauglich und daraufhin gegen Gewährung der gesetzlichen Pension in den Ruhestand versetzt. Der Beamte erhob nun Klage gegen den Fiskus, indem er geltend machte, er sei eine Zeit lang, bevor seine Augenkrankheit eintrat, mit Arbeit überhäuft und ausserdem sei die Beleuchtung seines Arbeitsplatzes im Büro im höchsten Grade mangelhaft gewesen; die Schuld hierfür falle seiner Arbeitgeberin, der Eisenbahnbehörde, zur Last; er habe daher Anspruch auf Zahlung einer besonderen Rente neben der Pension. Sowohl in der ersten wie in der zweiten Instanz wurde die Forderung des Klägers für berechtigt anerkannt und der Fiskus zur Zahlung der Rente verurtheilt.

Das Reichsgericht in letzter Instanz sprach sich dahin aus, dass die Eisenbahnverwaltung allerdings dafür zu sorgen habe, dass an einen Beamten nicht Ansprüche gestellt würden,

welche seine Gesundheit zu schädigen geeignet seien, und dass die für die Ausführung der dem Beamten übertragenen Geschäfte erforderlichen Einrichtungen, soweit möglich, so beschaffen seien, dass dadurch keine Gefahr für die Gesundheit des Beamten bestehe. Ein von der beklagten Behörde zu vertretendes Versehen würde aber nur anzunehmen sein, wenn ein Willensorgan derselben bei Anwendung der ihm obliegenden Aufmerksamkeit erkennen konnte, dass durch die erwähnten Umstände, Arbeitsüberlastung und mangelhafte Beleuchtung, die Gesundheit des Klägers gefährdet wurde. Waren diese Umstände für den Kläger nur deshalb gesundheitsschädlich, weil bei ihm eine besondere Anlage für ein Augenleiden vorhanden war, so würde ein Versehen des verantwortlichen Willensorgans nur vorliegen, wenn ihm diese Anlage des Klägers zu der in Betracht kommenden Zeit bekannt war oder bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt bekannt sein musste.

Das Berufungsgericht habe nun zwar festgestellt, dass Kläger im Winter 1894/95 in einem das zulässige Maass erheblich übersteigenden Grade überlastet und sein Arbeitsplatz ungenügend beleuchtet gewesen ist. Dagegen sei nicht ausgesprochen, dass die Gefährdung der Gesundheit des Klägers durch diese Umstände von einem verantwortlichen Willensorgane des Beklagten habe vorhergesehen werden müssen. Aus dem Umstande, dass Kläger mehrfach über zu grosse Arbeitslast und schlechte Beleuchtung geklagt hat, folge noch nicht ohne weiteres, dass seine Vorgesetzten ersahen, oder bei gehöriger Aufmerksamkeit ersehen mussten, dass die gerügten Uebelstände der Gesundheit des Klägers schädlich waren.

Alles dies sei aber von den Vorinstanzen nicht gewürdigt worden. Die Verpflichtung des Dienstherrn, im Interesse der Gesundheit eines Bediensteten etwas zu thun oder zu unterlassen, liege eben nur dann vor, wenn ein gegentheiliges Verhalten die Gesundheit des Bediensteten gefährden würde. Es könne deshalb dem Dienstherrn ein schuldhaftes Verhalten nur dann vorgeworfen werden, wenn er wusste oder wissen musste, dass sein Verhalten die Gesundheit des Bediensteten gefährde.

Die Sache wurde zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückverwiesen.

Bücherschau.

— **Geisteshelden.** 41. Band. **Friedrich List** von Karl Jentsch. Berlin. Verlag von Ernst Hofmann & Cie.

Die vorliegende Schrift gibt eine Darstellung des Lebens und das Wesentliche der Nationalökonomie und Verkehrslehre des so vielfach verkannten Geisteshelden. Als Sohn eines Weissgerbers am 6. August 1789 in Reutlingen geboren und ursprünglich in diesem Gewerbe beschäftigt, dann als Schreiber thätig, wurde List, nachdem er an der Universität Tübingen Vorlesungen gehört hatte, auf den 1817 daselbst neubegründeten Lehrstuhl für Staatswissenschaften berufen. In seinen Vorlesungen trat er als Gegner der damals in Württemberg herrschenden Verwaltungsform auf, indem er Einführung einer unverfälschten Volksvertretung und Finanzreformen für nothwendig erklärte. Auch dem wirthschaftlichen Gebiete wendete er sein Interesse zu; denn damals herrschte in Deutschland das unvernünftigste Zollsystem. Jeder Staat war für sich abgeschlossen, nicht einmal Preussen bildete ein einheitliches Zollgebiet, galten doch darin 67 verschiedene Tarife. Grenzzölle aber fehlten gänzlich, so dass das Reich mit ausländischen Waaren, vornehmlich aus England, überschwemmt wurde. List erkannte, dass unter solchen Verhältnissen ein wirthschaftlicher Aufschwung des deutschen Volkes unmöglich war, er dachte schon damals an eine Handelseinigung aller deutschen Staaten und forderte zu diesem Zwecke Aufhebung der Binnenzölle und eine deutsche Zollgrenze.

Diese Forderungen in Verbindung mit List's ungestümem Wesen hatten zur Folge, dass er nicht nur das württembergische Ministerium, sondern auch die Mehrheit der Kammer, in welche er 1820 eintrat, gegen sich hatte. Spannend schildert der Verfasser, welche Kämpfe List während seiner Lehrzeit als Professor und während seiner Wirksamkeit in der Kammer zu bestehen hatte. Sie endigten im Jahre 1822 mit seiner Verurtheilung zu zehnmonatiger Festungsstrafe wegen Beschimpfung der Staatsdiener, wegen verschiedener unter erschwerenden Umständen begangener Verbrechen usw. Er entzog sich durch Flucht in das Ausland der Strafvollstreckung, kehrte aber im nächsten Jahre nach Stuttgart zurück, wurde verhaftet und nach Verbüssung seiner Strafe ausgewiesen.

Mit seiner Familie wanderte er nach Nordamerika aus, wo er die wirthschaftlichen Verhältnisse eifrigst studirte. Aufsehen erregten und allgemeine Anerkennung fanden seine 12 veröffentlichten Briefe, in denen er nachzuweisen suchte, dass gleichwie für Deutschland ebenso für die in der Entwickelung begriffenen Staaten Nordamerikas der Freihandel schädlich und dafür eine Schutzzollpolitik zu erstreben sei. Er lernte aber dort auch die Bedeutung der Eisenbahnen für die Volkswirthschaft kennen. Sofort plante er die Verwendung dieser neugewonnenen Erkenntniss zum Nutzen seines deutschen Vaterlandes. Zu diesem Zwecke wünschte er wieder zurückzukehren. Er hoffte als nordamerikanischer Konsul für Hamburg, wozu er ernannt worden war, dort wirken zu können, verzichtete aber auf diese Stellung und reiste zunächst nach Paris, wo er angelegentlichst den Bau von Eisenbahnen anregte. Im Jahre 1832 finden wir ihn in Hamburg. Hier gab er im Verein mit Rotteck und Welcker das „Staatslexikon" heraus, worin er für Einführung des Verfassungsstaates eintrat, über sonstige allgemeine politische Verhältnisse schrieb und, was uns hauptsächlich interessirt, Bau von Eisenbahnen empfahl. Für letzteren Zweck war er unermüdlich thätig, aber überall fand er zunächst verschlossene Thüren. Trotzdem wurde er nicht muthlos. In Leipzig, wohin er übergesiedelt war, veröffentlichte er seine Schrift: „Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden." Drei Jahre voller Mühen brauchte er dazu, um den Bau der genannten Bahn durchzusetzen. Das uns vorliegende Werk gibt hierüber fesselnde Aufschlüsse Mit Bedauern erfährt man aber auch, mit welchem Undank er von den Männern, welche er mit Rath unterstützt hatte, schliesslich belohnt worden ist. Immerhin war nun das Interesse für den Eisenbahnbau in Deutschland erweckt. Dieses immer mehr zu schüren, war List unermüdlich thätig. In Zeitungen, Zeitschriften, am meisten aber in seinem Staatslexikon entwickelte er seine Ansichten über das Eisenbahnwesen. Letztere sind in der vorliegenden Schrift zwar nur im Umriss angegeben, aber schon dieser Auszug genügt, um den geistreichen Mann zu bewundern. Staunenswerth ist es, wie er damals schon die segensreichen Wirkungen der Eisenbahnen auf allen Gebieten des menschlichen Lebens, auf die Förderung der Gesittung, auf die Staatsverwaltung usw. erkannt hatte. Er schon will, dass grundsätzlich der Staat baue, in grösserem Staate, wo die Verwaltung schwieriger würde, wenigstens sich finanziell betheilige, eine Oberaufsicht führe und das Recht habe, nach 30 Jahren die Aktien in fünf- bis zehnfachen Raten durch Verloosung einzuziehen. Das sind Vorschläge, welche die spätere Zeit im wesentlichen angenommen hat. Aber auch was List über die Finanzirung schreibt, worin er sogar von Gründung einer Reichsbank für ganz Deutschland spricht, ist bewunderungswürdig. Seinen Vorstellungen ist es zu verdanken, dass die thüringische Bahn mit Berührung der Städte Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar und Halle gebaut wurde. In Anerkennung solcher Verdienste verlieh ihm im November 1841 die juristische Fakultät Jena die Doktorwürde.

Im Mai 1841 erschien sein Buch „Das nationale System der politischen Oekonomie, der internationale Handel, die Handelspolitik und der deutsche Zollverein".

In ihm bekämpft er die Smith'sche Freihandelstheorie, indem er zugleich nachweist, dass die Engländer selbst nur soweit Gebrauch davon machten, als es ihnen zuträglich erschien. Nach seiner Ansicht setzt diese Theorie voraus, dass alle Völker auf gleicher Entwickelungsstufe stehen, dass alle Nationen der Erde nur eine einzige unter sich in ewigem Frieden lebende Gesellschaft bilden. Da aber dieser Idealzustand noch nicht herrscht, verlangt er Ausbildung der politischen oder Nationalökonomie, welche lehrt, wie eine Nation bei der gegenwärtigen Weltlage und bei ihren besonderen Verhältnissen ihre ökonomischen Zustände behaupten und verbessern könne. Als Mittel dazu empfiehlt er den Schutzzoll, welcher seiner Meinung nach nicht Selbstzweck, sondern nur Erziehungsmittel, als solches aber vorläufig unentbehrlich sei. Schutzzoll sei durchaus nicht ein unberechtigter Eingriff des Staates in die individuelle Freiheit. Seine näheren Ausführungen hierüber, wie sie in der Jentsch'schen Schrift angegeben sind, bieten das höchste Interesse. Er warnt unter anderem vor falschen Anwendungen, gibt an, wann Schutzzölle einzuführen seien, und macht auf die Nützlichkeit der Handelsverträge aufmerksam. In gleich eingehender Weise beschäftigte er sich mit der Auswanderungsfrage, drängte auf Schaffung einer deutschen Marine, deutschen Flagge, deutscher Handelskonsulate, Einbeziehung der Hansastädte in den Zollverein, Gleichstellung von Maass und Gewicht, gleichmässige Handels- und Patentgesetzgebung usw., wie wir sehen, Wünsche und Hoffnungen, welche nach den glorreichen Erfolgen der letzten Kriege verwirklicht worden sind.

Ueberall thätig, auch in Oesterreich und Ungarn, fand List doch nicht die nothwendige Unterstützung seiner Pläne. 1846 reiste er nach London, wo er eine Denkschrift über den Werth und die Bedingungen eines Bundes zwischen Grossbritannien und Deutschland verfasste, die nach seinem Tode veröffentlicht

wurde. Ueberarbeitet und krank kam er im Herbst nach Deutschland zurück. Er wollte zur Stärkung seiner Gesundheit nach Meran reisen, musste aber in Kufstein rasten. Hier erschoss er sich am 30. November. Ein wahrhaft tragisches Geschick für einen solchen Mann, den ein Ausländer in seinem Buche über den deutschen Zollverein den moralischen Gründer des deutschen Zollvereins und der deutschen Eisenbahnen nennt.

Wir schliessen mit dem Wunsche, dass diese Auszüge aus der Jentsch'schen Schrift Anregung zu ihrem Lesen geben mögen, werden doch darin Fragen behandelt, welche gegenwärtig die politischen Kreise auf das Lebhafteste beschäftigen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecke Traunstein-Waging — 10,55 km — der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Lyck-Ortelsburg zwischen Schwentainen und Puppen gelegene neue Haltestelle Grünwalde für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Schwerwiegende Fahrzeuge und solche, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, ferner Sprengstoffe werden von der Abfertigung in Grünwalde ausgeschlossen.

Aufhebung einer Umschlagstelle und Tarifstation.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Mit dem 31. Dezember d. J. wird die staatliche Umschlagstelle Breslau Oderhafen als solche und als Tarifstation in allen in Betracht kommenden Gütertarifen aufgehoben.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Berlin-Königs=Wusterhausen gelegene Station Zeuthen auch für den Fahrzeug- und Thierverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 25. November d. J. ist die an der Strecke Lehrte-Stendal (6,2 km von Mieste und 7,8 km von Gardelegen) belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Solpke für den Eilgut-, Frachtstückgüt-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 91 — Inser.-Nummer 2998 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Der an der Strecke Mohrungen-Wormditt zwischen Mohrungen und Gr. Hermenau gelegene Personenhaltepunkt Schertingswalde wird am 1. Dezember d. J. auch für den Stück- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sind ebenso wie lebende Thiere, Leichen und Sprengstoffe von der Abfertigung in Schertingswalde ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die Station Gernrode (Harz) wird am 1. Dezember d. J. auch für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art eingerichtet werden.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Heising für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Auf der Haltestelle Oldenbrok werden vom 1. Dezember d. J. ab auch lebende Thiere abgefertigt werden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn. Die an der Lokalbahn Zauchtel-Fulnek zwischen der Station Zauchtel und der Personenhaltestelle Stachenwald gelegene Personenhaltestelle Seitendorf Lokalbahn ist vom 20. November d. J. ab zu einer Halte- und Ladestelle erweitert und für den beschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Von diesem Tage ab können in Seitendorf L. B. Frachtgüter zur Aufgabe oder Abgabe gelangen, sofern die Fracht mindestens für 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezahlt wird.

Ausgeschlossen von der Aufgabe und Abgabe in Seitendorf L. B. sind: a) explosive Güter, b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinaus reichen, c) Güter, deren Gewicht 750 kg pro Kollo übersteigt, d) lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dgl.) erforderlich sind, und e) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Bahnstation Krumbach=Hürben — Endpunkt der von Günzburg abzweigenden Lokalbahn — wird fernerhin den Namen Krumbach führen.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Stationen Beckingen — Linie Saarbrücken-Conz — des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann=Saarbrücken und Böckingen — Linie Heilbronn-Bietigheim — der königlich württembergischen Staatseisenbahnen häufig mit einander verwechselt werden. Die Ergänzung vorgenannten Verzeichnisses wird anheimgestellt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 25. November d. J. wird die Nebenbahn Siegersdorf-Lorenzdorf mit den Haltestellen Thommendorf, Prinzdorf und Lorenzdorf und dem Bahnhof III. Klasse Wehrau=Klitschdorf für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Fahrzeuge und Vieh können nur in Wehrau=Klitschdorf und Lorenzdorf abgefertigt werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf den neuen Stationen ausgeschlossen. Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die bezeichneten Stationen in den Gütertarif der Gruppe II, die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif, den Ausnahmetarif für niederschlesische Steinkohlen etc. und den Staatsbahn - Thiertarif nach Maassgabe der Abfertigungsbefugnisse einbezogen. Gleichzeitig wird die Station Lorenzdorf als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen des Gruppentarifs II und der Staatsbahn - Wechseltarife mit dieser Gruppe aufgenommen. Die Ausnahmesätze für Giesserei-Roheisen nach Siegersdorf in den letztbezeichneten Tarifen treten am 15. Januar 1903 ausser Kraft. Im übrigen ertheilt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau Auskunft.

Breslau, den 22. November 1902. (3098)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. wird die Theilstrecke Rückers - Reinerz der Nebenbahn von Rückers bis Reichsgrenze (Nachod) dem Betriebe übergeben. An der neuen Strecke liegt nur der Bahnhof III. Kl. Reinerz, der die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Vieh, Stückgut, Wagenladungen, Sprengstoffen und solchen Fahrzeugen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopf-

rampe nicht erforderlich ist, erhält. Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird Reinerz in den Gütertarif der Gruppe II, die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif, den Ausnahmetarif für niederschlesische Steinkohlen usw. und den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau.

Die jetzige Station Rückers-Reinerz führt von demselben Zeitpunkte an nur die Bezeichnung Rückers.

Breslau, den 22. November 1902. (3099)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Gerdauen-Goldap zwischen Buddern und Benkheim gelegene neue Haltestelle Popiollen für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet. Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind jedoch von der Abfertigung in Popiollen ausgeschlossen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft. (3100)

Königsberg i/Pr., den 20. November 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Cassel-Frankfurt a/M., zwischen den Stationen Lang-Göns und Butzbach, gelegene Haltepunkt Kirch-Göns für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (3101)

Frankfurt a/M., den 22. November 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Grossenbehringen.

Die Befugnisse der an der Strecke Bufleben-Grossenbehringen gelegenen Haltestelle Grossenbehringen werden fortan auch auf die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art ausgedehnt.

Erfurt, den 18. November 1902. (3102)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Güterverkehr.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 15. Dezember 1902 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Lebensmittel in Eilfracht direkte Frachtsätze im Verkehre Königsberg a. d. Eger-Asch, Asch Stadt, ferner Prag-Ingolstadt C. B. und Saaz-Bayreuth, Tirschenreuth u. Weiden zur Einführung.

München, 23. November 1902. (3103)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.

(Gruppen IV/VIII.)

Am 20. d. Mts. erscheint zum Gütertarif vom 1. August 1900 der 8. Nachtrag. Er enthält u. a. anderweite ermässigte Entfernungen für die Stationen Berger-Damm, Friesack, Paulinenaue und Vietznitz des Direktionsbezirks Altona, Aufnahme der Stationen Eschweiler und Friedrich Wilhelmshütte des Direktionsbezirks Cöln als Versandstationen in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von denen der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ zu beziehen ist.

Cöln, den 18. November 1902. (3104)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Theil IV des Gütertarifs.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Zuckersendungen zur überseeischen Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 neuen Stils auf der Seehafenstation eingehen, von welcher die Ausfuhr stattfinden soll, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in dem Ausnahmetarif 28 vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 neuen Stils auf den Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Ausfuhrnachweis wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Bromberg, den 21. Nov. 1902. (3105)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1903 ab scheiden die Stationen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Moabit als Versandstationen aus dem Ausnahmetarif 13 (Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden) aus.

Berlin, den 22. November 1902. (3106)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die Station Louisenhain unseres Bezirks wird mit Gültigkeit ab 1. Dezember d. J. in den Ausnahmetarif 10 für Getreide und Mühlenfabrikate etc. des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs (II/III) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 22. November 1902. (3107)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Thierverkehr.

Am 10. Dezember d. J. wird die Station Hüfingen der badischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 21. November 1902. (3108)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 1. Dezember d. J. tritt an Stelle des Tarifs vom 1. Dezember 1898 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff in Kraft.

Exemplare desselben können zum Preise von 80 ₰ von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 19. Nov. 1902. (3109)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der österreichischen Nordwestbahn etc.

Für Steinkohlen-, Steinkohlenbrikett- und Kokssendungen von den unten genannten Stationen nach Station Lissa (Oe. N. W. B.) kommen vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 an Stelle der im Tarif enthaltenen die nachstehenden ermässigten Frachtsätze zur Anwendung:

von Ludwigsdorf .	81,6	Heller für 100 kg.
„ Rubengrube .	80,4	
„ Neurode . . .	79,8	
„ Möhlten . . .	79,2	

Breslau, den 18. November 1902. (3110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 10. Dezember d. J. treten für Braunkohlenbriketts unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 6 die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft.

Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen.

Nach	von Dobrilugk-Kirchhain	Gross-Räschen	Lauchhammer	Mückenberg	Petershain	Ruhland	Senftenberg	Strassgräbchen
Schimitz St. E. G. .	126	123	124	124	124	122	121	117

Breslau, den 20. November 1902. (3111)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Friedeberg a. Queis (Direktionsbezirk Breslau) und den Stationen Dresden-Alt-, Friedr.- und Neustadt der sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 20. November 1902. (3112)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Rohpetroleum in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür im Verkehr von den Stationen Celle und Schwarmstedt des Direktionsbezirks Hannover nach den Stationen Grabow des Direktionsbezirks Altona und Hainsberg der königlich sächsischen Staatseisenbahnen ermässigte Ausnahmetarife in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 20. Nov. 1902. (3113)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. Dezember d. J. treten für Giesserei-Roheisensendungen von Diedenhofen nach Rothehütte-Königshof und Tanne sowie von Algringen, Deutsch Oth, Deutsch Oth (Hochöfen), Dommeldingen, Esch, Hagendingen, Hayingen, Maizières, Oettingen-Rümelingen und Rombach nach Blankenburg Harz, Rothehütte-Königshof, Rübeland und Tanne ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 20. November 1902. (3114)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Einführung des Nachtrages I zum Tarif Theil II, Heft 2.)

Mit 1. Januar 1903 tritt zum Tarife Theil II, Heft 2 für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Einbeziehung von Stationen,
2. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare des vorerwähnten Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 15 Hellern = 13 ₰ erhältlich.

Wien, am 20. November 1902. (3115)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

(Einbeziehung der Station Szatmár-gözfürész in den Ausnahmetarif für Holz und Borke.)

Die Station Szatmár-gözfürész wird in den Ausnahmetarif 2 a—e des ab 1. Oktober 1899 gültigen Tarifes Theil II, Heft 4 des rheinisch-westf.-österr.-ungar. Eisenbahnverbandes einbezogen.

Im Verkehre mit der Station Szatmár-gözfürész werden die im oben erwähnten Ausnahmetarife für die Station Szatmár-németi vorgesehenen Frachtsätze angewendet.

Budapest, den 21. November 1902. (3116)

Die Direktion
der königl. ungar. Staatseisenbahnen,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Ergänzung und Berichtigung des Tarifes Theil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

I. Ergänzung.

a) Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1902 wird die Station Grieskirchen der k. k. österr. Staatsbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1902 wie folgt einbezogen:

Eilgut.

Von oder nach	Sendungen von bis 5 kg	6—10 kg	11—20 kg	21—30 kg	31—40 kg	über 40 kg (je 10 kg voll gerechnet) Frachtsatz in Francs Gold für 1 000 kg
	Fracht in Francs Gold pro Sendung					
	Serie 9					
Grieskirchen nach oder von Paris-Douane	2,15	3,20	5,40	7,95	9,85	221,65

Frachtgut.
Ausserfranzösische Schnittfrachtsätze.

Von oder nach	Gruppe 4: Amanweiler Grenze (Batilly frontière)	Gruppe 15 b: Delle Grenze (Delle frontière) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen
	Francs Gold für 1000 kg	
Grieskirchen im Verkehre mit Paris-La Villette-(Douane und Reuilly)	80,10	57,00

b) Mit Wirksamkeit von dem gleichen Termine ist auf Seite 46 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifheftes, und zwar in Gruppe 4 für Schwanenstadt-Delle Grenze ein Schnittfrachtsatz von Francs 65,40[1]) nachzutragen.

II. Berichtigung.

Weiter sind im genannten Tarife mit sofortiger Gültigkeit folgende Frachtsätze zu berichtigen:

a) auf Seite 22 der Frachtsatz für Eilgutsendungen über 40 kg der Serie 9 von oder nach Ried nach oder von Paris-Douane von 221,10 auf **219,35** Francs und

b) auf Seite 37 der Schnittfrachtsatz der Gruppe 1 a von oder nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof) nach oder von Chambrey Grenze (Moncel frontière) im Verkehre mit Nancy-Saint Georges von 185,95[1]) auf **158.95**[1]) Francs.

Wien, am 18. November 1902. (3117)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Hinausgabe des Nachtrages II zu den Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn.

Dieser mit 1. Dezember 1902 zur Hinausgabe gelangende Nachtrag enthält die lokaltarifmässigen Eil- bezw. Frachtgutsätze für die Station Wampersdorf sowie Druckfehlerberichtigungen.

Wien, am 17. November 1902. (3118)

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

(Einbeziehung der Station Ruma in den Ausnahmetarif 8 bezw. Anhang 2 des Tarifes Theil II, Heft 4.)

Die Station Ruma wird unter Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen in den für die Beförderung von getrockneten Pflaumen (Zwetschken) bestehenden Ausnahmetarif 8 bezw. Anhang 2 des ab 1. Oktober 1899 gültigen Tarifes Theil II, Heft 4 einbezogen.

Im Verkehre mit der genannten Station finden die im obigen Ausnahmetarife bezw. im 2. Anhange für die Station Mitrovicz-Szávapart vorgesehenen Frachtsätze Anwendung.

Budapest, den 14. November 1902. (3119)

Die Direktion
der königl. ungar. Staatseisenbahnen,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Nachdruck wird nicht honorirt.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordwestdeutsch-bayerisch-österreichischer Personenverkehr.

Im Anschluss an die Bekanntmachung vom 10. d. Mts. wird weiter bekannt gegeben, dass auch die Verwaltung der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien mit Ablauf des 31. Dezember 1902 aus dem Tarifverband für den oben genannten Verkehr ausscheidet. Es werden daher die Fahrkarten von Cassel, Coburg, Eisenach und Meiningen nach Marienbad und Wien und umgekehrt, soweit sie nach den Bestimmungen des Tarifs für den oben genannten Verkehr bestehen, mit Ablauf des 31. Dezember 1902 aufgehoben.

Cassel, den 18. November 1902. (3120)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1903 erforderlichen 160 000 kg Holzkohlen, 80 000 kg Torfmull und 10 000 kg Gewerbesalz soll verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 16. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerferstr. Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Januar 1903.

Magdeburg, den 18. Novbr. 1902. (3121)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H S Hermann in Berlin SW

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. November Vorm. gemeldet.

Nr. 33. Berlin, am 26. November 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	2	—	Ofenrosten	10	1	Mainz	Direktion Mainz	
2	A	11889	1	Kiste	leere Flaschen	29	2	Moers	K. E.-D. Cassel	
3	A	13045	1	„	leere Flaschen	57	3	„	„	
4	A B	—	1	Pack	10 leere Körbe	24	4	Marktheidenfeld	Bayerische Stsb.	
5	A B	—	1	Handkoffer*)	Kleidung	13	5	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	*) braun.
6	A F	677	1	Kiste	Laubsägekasten	60	6	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
7	A G	23	1	Bund	5 Stangen Eisen	44	7	Altona	K. E.-D. Altona	
8	A H S	I	1	Ballen	Schafwolle	93	8	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
9	A J	17135	1	Kiste	Butter	41	9	Metz	Reichsbahn	
10	A K	—	1	Fischfass	leer	6	10	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
11	A L	623	1	Kiste	10 Fl. Wein	15	11	Filehne N.	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
12	A L	9528	1	„	Tinte	34	12	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
13	A O	1	1	Fass	Heringe	10	13	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
14	A S	3463	1	—	Operationsstuhl	75	14	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	bez.: Berlin Schg. 21/7.
15	A T	19350	1	Kiste	Kurzwaaren	50	15	Roermond	Niederländ. Stsb.	beschr.: Mannheim.
16	A W S	10696	1	„	Zuckerw.	92	16	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
17	B	5688/9	2	Ballen	Bettfedern	65	17	Duisburg	K. E.-D. Essen	
18	B	180/90 VI	2	Rollen	gummirte Leinenstreifen	8	18	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
19	B	251	1	Fass	Petroleum	186	19	Hattenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
20	B	7	1	Korb	Blumenzwiebeln	60	20	Hameln	K. E.-D. Hannover	
21	B	9443	1	Kiste	6 Petroleumbehälter	15	21	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
22	B B	1538	2	Ballen	Pflanzen	213	22	Zittau	Sächsische Stsb.	in Schilf verpackt.
23	B C	74236	1	Kiste	gefüllt	23	23	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
24	B G	5956	1	„	Aepfel u. Pflaumen	10	24	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
25	B K	4068/9	2	Kisten	leer	51	25	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
26	B N	516	1	Bund	< Eisen	34	26	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	4,5 m lang.
27	B O	7	1	Sack	Kartoffeln	66	27	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
28	B P C	24	1	Kiste	Papierwickler	13	28	Darmstadt	Direktion Mainz	
29	B S	173	1	„	Stärke	36	29	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
30	B V	22	1	„	Ofen	13	30	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
31	B W	2	1	Sack	Kartoffeln	50	31	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	
32	C	34	1	Kiste	Butter	19	32	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
33	C B	7569	1	—	gusseis. Aborttrichter	17	33	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
34	C B C	5853	1	Kiste	Hohlglas	—	34	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Ausfuhrgut.
35	C C	3105	1	—	vierk. Eisenstange	16	35	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
36	C C	5071	1	Kiste	Dichtungsstricke	79	36	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
37	C C	1462	1	Fass	leer	8	37	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
38	C G M	—	1	„	leer	31	38	Mechtersen	K. E.-D. Hannover	
39	C H	20	2	Verschläge	kl. Obstkörbe	10	39	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
40	C H	1286/87	2	Bund	Kupferböden	346	40	Frkfrt. a/M. Hgbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Feuerbuchsen.
41	C J	6	1	Sack	Kartoffeln	62	41	Corbach	K. E.-D. Cassel	
42	C K	22536	1	Korbfl.	Schwefelsäure	70	42	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
43	C L	—	1	Bund	Flacheisen	49	43	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	C M	100	1	Sack	Kranzgrün (Lebensbaum)	26	44	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
45	C N	6103	1	Fass	leer	37	45	Ottersberg	K. E.-D. Münster	[1]
46	C R D	3192	1	Kiste	Warnungstafeln für Uebergänge	15	46	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
47	C S	3788	14	Bund	Eisentheile	90	47	Bruchsal	Badische Stsb.	
48	C S & C	61638	1	Kiste	mar. Fische in Büchsen	41	48	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

[1] Auf der Strecke zw. Pottrum und Ottersberg gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
49	C W	7679	1	Kiste	gefüllte Büchsen —	12,5	49	Duisburg	K. E.-D. Essen	
50	C W K	75910	1	Pack	4 l. Körbe —	9	50	Herdecke=Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
51	D	—	1	Sack	Kartoffeln u. Gemüse	78	51	Kl.=Steinheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
52	D K	1020	1	Korbfl.	Lackspiritus —	31	52	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
53	D K R	—	1	Kiste	Gemälde —	?	53	Tyenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt:
54	E A	1479/80	2	Kisten	gefüllt —	560	54	Mainz	Direktion Mainz	Düsseldorf=D.
55	E B	—	15	Stück	Ofentheile —	37	55	Bingerbrück	„	
56	E B	76	1	Schliesskorb	Damenkleider, Schuhe etc.	28	56	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
57	E C	10233	1	Kiste	leer —	30	57	Kiel	K. E.-D. Altona	
58	E G	52	1	„	Holzwaaren —	110	58	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
59	E K	1	1	Korb	Aepfel —	28	59	Steele N.	K. E.-D. Essen	
60	E O	727	1	Kiste	Fensterglas —	195	60	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
61	E T	60	1	—	Ofenrohr —	8	61	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
62	E v W	—	1	Kiste	Bild —	44	62	Hamburg=Dammthor	K. E.-D. Altona	
63	E Z H	2929	1	„	Schnürsenkel —	32	63	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
64	F	1, 2, 3, 5, 6	5	Bund	Kalbfelle —	135	64	Würzburg	Bayerische Stsb.	
65	F	—	3	Kisten	leer —	23	65	Kaufbeuren	„	
66	F	100	1	Kiste	Düten —	17	66	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
67	F B	17845	1	—	Korbkanne, leer —	?	67	Mainz	Direktion Mainz	
68	F B & C A G	9567/68	2	Kisten	Oefen —	97	68	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
69	F C K	15762/4	3	Säcke	gebr. Roggen —	155	69	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
70	F & F W	1303	1	Kiste	Wein —	76	70	Cham	Bayerische Stsb.	
71	F H	100	1	Koffer	Kleider —	77	71	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
72	F J	7	1	Sack	Haferflocken —	53	72	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
73	F K	50/5	6	Bund	Holzwaaren —	140	73	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
74	F L C	—	1	Kiste	Rosinen —	12	74	Essen H.	K. E.-D. Essen	
75	F M	2636	1	„	Fischkonserven —	42	75	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
76	F P	2204	1	Sack	gequetschter Hafer —	50	76	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
77	F R	—	1	„	Kartoffeln —	85	77	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
78	F T	1	1	Pack in Leinen	altes Zink u. Schrauben	12,5	78	Neuhausen	Sächsische Stsb.	
79	F W	8114	1	Fass	leer —	14	79	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
80	G	7631	1	Kiste	Zündhölzer —	104	80	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
81	G	6045	1	„	leer —	40	81	Kempten	Bayerische Stsb.	
82	G A L	1253	1	Fass	ansch. Farbe —	37	82	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
83	G A V	196	1	(Biscuit-) Fass	1 Marktkorb — 1 Pack 1 Säcke —	15	83	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
84	G A V	—	1	Fass	leer —	12	84	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
85	G B	3510	1	Kiste	gefüllt —	6	85	Bermatingen	Badische Stsb.	
86	G D	8264	1	Eimer	ansch. Gelee —	15/11	86	Obercassel b. Df.	K. E.-D. Cöln	
87	G F	3	1	Kiste	Silberlametta —	60	87	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
88	G F	2	1	eis. Fass	gefüllt —	296	88	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	
89	G F D	1972	1	Kanne	Oel —	32	89	Lübeck	Lübeck-Büchener	
90	G H	4	1	Sack	Kartoffeln —	52	90	Duisburg	K. E.-D. Essen	
91	G H	1501	1	Kiste	Seife —	25	91	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
92	G H	10/100	2	Kiste / Verschlag	leer — / Tischplatte —	20 / 30	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	G J	6302 B	1	Bund	2 Kugeln —	6	93	Heidelberg	Badische Stsb.	
94	G J V	1/4	4	Pack	Säcke —	67,5	94	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
95	G K	—	1	Fass	Wein —	22	95	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
96	G K	8187	1	Rolle	Rollladen —	30	96	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	G L (undeutlich)	976	1	Sack	Trikotabfälle (Abschnitte)	81	97	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
98	G M	2	1	Korbfl.	leer —	?	98	Mainz	Direktion Mainz	
99	G N	894	1	Kiste	gesalzene Därme —	19	99	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
100	G P	8	1	„	Papierdüten —	66	100	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	
101	G R	2327	1	Rolle	Lederriemen —	20	101	Lörrach	Badische Stsb.	
102	G R	—	1	—	eis. Rohr —	20	102	Göppingen	Württemberg. Stsb.	4,35 m lg.
103	G R	6711	1	Fass	Petroleum —	194	103	Freyung	Bayerische Stsb.	
104	G S & Co	—	1	—	eis. Kette, 10 m —	—	104	Hainholz	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
105	G W	4525	1	Kiste	Wein —	60	105	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
106	H	8281	1	Ballen	Papier —	33	106	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
107	H	—	1	Bund	2 Gasrohre —	4	107	Dt.=Eylau	K. E.-D. Danzig	
108	H	10	1	Kiste	leere Säcke —	10	108	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
109	H	4	1	Sack	Kartoffeln —	71	109	Barop	K. E.-D. Essen	
110	H A	1	1	Fass	leer —	11	110	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
111	H B & Co	—	1	„	gefüllt —	227	111	Berlin Schg.	„	
112	H E	13391	1	Weinfass	leer —	7	112	Deutz=C.	K. E.-D. Cöln	
113	H F	1312	1	Ballon	gefüllt —	70	113	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
114	H G	985	1	Kiste	Schultornister —	38	114	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
115	H J P	—	1	—	Ofenrohr —	13	115	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	m. Ansatz.
116	H K	3	1	Sack	Kartoffeln —	50	116	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
117	H K	583/88	6	Kisten	Kuverts —	515	117	Schleswig	K. E.-D. Altona	
118	H K	—	1	Kiste	Packzeug —	45	118	Hamburg	Lübeck-Büchener	
119	H M	6	1	Bund	5 Kisten Pöklinge —	20	119	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
120	H N C	689	1	Kiste	Haarbesen —	23	120	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
121	H O	—	2	—	eis. Töpfe —	1,5	121	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
122	H S	8006	1	Sack	roher Kaffee —	63	122	Barop	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
123	H S	I	1	—	Schiebekarre —	47	123	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
124	H W	19305	1	Kiste	Eisenw. —	40	124	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
125	H Z	137/38	1 / 2	„ / Beutel	Zucker —	78	125	Plagwitz-Lind.	K. E.-D. Halle a/S.	
126	J	692	1	Ballen	Leder —	25	126	Kreuznach	Direktion Mainz	
127	J	—	1	—	Ofenroste —	6	127	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
128	J B	9915	1	Fass	ansch. Schmiere —	62	128	Deutz-C.	K. E.-D. Cöln	
129	J B	100	1	„	leer —	15	129	Mainz	Direktion Mainz	
130	J B S H	36	1	—	Wagendecke —	45	130	Heidesheim	„	Dienstgut.
131	J C	6346	1	Kiste	Holzwaaren —	40	131	Essen H.	K. E.-D. Essen	
132	J M	8312	1	„	Flaschen —	60	132	Morroschin	K. E.-D. Danzig	
133	J M	1439	1	„	Zahnhalsbändchen —	15	133	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
134	J N	1	1	—	Ofenrohr —	5	134	Duisburg	„	
135	J O	—	1	Pack	3 l. Körbe —	25	135	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
136	J R	—	1	Koffer	Kleider —	38	136	Bodenwöhr	Bayerische Stsb.	
137	J U / B F	7397 / 8	1	—	Tisch —	34	137	Hof	„	
138	J W	629	1	Fass	Most —	45	138	München Centr.	„	
139	J W	I	1	—	roher Tisch —	11	139	Chemnitz	Sächsische Stsb.	ansch. Serviertisch.
140	K	4	1	Ballen	Wollwaaren —	27	140	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
141	K	274	1	Käfig	13 lebende Enten —	20	141	Stöven	K. E.-D. Stettin	
142	K	44	1	„	lebende Enten —	27	142	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
143	K	2	1	„	5 lebende Gänse —	22	143	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
144	K	11666, 4241, 02990, 4580	4	Fässer	leer —	73	144	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
145	K	1108	3	Bund	6 Wiener Stühle mit Rohrsitz	23	145	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
146	K	10696/98	3	Kisten	leer —	25	146	Hannover N.	K. E-D. Hannover	
147	K	4810	1	Kiste	Papier —	58	147	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
148	K	2453	1	„	Packstroh —	60	148	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
149	K A H	—	1	Gestell	— —	123	149	Altona	K. E.-D. Altona	
150	K B	3133	1	Lattenkiste	Stuhltheile —	33,5	150	Wegeleben	K. E.-D. Magdeburg	
151	K & C	6179	2	Pack	Tischbeine —	13,5	151	Kiel	K. E.-D. Altona	
152	K M	3178	1	Verschlag	Glas —	8	152	Zittau	Sächsische Stsb.	
153	K N	15	1	Kiste	leer —	35	153	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
154	K S	30/20, 20	2	Bällchen	Flocken —	21	154	Aachen	K. E.-D. Cöln	
155	K S	768/70	3	Kisten	voll —	200	155	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
156	K W	7921	1	Kiste	gef. Blechbüchsen —	125	156	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
157	L	3	1	Sack	Holzspulen —	34	157	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
158	L	17	1	Bund	8 Gärpfeifen —	1	158	Bretten	Badische Stsb.	
159	L C	232	1	—	Kopftheil eines eichenen Schrankes	63	159	Malmedy	K. E.-D. Cöln	m. Inschrift: Libert & Co. Malmedy.
160	L D	2734	1	Kiste	Zollgut —	64	160	Prostken	Ostpreuss. Südb.	
161	L J	1610	1	Verschlag	leer —	26	161	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
162	L S	5	1	Sack	Steckrüben —	52	162	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
163	L Sch	100	1	Säckchen	Mandeln —	9	163	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
164	L V	926	1	Kiste	Ausfuhrgut —	22,5	164	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
165	M	—	1	Tafel	Eisenblech —	17	165	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	
166	M	366, 375, 378	3	Kisten	Benzin —	61	166	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
167	M	1	1	Fass	leer —	150	167	Lieser-Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
168	M	—	4	Stück	Eisenrohre —	120	168	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	6 m lang.
169	M A	221	1	Käfig	14 lebende Enten —	20	169	Lüben	K. E.-D. Breslau	
170	M. C. Z. J. L. Mans Schilfrohr	—	2	Pack	Pläne mit 2 Leinen —	100	170	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
171	M F C	10501	1	Kiste	eis. Auflegeblätter für Feilen	50	171	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
172	M G	2782/86	5	Fässer	Chemikalien —	593	172	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
173	M L	7257	1	Ballen	Kapok —	240	173	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
174	M M	1566	1	Sack	Kreen —	40	174	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
175	MM	17	1	—	kl. eis. Achsbuchse —	1,5	175	Elsterwerda	K. E.-D. Halle a/S.	
176	M O H	—	1	Bund	6 l. Körbe —	15	176	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
177	M R	122	2	Reisekörbe	? —	?	177	Zielenzig	K. E.-D. Posen	
178	M W	6720	1	Kiste	Kurzw. —	33	178	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
179	N	1604	1	Bund	2 Stg. □-Stahl —	24	179	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
180	N K	1	1	Sack	Kartoffeln u. Gemüse	41	180	Malstatt	St. Johann-Saarbr.	
181	N O / A H C U	I / —	1	—	Eisenplatte —	44	181	Mgd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
182	N P	2376	1	Kiste	Tornister —	126	182	Duisburg	K. E.-D. Essen	
183	O	462/63	2	Kisten	Korinthen —	126	183	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
184	O	—	1	Bund	Eisenwaaren —	21	184	Röthenbach b/Lind.	Bayerische Stsb.	
185	O M	638	1	Kiste	leer —	10	185	Werdau	Sächsische Stsb.	
186	O N	133	1	„	Kleider —	31	186	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
187	O R	1	1	Verschlag	Christbaumständer —	16	187	Crefeld	K. E.-D. Essen	
188	O V M	—	1	Fässchen	Fischkonserven —	5	188	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
189	O W	147	1	Kiste	leer —	5	189	Hannover=N.	K. E.-D. Hannover	
190	P C	10390	1	„	Tuch —	40	190	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
191	P G	2	1	Sack	Kartoffeln —	69	191	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
192	P K	52	1	Kiste	gefüllt —	65	192	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	
193	P P	56	1	Pack	6 l. Körbe —	9	193	Neunkirchen Saar	St. Johann=Saarbr.	
194	P St Z	—	1	Kiste	leer —	9	194	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
195	R	—	1	Stück	Gusseisen —	2,5	195	Stolp	K. E.-D. Danzig	
196	R	99	1	Ballen	Werg —	54	196	Brieg	K. E.-D. Breslau	
197	R B	4/5	2	Pack	l. Körbe —	7	197	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
198	R & C	717	1	Fass	Aepfel —	140	198	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
199	R Co.	3862	1	Kiste	leer —	28	199	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
200	R E G	545	1	—	Wagendecke —	—	200	Malmedy	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
201	R F	5032	1	Verschlag	Ofen —	72	201	Duisburg	K. E.-D. Essen	
202	R G	4	1	—	Sopha —	67	202	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	in Sackleinen.
203	R H	7	1	Sack	Aepfel —	50	203	Barmen=R.	„	
204	R L	5502	1	Korb	Säure —	75,5	204	Sulingen	K. E.-D. Münster	
205	R L	1	1	Pack	l. Obstkörbe —	18	205	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
206	R S	1970	1	Kiste	leer —	30	206	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
207	S	8928	1	Korb	alte Nüsse —	12	207	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
208	S	14	1	Oelfass	leer —	42	208	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
209	S	66	1	Kübel	Butter —	28,5	209	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
210	S	2855/7	3	Kisten	Käse —	15	210	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
211	S	3673	1	Sack	Glaubersalz —	50	211	Heidelberg	Badische Stsb.	
212	S	—	4	Brode	Zucker —	45	212	Barenburg	K. E.-D. Münster	
213	S	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	31	213	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
214	S B	9660	1	Fass	ansch. Wagenfett —	54	214	Zell i/W.	Badische Stsb.	
215	S B U	19520	1	—	Eisentheil —	25	215	Trier	St. Johann=Saarbr.	zu Bogenlampe.
216	[illegible]	10806	1	Ballen	Kokosmatten —	17	216	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
217	S C	1892	1	Kiste	Porzellanw. —	37	217	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
218	S D / K F W	987	1	„	leer —	25	218	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
219	S G C	396	1	„	Esswaaren —	44	219	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
220	S H	47550	1	„	Eisenw. z. elektr. Anl.	40	220	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
221	S H	47549	1	„	Eisenw. z. elektr. Anl.	80	221	„	„	
222	S J	2489	1	„	Maschine —	179	222	Kückelhausen	K. E.-D. Essen	
223	S O	1725	1	„	Gasmesser —	11	223	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
224	S & R	6006	1	Ballen	schwarze Kleiderstoffe	23	224	Ratingen O.	K. E.-D. Essen	
225	S S	1915	1	Kiste	Webstuhltheile —	15	225	Crefeld	„	
226	S T	1246	1	„	Delikat.-Gesundh.-Brot	19	226	Duisburg	„	
227	T	678/9	2	Fässer	ansch. fr. Därme —	300	227	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
228	T / 1 6	—	1	Fass	Seife —	92	228	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
229	T F B	2011	1	„	gefüllt —	250	229	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
230	T K	41189	1	Kiste	Eisen —	46	230	Amsterdam K. D.	Niederländ. Stsb.	von Freibourg i/B.
231	P P M	160	1	„	gefüllt —	48	231	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
232	U	—	1	—	Schornsteinaufsatz —	9,5	232	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
233	U	91	1	—	gusseis. Muffe —	14	233	Mgd.=Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
234	V & M	5696	1	Fass	leer —	9	234	Gera	K. E.-D. Erfurt	
235	V S	1502	1	Kiste	Stiefel —	56	235	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
236	V S	—	1	Bund	eis. Vorhangstangen	20	236	Heidelberg	Badische Stsb.	
237	W	17	1	Sack	Trikotabfälle (Abschn.)	79	237	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
238	W	—	1	Pack	2 l. Körbe u. l. Säcke	13	238	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
239	W	1/2	2	Bunde	Holzleisten —	30	239	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
240	W F	—	1	—	eis. Dampfrohr —	46	240	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
241	W F S	1/6	4 1 1	Bunde Stab „	Rundeisen — Rundeisen — ⊐-Eisen —	122	241	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
242	W H	17	1	—	Spiegelkiste, leer —	67	242	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	alte Bekl.: St. 32 Stettin.
243	W J	385	1	Ballen	fertige Arbeiterhose	22	243	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
244	W K	56	1	—	Privatdecke —	—	244	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	Dienstgut.
245	W K	334	1	Korb	Schrubber —	14	245	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
246	W S	2164	1	Kiste	Möbelschlösser —	131	246	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
247	W W	I	1	Pack	3 l. Körbe —	41	247	Weener	Oldenburgische Stsb.	
248	Z A	35106	1	Kiste	gefüllt —	62	248	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
249	Z B	3259	1	—	Maschinentheil —	23	249	Frkfrt. a/M. Hgbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Eilgut-Abf.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
250	Glasermeister Ball in Cadjut*)	—	1	Sack	alte Kleidungsstücke und bunte Flicken	27	250	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	*) Adresse zerrissen.
251	Braus New-York	—	1	„	Kleie, 1 leerer Sack	30,5	251	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
252	Behnfeld Söhne Klein=Zerlang	—	1	„	Wagenplan —	36	252	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
253	B Berlin	2	1	Sack	Verbindungshölzchen zu Parkettböden (sogen. Federn)	20	253	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
254	Brauerei Kunster-stein	13352	1	Fass	leer —	18	254	Köslin	K. E.-D. Danzig	
255	L. Busch	—	1	Kiste	leer —	30	255	Mainz	Direktion Mainz	
256	Dora Dohn	—	1	Koffer	— —	—	256	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
257	Frankfurter Bürgerbräu	1968	1	Fass	Bier —	36	257	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
258	Otto Fritsche	—	1	Kiste	Noten einer Matrosenkapelle etc.	60	258	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
259	Gotha	368	1	Pack	16 Damenschuhe —	11,5	259	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
260	Maler Hacker	—	1	brauner Karton	Kleidung, Wäsche, Malerstock	7	260	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
261	Heitmüller	—	2	—	Blechkannen, leer —	13	261	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
262	J. Hönes	1	1	Fass	leer —	98	262	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
263	Paul Horn	36148	1	Pack	l. Körbe —	4	263	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
264	Hubertus-Sprudel	4864	1	Cylinder	leer —	22	264	Hönningen Rh.	K. E.-D. Cöln	
265	Ernst Huch, Kellner	—	1	—	Angel, Karten, Kleider u. Wäsche	27	265	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck
266	Professor Kniesse, Bayreuth	—	1	Korb	Kleider —	27	266	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
267	C. Kramm (eingebrannt)	—	1	—	eis. Schaufel —	—	267	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	mit Holzstiel.
268	Leipzig M.	17	1	Kasten	Wäsche, Betten —	52	268	Bremen	„	Gepäck.
269	P. Limpert	1205	1	Bierfass	leer —	40	269	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
270	Luxemburg	—	2	Bund	6 Ofenrohre —	12	270	Oettingen Rgb.	Reichsbahn	
271	Mannheim	—	3	Bündel	Säcke —	90	271	Mannheim	Badische Stsb.	
272	Mumm Mutzig oder Merzig (undeutlich)	—	2	Säcke	Weizen —	102	272	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
273	Neumünster	77	1	Sack	2 Kopfsteine —	18	273	Kellinghusen	K. E.-D. Altona	Gepäck.
274	Wilh. Pahl	—	1	Kiste	Bäckeranzug —	8	274	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
275	E. C. N. D. L. Parcel	—	1	„	? —	36	275	Wanfried	K. E.-D. Cassel	Kiautschau von Singapore nach Bremerhaven
276	Petra Franziska	—	1	Sack	Auswanderergut —	20	276	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
277	Androw Weigel Nallo Maria	—	1	brauner Holzkoffer	Auswanderergut —	55	277	„	„	Holland-Amerika-Linie.
278	Moritz Rosett John Mudrik	—	1	schwarzer Holzkoffer	Auswanderergut —	27	278	„	„	Dampfer Potsdam
279	Dairzack Andras	—	1	schwarzer Holzkoffer	Auswanderergut —	26	279	„	„	Rotterdam.
280	Piger, Gustav	—	1	Blechkoffer	Auswanderergut —	35	280	„	„	Rheine.
281	Portl.-Cem.	—	1	Pack	10 Cementsäcke —	9,5	281	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	
282	Pschorr	7751	1	Fass	leer —	20	282	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
283	Rakowski	IV	1	Korb	gefüllt —	30	283	Halle Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
284	Rauch Ramsau	—	1	Koffer	gefüllt —	14	284	München Centr.	Bayerische Stsb.	
285	Rheinische Kohlens.-Industrie	13503	1	Cylinder	leer —	22	285	Hönningen Rh.	K. E.-D. Cöln	
286	Rheydt	—	1	Pack	9 Paar Lederschuhe	12	286	Rheydt	„	
287	Schkeuditz	135	1	Korb	eis. Kämme, Ahlen —	15	287	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
288	Siebenkorn	791	1	Holzgestell	6 Dosen einm. Fische	27	288	Siebenkorn	St. Johann=Saarbr.	
289	B Siebenstern	1	1	—	Nussbaumschrank —	74	289	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Radersdorf od. Rüdersdorf.
290	Anna Stepien	—	1	gr. Koffer	Auswanderergut —	95	290	Rheine	K. E.-D. Münster	Rotterdam.
291	Salomea Warzecha	—	1	brauner Koffer	Auswanderergut —	98	291	„	„	Gepäck.
292	Marjanna Koscietnia	—	1	grauer Koffer	Auswanderergut —	68	292	„	„	Rheine.
293	Jacob Rajchel	—	1	Kiste	Auswanderergut —	120	293	„	„	15, 28.
294	Win	28	1	„	Auswanderergut —	120	294	„	„	18, 2629.
295	Stettin	259	1	—	eis. Kasten, alt —	15	295	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
296	Elis. Stiller, Birkenwerder	33 30	1 1	Korb Karton	Kleider, Wäsche — Toilettenkasten —	15 6	296	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
297	Wilhelmshagen	57	1	Korb	Frauenwäsche und Kleider	11	297	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
298	—	roth I	1	—	eis. Ringstock —	118	298	Brake O.	Oldenburgische Stsb.	
299	—	3	1	Sack	Kleider —	6	299	Kiel	K. E.-D. Altona	
300	—	19	1	Tafel	Schwarzblech —	15	300	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
301	—	38	2	Körbe	Aepfel —	14	301	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
302	—	126	1	—	Privatdecke —	30	302	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
303	—	142/3	2	Kisten	Rosinen —	21	303	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
304	—	277 od. 297	1	—	eis. Wagenachse —	20	304	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
305	—	421	1	—	eis. Rohr —	38	305	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	4,20 m lg.
306	—	709	1	Sack	2 Zelttücher für Kirmessbuden und 1 leerer Sack	14	306	Empel	K. E.-D. Essen	
307	—	743	1	Verschlag	eis. Schraube m. Mutter	3	307	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
308	—	2408	1	Kiste	leere Flaschen —	58	308	München Centr.	Bayerische Stsb.	
309	—	2572/2	1	Ballen	Kapok —	14	309	Mainz	Direktion Mainz	
310	—	6313	1	Blechbüchse	Karbid —	123	310	Venlo C. M.	K. E.-D. Essen	
311	—	12333	1	Kiste	Kakao —	18	311	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
312	—	164241/2	1	Kisten	Feigen —	25	312	Beuel	K. E.-D. Cöln	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
313	weiss /	—	1	—	Ofenplatte —	8	313	Sorau	K. E.-D. Breslau	a. 6 Roste.
314	// weiss	—	1	Bund	6 Winkeleisen —	45,5	314	Etgersleben	K. E.-D. Magdeburg	
315	S	19456/58	3	Kisten	Käse —	125	315	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
316	B P B	80	1	Ballen	Pflaumen —	90	316	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
317	M	90676	1	Kiste	grüne Farbe —	33	317	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
318	SJ	22403	1	„	leer —	27	318	Berlin Stsb.	K. E.-D. Berlin	
319	V	7503	1	„	leere Cigarrenkisten	28	319	Münster i/W.	K. E.-D. Essen	
320	1 1	1550	1	„	Wein —	50	320	Schönefeld	K. E.-D. Halle a/S.	
321	L K 33272 G R	—	1	Ballen	Ausfuhrgut —	35	321	Eil-A. Bremen	K. E.-D. Hannover	
322	436	1559	1	Sack	Kaffee —	39	322	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
323	GP	1	1	Kiste	Kämme —	26	323	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
324	W (Krone)	+	1	—	Stechkarre —	32	324	Eilgut Hamburg	K. E.-D. Altona	gebraucht.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
325	—	—	1	Kiepe	fr. Aepfel —	22	325	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
326	—	—	1	Korb	fr. Aepfel —	23	326	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
327	—	—	1	Schliesskorb	fr. Aepfel —	38	327	Essen H.	K. E.-D. Essen	
328	—	—	1	Korb	Aepfel —	28	328	Rauxel	„	
329	—	—	1	Sack	fr. Aepfel —	22	329	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
330	—	—	1	Ballot	Baumwollgarn —	34	330	Augsburg	Bayerische Stsb.	
331	—	—	1	Ballen	Baumwollgarn —	233	331	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	1	„	Baumwollwaaren —	107	332	Hof	Bayerische Stsb.	
333	—	—	1	„	Baumwollwaaren —	54	333	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
334	—	—	1	„	lebende Bäume —	35	334	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
335	—	—	1	„	gefüllt —	75	335	„	„	
336	—	—	1	Stück	gebr. Beil —	5	336	Eilgut Cöln	K. E.-D. Cöln	mit neuem Stiel.
337	—	—	1	Sack	alte Bekleidungsstücke (Damen-)	15	337	Bocholt	K. E.-D. Essen	
338	—	—	1	—	Bettdecke (weiss) —	1	338	Saargemünd	Reichsbahn	
339	—	—	1	Sack	neue Betten —	27	339	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
340	—	—	1	„	Betten —	36	340	Pelplin	K. E.-D. Danzig	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
341	—	—	1	Ballen	Betten	25	341	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
342	—	—	1	Sack	Betten und Aepfel	20	342	Ulm	Württemberg. Stsb.	
343	—	—	1	Bierfass	leer	15	343	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
344	—	—	1	—	eis. Bindekette	13	344	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	9,60 m lang. Dienstgut.
345	—	—	1	Gestell	3 Blechdosen Preisselbeeren	16,5	345	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
346	—	—	1	—	Blechflasche, leer	5	346	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
347	—	—	1	—	Blechkanne, leer	8	347	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
348	—	—	1	Bund	6 Blechschüsseln	15	348	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	verz.
349	—	—	10	Dosen	Bratheringe	?	349	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
350	—	—	1	Stück	Brett	0,5	350	Northeim	K. E.-D. Cassel	dunkel polirt.
351	—	—	6	Bund	Bretter	—	351	Ueckendorf=Wattenscheid	K. E.-D. Essen	2,20 m lang.
352	—	—	6	„	gespalt. Holz	—	352			1,20 „ „
353	—	—	6	Stück	Bretter	—	353	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	6 m lang.
354	—	—	3	„	Leisten	—	354			
355	—	—	1	Packet*)	1 Bronzelager mit 6 Ringen	3	355	Quakenbrück	Oldenburgische Stsb.	*) in gr. Papier.
356	—	—	4	Stück	Buchenbohlen	320	356	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	3	Pack	Unterlagehölzer		357			
358	—	—	2	—	eis. Buchsen	6	358	Meiderich	K. E.-D. Essen	
359	—	—	1	Sack	Bürstenhölzer	20	359	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
360	—	—	1	Pack	10 gebr. Cementsäcke	9	360	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	
361	—	—	1	Kiste	Copirpresse	21	361	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
362	—	—	1	—	Dampfheizungsventil	13	362	Gera	K. E.-D. Erfurt	
363	—	—	1	—	Decke	41,5	363	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
364	—	—	4	Pack	Drahtnägel	16	364	Colmar	Reichsbahn	
365	—	—	1	Bund	Drahtseile	3	365	Gross=Karben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
366	—	—	1	Ballen	Drell, Sophaüberzug, 10 Rollen Bindfaden, 2 Pack Stifte etc.	13	366	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
367	—	—	1	Sack	Düngemittel	101	367	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
368	—	—	1	Pack	Epheupflanzen	22	368	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
369	—	—	1	—	Eisenblechrohr	2	369	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	4 m lang.
370	—	—	2	Stück	Eisenkasten	185	370	Wetter a/Ruhr	„	
371	—	—	1	Pack in Leinen	1 Eisenrad mit Schutzkasten, 1 Riemen, 3 Messer etc.	16	371	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
372	—	—	30	—	Eisenstangen	39,5	372	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
373	—	—	1	Bund	Eisenstangen	4	373	Osnabrück	K. E.-D. Münster	ansch. Gardinenstangen.
374	—	—	2	—	Eisentheile	9	374	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	m. Schraube verb.
375	—	—	1	Korb	Eisenw. (Charnirbänder)	85	375	Bingerbrück	Direktion Mainz	
376	—	—	1	—	eis. Erdbohrer	11	376	Detmold	K. E.-D. Hannover	mit 2 Griffen.
377	—	—	1	—	Fass ohne Deckel, leer	32	377	Dortmund	Dortm.-Gron.-Ensch.	
378	—	—	31	Fässer	leer	930	378	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
379	—	—	1	Fass	leer	10	379	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
380	—	—	1	„	leer	22	380	Ottersberg	K. E.-D. Münster	[1]
381	—	—	1	„	leer	34	381			
382	—	—	1	—	eis. Feder	32	382	Fentsch	Reichsbahn	Eilgut.
383	—	—	1	Packet in gr. Packpapier	eis. Fensterbeschläge u. Drahtnägel	12	383	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
384	—	—	1	Bund	25 Fenstereisen	16	384	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
385	—	—	1	„	30 Fenstereisen	16	385	„	„	
386	—	—	1	Packet	eis. Fensterhaken	3	386	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
387	—	—	2	Pack	12 l. Fischkörbe	47	387	Altona	K. E.-D. Altona	
388	—	—	2	—	Flanschen	5	388	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
389	—	—	168	Stück	Flaschenverschlüsse	—	389	Oppum	K. E.-D. Cöln	
390	—	—	1	—	Flaschenzug	40	390	Krappitz	Neustadt-Gogoliner	
391	—	—	1	Kiste	ger. Fleischstücke	28	391	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
392	—	—	1	—	Galerie für Vorhänge	4	392	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	2,8 m lang.
393	—	—	1	—	Gasrohr	24,5	393	Epe i/W.	Dortm.-Gron.-Ensch.	
394	—	—	2	—	Gasrohre	25	394	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
395	—	—	1	Bund	8 Gasrohre	66	395	Borbeck	K. E.-D. Essen	5,80 m lang.
396	—	—	1	„	4 Gasröhren	40	396	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	ca. 5 m lang.
397	—	—	1	—	Geldschrank	—	397	Rheda i/W.	K. E.-D. Hannover	1,50 m hoch, 0,60 „ breit.
398	—	—	1	—	Gussrohr	2,75	398	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
399	—	—	1	Bund	Gusswaaren	22	399	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
400	—	—	1	„	3 gusseis. Hähne, 2 Schraubenschlüssel	14	400	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
401	—	—	1	Ballen	Hanf	75	401	München Centr.	Bayerische Stsb.	
402	—	—	1	—	Hase	4	402	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	
403	—	—	1	Verschlag	Heizungskörper	178	403	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
404	—	—	1	—	Herdplatte m. Rg.	10	404	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	K. 10 eingegossen.
405	—	—	2	—	Roste		405			

[1] Auf der Strecke zwischen Pottrum und Ottersberg gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
406	—	—	1	Bund	Herdringe	18	406	Pforzheim	Badische Stsb.	
407	—	—	1	Weidenkorb	6 Stck. Holländer Käse	40	407	Geilenkirchen	K. E.-D. Cöln	
408	—	—	1	—	Holzbeil	1	408	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
409	—	—	1	—	Holzbock mit Maschinentheil, 2 Messingröhren, 1 Vorleger	55	409	Boizenburg	K. E.-D. Altona	Bahnhofsfund.
410	—	—	1	Verschlag	Holzmodelle	33	410	Hamburg H.	„	
411	—	—	1	Paar	kleine Holzschuhe	0,5	411	Norden	K. E.-D. Münster	
412	—	—	1	Sack	Holzwaaren (Kleiderhalter)	25	412	Bocholt	K. E.-D. Essen	
413	—	—	1	„	gebr. Kaffee	20	413	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
414	—	—	2	Stück	kief. Kanthölzer	50	414	Maltsch	K. E.-D. Breslau	Streckenfund. 5 m lang.
415	—	—	1	Sack	Kartoffeln	50	415	Cöln Eil-A.	K. E.-D. Cöln	
416	—	—	1	„	Kartoffeln	50	416	Cöln-Deutz	„	
417	—	—	1	„	Kartoffeln	92	417	Heissen	K. E.-D. Essen	
418	—	—	1	„	Kartoffeln	60	418	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
419	—	—	1	„	Kartoffeln	68	419	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	1	„	Kartoffeln	42	420	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
421	—	—	1	„	Kartoffeln	50	421	Zwickau	Sächsische Stsb.	
422	—	—	1	„	Kartoffeln	36	422	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
423	—	—	2	„	Kartoffeln	100	423	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
424	—	—	1	„	Kartoffeln	79	424	Jutroschin	Liegn.-Rawitscher E.	
425	—	—	1	„	Kartoffeln	50	425	Duisburg	K. E.-D. Essen	
426	—	—	1	„	Kartoffeln	89	426	„	„	
427	—	—	1	„	Kartoffeln	42	427	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
427	—	—	1	„	Kartoffeln	91	427			
428	—	—	1	„	Kartoffeln u. Kohl	71	428	Berlin Schg.	„	
429	—	—	1	Pack	13 leere Kartoffelsäcke	10	429	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
430	—	—	2	„	12 l. g. Kartoffelsäcke	15,5	430	Burg b. Mgd.	K. E.-D. Magdeburg	
431	—	—	1	Sack	Kartoffeln	92	431	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
432	—	—	1	„	Weisskraut	58	432			
433	—	—	1	—	verz. Kessel	5	433	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
434	—	—	1	—	eis. Kette, 2,20 m	3	434	Cossen	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
435	—	—	2	Kiepen	leer	8	435	Wallhausen a/H.	K. E.-D. Cassel	
436	—	—	1	Sack	Kieselguhr	23	436	Eschede	K. E.-D. Hannover	
437	—	—	1	Kinderwag.	Kinderbett	24	437	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	Gepäck.
438	—	—	1	Sack	Kinderkleider, Wäsche	13	438	Dortmund D. E.	Dortm.-Gr.-Ensch. E.	
439	—	—	2	Stück	Kinderspielwagen	5	439	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	gelb gestr.
440	—	—	2	Bund	4 Kinderstühle	5	440	Mainz	Direktion Mainz	
441	—	—	1	Kiste	leer	90	441	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	2 m lg., 1,7 m br.
442	—	—	1	—	Partie alte defekte Kisten	41	442	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
443	—	—	1	Blechkübel	Kitt	50	443	Bonn	K. E.-D. Cöln	
444	—	—	1	in Papier	Klappstuhl	10	444	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	bez. Lüneburg 31/10.
445	—	—	1	Schliesskorb	Kleider, Wäsche	29	445	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
446	—	—	1	—	Kleiderbürste	—	446	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
447	—	—	1	Sack	alte Kleidungsstücke	29	447	Dodendorf	K. E.-D. Magdeburg	
448	—	—	1	Bund	2 Kohlenkasten	6	448	Ostrau	Sächsische Stsb.	aus Eisenblech.
449	—	—	1	Korb	leer	10	449	Goch	K. E.-D. Cöln	
450	—	—	1	„	?	9	450	Tingleff	K. E.-D. Altona	
451	—	—	8	Körbe (Mangen)	leer	18	451	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
452	—	—	2	Körbe	leer	3	452	Blencherode	K. E.-D. Cassel	
453	—	—	1	Pack	5 l. Körbe	12	453	Lippstadt	„	
454	—	—	1	„	4 l. Körbe	10	454	Halle Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
455	—	—	1	„	l. Körbe	14	455	Itter	K. E.-D. Cassel	
456	—	—	2	Körbe	leer	7	456	Essen H.	K. E.-D. Essen	
457	—	—	5	„	leer	15	457	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
458	—	—	1	Sack	Kraut	43	458	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
459	—	—	1	„	blaue Krystalle (Blaustein)	10	459	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
460	—	—	1	Kiste	Lampen	23	460	Ehringhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
461	—	—	1	—	Lattenkäfig, leer	95	461	Soest	K. E.-D. Cassel	
462	—	—	1	Ballen i. L.	Leder	58	462	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
463	—	—	1	Ballen *)	weisses Leinen	12,5	463	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	*) in gr. L.
464	—	—	1	Ballen	Leinen	56	464	Breslau Eil-A.	K. E.-D. Breslau	
465	—	—	1	„	gedr. Leinengarn	50	465	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
466	—	—	1	—	Leitungsrohr	1,5	466	Mühlacker	Badische Stsb.	Eilg.
467	—	—	2	Bretter	Markttisch	18	467	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
468	—	—	2	Gestelle			468			
469	—	—	3	—	eis. Maschinentheile	7	469	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Deckel.
470	—	—	1	—	guss. Maschinenth.	31	470	Rodenkirchen	Oldenburg. Stsb.	
471	—	—	1	Sack	weisses Mehl (kalkhaltig)	25	471	Saulgau	Württemberg. Stsb.	
472	—	—	2	in Papier	Messingtheile	1,5	472	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
473	—	—	1	Sack	Mohn	10	473	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
474	—	—	1	Säckchen	Nüsse —	12,5	474	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
475	—	—	1	Korb	Obst —	75	475	München Centr.	Bayerische Stsb.	
476	—	—	1	Pack	Obstbäume —	34	476	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	in Stroh.
477	—	—	1	Blechbüchse	Oel —	5	477	Basel B. B.	Badische Stsb.	
478	—	—	2	—	4 eckige Oellaternen	3	478	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
479	—	—	1	Bund	Ofenknierohre —	16	479	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
480	—	—	1	Korb	Packstroh —	7	480	Oebisfelde	„	
481	—	—	1	Ballen	Pantoffeln —	20	481	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
482	—	—	1	Verschlag	Pappschachteln —	109	482	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
483	—	—	2	—	Petroleumfässer, leer	70	483	Praust	K. E.-D. Danzig	[1])
484	—	—	1	Korb	1 eis. Pfanne —	7	484	Engers	K. E.-D. Cöln	
485	—	—	1	Kiepe	2 Pinsel, 1 Gurt, 1 Ring Draht, 5 Eisentheile	6	485	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
486	—	—	1	Bund	4 Plättbolzen —	8,5	486	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
487	—	—	1	—	Privatviehgitter —	—	487	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
488	—	—	1	—	Latierbaum —	—	488	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
489	—	—	1	Sack	Probeflaschen —	19	489	Bingerbrück	Direktion Mainz	
490	—	—	1	Bund	49 Puppenwagenräder	12	490	Zeitz	Sächsische Stsb.	
491	—	—	1	Reisekorb	leer —	10	491	Duisburg	K. E.-D. Essen	
492	—	—	1	„	leer —	10	492	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
493	—	—	1	„	gefüllt —	40	493	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
494	—	—	1	Bund	2 l. neue Reisekörbe	13	494	Metz	Reichsbahn	
495	—	—	1	—	eis. Riemscheibe	7	495	Schefflenz	Badische Stsb.	
496	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	9	496	Gera	K. E.-D. Erfurt	
497	—	—	1	—	eis Rohr —	3	497	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
498	—	—	1	Bund	2 eis. Rohre —	30	498	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
499	—	—	3	—	Rohre —	20	499	Iserlohn	„	f. Wasserltg.
500	—	—	3	—	eis. Rohre —	67	500	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
501	—	—	1	Pack	12 Rohrklopfer —	2	501	Zwickau	Sächsische Stsb.	
502	—	—	1	—	Rost —	6	502	Basel B. B.	Badische Stsb.	
503	—	—	1	Bund	6 Stg. Rundeisen —	26	503	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	6 m lang.
504	—	—	1	Sack	l. Säcke —	20	504	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
505	—	—	1	Pack	l. g. Säcke —	25	505	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
506	—	—	1	Sack	leere Säcke —	10	506	Grossalmerode	K. E.-D. Cassel	
507	—	—	1	„	leere Säcke —	34	507	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
508	—	—	1	—	Sandstein —	580	508	Spandau	K. E.-D. Berlin	roh behauen.
509	—	—	1	—	Schaukelpferd —	5	509	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
510	—	—	1	—	Schieblade —	2	510	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
511	—	—	2	Platten	Schieferstein —	51	511	Neuenmarkt-Wirsberg	Bayerische Stsb.	
512	—	—	1	—	Schlammfänger —	12	512	Ettlingen	Badische Stsb.	gusseis.
513	—	—	1	—	Schliesskorb, gefüllt	26	513	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
514	—	—	1	Kiste	Schlösser u. Schlüssel	53	514	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
515	—	—	1	Pack in Leinen	Schrauben u. Eisenblechstücke	20	515	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
516	—	—	1	—	Schraubstockspindel	9	516	Friedeberg a/Qu.	K. E.-D. Breslau	eiserne.
517	—	—	1	Weidenkorb	Sellerie u. Birnen in Heu	20	517	Eschede	K. E.-D. Hannover	konische Form, mit Leinen zugenäht.
518	—	—	1	—	Spaten ohne Stiel —	2	518	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
519	—	—	1	Stange	☐-Stahl —	13	519	Lennep	„	1,37 m lang.
520	—	—	1	Stück	Stahl —	33	520	Düsseldorf-Der.	„	
521	—	—	1	—	eis. Stampfer —	12	521	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	f. Pflasterer.
522	—	—	1	Sack	Steckrüben —	20	522	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
523	—	—	1	Beutel	mehlartiger Stoff —	16	523	Lüneburg	„	
524	—	—	1	Pack	anscheinend leere Tabaksäcke	31	524	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
525	—	—	1	„	getheertes Tau —	15	525	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
526	—	—	1	—	Taubenkäfig, leer —	6	526	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
527	—	—	1	—	eis. Triebrad —	5	527	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
528	—	—	1	—	Trittleiter —	11	528	Braunschweig Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
529	—	—	1		eis. Verbindungsstange	68	529	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
530	—	—	1	Ballen	Verdichtungsmaterial	28	530	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
531	—	—	1	—	Wassereimer, leer —	2,5	531	Pfarrkirchen	Bayerische Stsb.	
532	—	—	1	Weinfass	leer —	12	532	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
533	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	13	533	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
534	—	—	3	Stäbe	Winkeleisen —	81	534	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
535	—	—	1	—	Zahnrad mit Achse —	43	535	Düsseldorf-Gräf.	„	
536	—	—	1	Bündel	Zeug, Elle, Tablett —	—	536	Tworog	K. E.-D. Kattowitz	Gepäck.
537	—	—	1	Kiste	Zollgut —	123	537	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
538	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	21	538	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) Auf der Strecke zwischen Danzig und Praust gefunden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 94. 29. November 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Zum 80. Geburtstage des Staatsministers v. Maybach.

Der greise Staatsmann, der heute sein 80. Lebensjahr vollendet, blickt auf eine gesegnete, an Erfolgen reiche Laufbahn zurück. Sind auch seit seinem Scheiden aus dem Dienste 11 Jahre vergangen, hat er selbst auch seitdem in voller Zurückgezogenheit gelebt, weder durch Wort noch durch Schrift sich weiter an den öffentlichen Angelegenheiten betheiligt, so steht dennoch seine Persönlichkeit uns allen lebendig vor Augen, und sein Ruhm lebt in seinen Werken fort. Der Name Maybach wird in der Eisenbahngeschichte für alle Zeiten einer der ersten und hervorragendsten bleiben, er ist mit der Eisenbahnverstaatlichung in Preussen unlöslich verbunden. Als der Minister Maybach im Frühjahr 1878 das damalige Handelsministerium aus den Händen Achenbach's übernahm, nachdem er in dieses kaum ein Jahr vorher als Unterstaatssekretär cum spe succedendi eingetreten war, fehlte es Preussen zwar nicht an Staatsbahnen, aber von den insgesammt 17 700 km Eisenbahnen waren nur 4 800 km im Staatsbesitz, 3 400 km waren Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 9 500 km solche in eigener Verwaltung. Als Herr v. Maybach nach 13 jähriger Ministerthätigkeit aus dem Amte schied, war das reine Staatsbahnnetz auf 25 000 km angewachsen, die Privatbahnen zählten nur noch 1 800 km. 7 000 km Staatsbahnlinien waren in den 13 Jahren neu erbaut, rund 13 000 km vorhandener Linien aus Privatbahnen in Staatsbahnen verwandelt.

Reden diese nüchternen Zahlen schon eine beredte Sprache, so liegt der Schwerpunkt der Bedeutung des Maybach'schen Werkes doch nicht in ihnen, sondern in dem meisterhaften Geschick, mit dem er die Verstaatlichung durchführte, mit dem es ihm gelang, die mächtigen Privatbahngesellschaften eine nach der anderen für die Verstaatlichung zu gewinnen und diese im preussischen Landtage gegen eine sehr lebhafte Gegnerschaft durchzusetzen. Es gehörte zu der siegreichen Durchführung dieser grossen Sache eine starke Hand, ein fester Wille und eine zähe Ausdauer. Fürst Bismarck, der nach dem Scheitern des Reichseisenbahngedankens die Eisenbahnverstaatlichung in Preussen als eines der wichtigsten Mittel zur Stärkung der Staatsgewalt und zur Durchführung einer nationalen Wirthschaftspolitik erkannt hatte, konnte zu seiner Durchführung keinen geeigneteren Mann finden, als den Minister Maybach, der in der Schule des Eisenbahnwesens gross geworden war und mit einem klaren Blick ein tiefes Verständniss für die Aufgaben des Staates auf dem Eisenbahngebiete verband. Lauteren, unbestechlichen, muthigen Charakters, scheute er die parlamentarischen Kämpfe, die Anfeindungen der Parteien, die Mühen der Arbeit nicht, um das als richtig Erkannte durchzuführen.

Aber mit dem blossen Erwerb der Privatbahnen, so schwierig schon diese Aufgabe war und so unlösbar oft der gordische Knoten der entstehenden Verwickelungen schien, war das Werk des thatenfrohen Ministers nicht beendet. Es galt, das Ross zu reiten, in dessen Sattel er den Staat gesetzt. Die einheitliche und zweckmässige Ordnung der Verwaltung des stets wachsenden, aus immer verschiedenartigeren Bestandtheilen sich zusammensetzenden Staatsbahnnetzes war eine unendlich mühevolle Aufgabe, der sich der Minister mit rastloser Arbeitskraft widmete. Er schuf die Organisation von 1879, die Betriebsämter als die Organe der örtlichen Betriebsverwaltung, die straffere Zusammenfassung der Verwaltung im Ministerium als der unmittelbar leitenden Oberbehörde. Die Betriebsämter haben sich freilich auf die Dauer nicht bewährt, die Verwaltung war zu schwerfällig und kostspielig, aber damals, als sie ins Leben gerufen wurden, bedeuteten sie doch einen wichtigen und wohlthätigen Schritt; sie ermöglichten durch ihren vergleichsweise geringen Umfang — 300 bis 400 km — den leitenden Beamten eine genaue örtliche Kenntniss des Bezirks, des Personals, der Bedürfnisse des Verkehres. Alles das war in einer Uebergangszeit nothwendig, in der es galt, die in vielen Beziehungen ganz abweichenden Verwaltungsgrundsätze der Privatbahnen zu verlassen, auf die durch sie geschaffenen Verhältnisse Rücksichten zu nehmen, und das Alte mit dem Neuen in Einklang zu bringen, die einzelnen Theile zu einem einheitlichen Ganzen zusammen-

zuschmieden. Der Thatkraft des Ministers gelang es, eine Verwaltung aus einem Guss zu schaffen, Einheit und ohne irgend nennenswerthe Reibung gleichmässigen Gang in die ungeheure Staatsbahnmaschine zu bringen. Für die Behandlung der besonders schwierigen Personalfragen kam ihm ein ausgeprägtes Gerechtigkeitsgefühl zu statten, das mit den strengen Anforderungen, die er an das Personal stellte, und mit der straffen Handhabung der Disziplin versöhnte.

Sein Ausscheiden aus dem Dienste erfolgte etwas über ein Jahr später als das des grossen Staatsmannes, mit dessen leitenden Gedanken er sich immer in Uebereinstimmung gewusst hatte. Er übergab seinem Nachfolger ein in sich abgeschlossenes einheitliches Werk, dessen Grundmauern heute noch unangetastet stehen, wie viel auch im einzelnen gebessert und erweitert worden ist. Der Ruhm der preussischen Staatseisenbahnverwaltung als der grössten der Welt und als einer durchaus musterhaften in Bezug auf Sicherheit, Ordnung, Disziplin, Wirthschaftlichkeit und finanzielle Gebahrung ist durch den Staatsminister v. Maybach begründet. Wenn das Anlagekapital der preussischen Staatsbahnen zur Zeit die höchste Rente von allen Staatsbahnen Europas gibt, wenn der preussische Staatshaushalt in den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung eine viel beneidete Stütze hat, so mag der Antheil des greisen Ministers an diesem Erfolge nicht vergessen sein. Sind auch die hohen Ueberschüsse erst unter seinem Nachfolger entstanden, so war doch der Erwerb der grossen Privatbahnen zu einem seiner Zeit angemessenen, jetzt aber durch den Ertragswerth weit überholten Preise und die Schaffung des einheitlichen Staatsbahnnetzes die Grundlage, auf der die finanzielle Gesundheit des preussischen Staatsbahnwesens auch jetzt noch ruht!

Dem scheidenden Minister wurde damals in dieser Zeitung das Zeugniss ausgestellt, er könne im Rückblick auf die von ihm geschaffene Organisation sagen: „Ich habe mein Haus gut bestellt.“ Wir bestätigen das mit Freuden und fügen unserem Glückwunsch an den hochverehrten Staatsmann den Ausdruck der Hoffnung hinzu, dass es ihm noch lange vergönnt sein möge, sich der Früchte seines Schaffens zu freuen, das preussische und deutsche Eisenbahnwesen sich weiter entwickeln zu sehen im Sinne der einheitlichen Verwaltung, durch deren Schaffung innerhalb Preussens er selbst so grosse Erfolge erzielt hat. Die Erkenntniss, dass der Weg der Reichseisenbahnen für die deutsche Eisenbahneinheit ungangbar sei, hat er in den Jahren gewonnen, als ihm vor seiner Ministerthätigkeit die Leitung des Reichseisenbahnamtes anvertraut war. Jetzt am Abend seines Lebens sieht er die Bestrebungen nach einem engeren Zusammenschluss der deutschen Eisenbahnen mit erneuter Kraft erwachen. Sein Amtsnachfolger hat die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft geschaffen. Dass auf diesem Wege wird weiter geschritten werden, ist ja sehr zweifelhaft; aber wir dürfen wohl hoffen, dass es dem Zusammenwirken des nationalen Gedankens mit der wirthschaftlichen Nothwendigkeit gelingen wird, für eine grössere Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens einen Weg zu finden, der unter Wahrung der Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungen die unverkennbaren Vortheile solchen Zusammenschlusses gewährt.

v. M.

Der Streit um die neuen Untergrundbahnen Londons.

Dieser Streit hat zu allgemeiner Ueberraschung Ende Oktober einen unerwarteten Abschluss gefunden: Pierpont Morgan, der bekannte Trustkönig Amerikas, ist durch seine eigene Methode von einem Landsmann auf englischem Boden übertrumpft worden.

Zum Verständniss der Vorgänge sei kurz wiederholt, worum es sich handelt. Schon in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts sind in London zwei elektrische Untergrundbahnen eröffnet worden: die City-Südlondon- und die City-Waterloo-Bahn. Aber erst die Erfolge, die die Centrallondonbahn seit dem Jahre 1900 aus ihrer Verbindung zwischen der City und den westlichen Vororten herausgezogen hat, haben die Aufmerksamkeit unternehmender Finanzleute allgemeiner auf das neue Verkehrsmittel gezogen, und wie die Pilze schossen nunmehr neue Untergrundbahnprojekte für London empor. Mehrere dieser Pläne haben bereits die Genehmigung des Parlaments erhalten, darunter die Bakerstreet-Waterloobahn, die den Nordwesten Grosslondons mit der Waterloostation der Südwestbahn verbinden soll, und die Great Northern-Strandbahn, die von Nordosten her in das sogenannte Westend Londons, das Viertel der eleganten Ladengeschäfte und Behörden, führen wird. Diese beiden Linien sind einer Finanzgruppe konzessionirt worden, an deren Spitze der Amerikaner Yerkes steht und deren Finanzgeschäfte von dem Bankhaus Gebr. Speyer geleitet werden, das ausser in London in Frankfurt a/M. und Newyork Niederlassungen besitzt; die amerikanische Elektrizitätsgesellschaft Westinghouse steht hinter dieser Gruppe.

Dasselbe Finanzsyndikat hat es im Jahre 1901 verstanden, das Uebergewicht in der Metropolitan District Railway Company zu erhalten, und diese Macht benutzt, die mit Dampf betriebenen Linien dieser alten Untergrundbahn für elektrischen Betrieb einrichten zu lassen. Es ist wohl noch in Erinnerung, dass infolge dessen die Umwandlung der mit der District Company in enger Verbindung stehenden Metropolitan Railway ebenfalls der Westinghouse-Gesellschaft zugefallen ist.

Unter den noch unentschiedenen Projekten, die in der letzten Tagung des britischen Parlaments zur Genehmigung eingereicht sind, stehen drei im Vordergrund des Interesses: 1. beantragte die Centrallondonbahn, ihre schon bestehende, von der Bank von England nach Shepherd's Bush führende Linie nach Hammersmith verlängern und unter dem grossen Strassenzuge Piccadilly-Strand zur Bank zurückleiten zu dürfen, um so einen geschlossenen Ring herzustellen; 2. wollte aber auch die Yerkes-Gruppe von Charing Cross unter Piccadilly hin nach Hammersmith eine Untergrundbahn bauen und 3. endlich traten Pierpont Morgan und die United Tramways Company of London gemeinsam mit dem Antrag hervor, eine grosse Durchgangslinie von den westlichen Vororten durch Westend und City hindurch nach den östlichen Vororten ihnen zu genehmigen. Eben dieses Durchgangsverkehres wegen entschied sich im Sommer dieses Jahres der Ausschuss des Oberhauses dafür, den Plan der Morgan-Gruppe zur Genehmigung zu empfehlen, und zwar unter lautem Widerspruch nicht nur der beiden anderen Antragsteller, sondern auch zahlreicher Sachkenner, die die Unterlagen der Morgan'schen Verkehrsberechnungen und die technischen Einzelheiten bemängelten und die Ringlinie der Centrallondonbahn für das beste der konkurrirenden Projekte erklärten. Das Unterhaus schloss sich jedoch der Entscheidung der Lords an und überwies nur den Antrag von Morgan und Genossen seinem Ausschuss zur näheren Prüfung mit dem ausdrücklichen Auftrage, die Pläne der Morgan-Gruppe und die der United Tramways Company, wie sie als Einheit gedacht waren, so auch als Einheit zu behandeln. Auch jetzt verstummte der Widerspruch nicht; man machte geltend, dass die Centrallondonbahn schon reiche Erfahrungen im Betriebe gesammelt habe und mit der geplanten Linienführung dem Bedürfniss entspreche, dass die Yerkes-Gruppe durch die Verbindung mit der Metropolitan District Railway ebenfalls einen Durchgangsverkehr in grossem Umfange einrichten könne und das Verdienst habe, auf dem Gebiete elektrischer Untergrundbahnen mit bahnbrechend gewesen zu sein, dass Morgan dagegen ohne jede Sachkenntniss sei und „die Hand nach dem

goldenen Apfel erst ausgestreckt habe, als das Gold daran festgestellt sei". Trotzdem erwartete man allgemein, dass die Anträge der vereinigten Morgan- und United Tramways-Gruppe auch die endgültige Genehmigung erhalten würden, und so sah man ohne weitere Spannung den Sitzungen des Unterhausausschusses entgegen.

Aber es kam anders. Kaum hatte am 21. Oktober der Vorsitzende des Ausschusses dessen erste Sitzung eröffnet, da erbat sich der Vertreter der United Tramways Company das Wort zu einer Erklärung, die die Grundlagen des Verfahrens berühren würde, und er zog zu allgemeiner Ueberraschung den Antrag seiner Auftraggeberin zurück. Selbst der Vertreter der Morgan-Gruppe, die doch bisher Hand in Hand mit der Tramways Company vorgegangen war, hatte keine Ahnung von diesem Vorhaben. Dem Ausschuss aber blieb nichts anderes übrig, als das Gesuch Morgan's abzuweisen; hatte doch das Unterhaus ausdrücklich den Auftrag dahin ertheilt, die beiden Anträge als Einheit zu behandeln. Nach englischem Brauch ist damit das ganze Verfahren ergebnisslos geworden; die Gesuche sind, wenn ihnen weitere Folge gegeben werden soll, in der neuen Tagung ganz neu einzubringen, und die Prüfung durch Ausschüsse beider Häuser des Parlaments ist mit all' ihren Umständlichkeiten und riesigen Kosten zu wiederholen; der Streit der konkurrirenden Parteien kann noch einmal beginnen. Ganz London fragte natürlich: was war geschehen, was hatte die Partner getrennt? Die Antwort brachten alsbald einige Rundschreiben der Firma Morgan, der United Tramways Company und der Firma Speyer.

Aus diesen Veröffentlichungen geht hervor, dass schon im Laufe des Sommers der Vorsitzende der United Tramways Company Veranlassung hatte, sich über die verletzende Behandlung zu beklagen, die den Vorschlägen seiner Gesellschaft von dem englischen Theilhaber der Firma Morgan, Sir Edward Clinton Dawkins, M. P., zu Theil werde. Es handelte sich namentlich um die Abgrenzung des Einflusses, den die beiden Partner auf das gemeinsam zu betreibende Unternehmen auszuüben hätten: die United Tramways verlangten Gleichstellung mit der Firma Morgan, während diese für sich das Uebergewicht beanspruchte; dies wollten aber die Tramways um so weniger bewilligen, als sich schon während der Verhandlungen des Oberhausausschusses, wie der Vorsitzende der Gesellschaft jetzt schreibt, „eine beklagenswerthe Unkenntniss in allen praktischen Fragen" (the lamentable want of knowledge on all practical questions) bei den Vertretern der Morgan-Gruppe gezeigt hätte. Dabei ist ein sehr bezeichnender Unterschied zwischen englischer und amerikanischer Finanzirungsweise zur Wirkung gekommen; Morgan wollte nämlich in derselben Art, wie in Amerika derartige Unternehmungen behandelt zu werden pflegen, das Aktienkapital um etwa 1 000 000 £, also rund 20 000 000 ℳ, über den thatsächlichen Bedarf hinaus festsetzen, d. h. „verwässern", um auf diese Weise sich selbst für seine „promotor"-Dienste bezahlt zu machen, und die Tramways Company, in der ausschliesslich englisches Kapital steckt, wollte hiervon nichts wissen, da ein solches Verfahren dem Parlament nicht zugemuthet werden könne. Zum Bruch ist es gekommen, als ein von den United Tramways neu ausgearbeiteter Plan gemeinsamen Vorgehens schon noch drei Tagen von Sir Clinton Dawkins mit dem Bemerken zurückgegeben wurde, dass die Firma Morgan durchaus ablehne, auf einer solchen Grundlage zu verhandeln. „Kein Mann von Selbstachtung konnte", so schreibt der Vorsitzende der Strassenbahngesellschaft, „sich ein solches Verfahren weiter bieten lassen" (no self-respecting man could tolerate a continuance of this treatment). Der Versuch der Firma Morgan, den zerrissenen Draht wieder anzuknüpfen, scheiterte an der endgültigen Ablehnung der United Tramways Company.

Nun bedeutet es aber für diese Gesellschaft, die in Hammersmith und den benachbarten Vororten ein Netz elektrischer Strassenbahnen bereits ausbaut, natürlich einen nicht zu unterschätzenden Vortheil, einen unmittelbaren Anschluss nach London selbst zu erhalten. Der Vorstand trat daher, nachdem er die Beziehungen zu Morgan abgebrochen hatte, in Verhandlungen mit Gebrüder Speyer, d. h. mit der Yerkes-Gruppe. Diese griff natürlich sofort zu, übernahm den gesammten Bestand der gewöhnlichen Aktien der United Tramways und erwarb damit den maassgebenden Einfluss auf die Leitung auch dieser Gesellschaft; der erste Schritt war jene Zurückziehung des Konzessionsgesuches der Strassenbahngesellschaft, die den bis dahin im Vortheil gewesenen Wettbewerber im Kampf um die Untergrundbahnen aus dem Sattel gehoben hat.

Dass sich diese Verhandlungen so ganz unbemerkt und binnen wenigen Stunden abspielen konnten, findet seine Erklärung in der Eigenart der meisten englischen Gesellschaften. Denn wenn diese auch ihr Kapital in Aktien eintheilen, so bleibt ihnen doch in der Regel das persönliche Element sehr viel stärker als auf dem Festland dadurch gewahrt, dass die Gründer die Mehrheit der Aktien in den eigenen Händen behalten und auch mit dem Rest sich nicht an den öffentlichen Markt wenden, ihn vielmehr im leicht übersehbaren Kreise der Geschäftsfreunde unterbringen und dadurch jeder öffentlichen Kontrole sich entziehen. So war es den Leitern der United Tramways ein leichtes, an Gebrüder Speyer alle gewöhnlichen Aktien (common shares im Gegensatz zu preferred shares) auszuliefern. Während es aber in Amerika eine ganz allgemeine Erscheinung ist, dass derartige Besitzverhältnisse zur Regelung des Wettbewerbs in ausgiebigster Weise ausgenutzt werden, bezeugt es die alles beherrschende konservative Anschauungsweise des englischen Geschäftsleben, dass dieser Londoner Vorgang gerade aus diesem Grunde so gewaltiges Aufsehen macht. Tageszeitungen, technische und wirthschaftliche Fachzeitschriften aller politischen Richtungen erklären es übereinstimmend für höchst beklagenswerth, dass solche „amerikanischen" Machenschaften in England haben Anklang finden können, dass Kapitalverschiebungen in solchem Umfang vorgenommen worden sind, um den Wettbewerb eines lästigen Rivalen auszuschalten, Monopolbetriebe zu ermöglichen. Und dass das Parlament dabei so viel Zeit vergeblich aufgewendet hat, verschärft natürlich die Missstimmung, aus der heraus man das eine ganz übersieht: es ist nicht das erste Mal, dass amerikanische Finanzmethoden in englische Gewohnheiten eingreifen; die Vorgänge in der Schifffahrtsorganisation, die Gründung des Morgan-Trusts ist auf dieselbe Weise zustande gekommen. Bezeichnend und deshalb von allgemeinerem Interesse ist an der Londoner Erscheinung vielmehr erstens, dass englisches Selbstgefühl in diesem Falle sich gegen die Herrschaftsgelüste der amerikanischen Kapitalisten gewehrt hat, und zweitens, dass doch wieder amerikanische Organisatoren haben eingreifen müssen, den Sieg vollständig zu machen.

-d.

Der Tod des Geheimen Raths Friedrich Krupp

zu Essen hat eines der grössten gewerblichen Unternehmen des Deutschen Reiches seines Inhabers und Leiters beraubt und ist mithin ein Ereigniss von hoher und ernster wirthschaftlicher Bedeutung. Wir hatten noch vor kurzem in Nr. 56 S. 878 dieser Zeitung den Umfang und die Leistungsfähigkeit der unter Krupp'scher Verwaltung stehenden Werke eingehend besprochen, die tragische Wendung, welche das Geschick ihres Inhabers genommen hat, lässt uns noch einmal des Mannes gedenken, der als der grösste private Arbeitgeber der Welt stets wie ein Vater mit höchster Freigebigkeit für eine Beamten- und Arbeiterschaar von 43 000 Köpfen gesorgt hat. Stehen doch die Krupp'schen Wohlfahrtseinrichtungen geradezu einzig in ihrer Art da, und haben sie zugleich als Beispiel und als Muster gedient für alle ähnlichen Anstalten der ganzen Welt

Zunächst hatte das schnelle Anwachsen der Fabrik, deren Arbeiterzahl 1858 das erste Tausend, 1861 das zweite, 1863 das vierte, 1869 das sechste und 1872 das zehnte Tausend überschritt, die Erbauung von Arbeiterkolonien geradezu zur Nothwendigkeit gemacht, da die Privatindustrie für solche Bedürfnisse nicht sorgen wollte und auch nicht in der Lage war, das damit verbundene Wagniss auf eigene Rechnung zu übernehmen. Der Beginn des Baues von Arbeiterwohnungen fällt nach einer im „Glückauf" gegebenen Darstellung in das Jahr 1861. In grösserem Maasse und mit grösseren Mitteln bethätigte sich die Fürsorge der Firma für Wohnungen ihrer Angestellten jedoch erst von 1871 ab. Von da bis 1874 entstanden in rascher Folge die geschlossenen Wohnstätten, die sogen. Kolonien Neu-Westend, Nordhof, Baumhof, Schederhof und Cronenberg, denen sich die Kolonien Alfredshof, Friedrichshof und Altenhof anschlossen. Von den am Ende des Jahres 1901 vorhandenen 4274 Wohnungen entfallen 191 auf die Invalidenkolonie Altenhof, die übrigen 4083 sind an Werksangehörige vermiethet.

Hervorragendes zum Wohle der Arbeiter leistet seit Jahren die Krupp'sche Konsumanstalt, die den Werksangehörigen nahezu alle Lebensmittel und Haushaltungsgegenstände in guter Beschaffenheit zu angemessenen Preisen liefert und durch den ausschliesslichen Verkauf gegen Baarzahlung auch dem verderblichen Kaufen auf Kredit entgegenarbeitet und die Arbeiter an eine geregelte Hauswirthschaft gewöhnt. Die Konsumanstalt, die seit 1868 besteht, wurde bis 1890 auf Rechnung der Firma geführt, seitdem besteht die Einrichtung, dass den sie benutzenden Werksangehörigen aus dem erzielten Ueberschusse ein Rabatt zugewendet wird. Im Geschäftsjahre 1900/01 betrug die Zahl der Rabattberechtigten 21496. Ein weiteres Gebiet der Arbeiterfürsorge, die Gesundheitspflege, hat gleichfalls das Interesse der Firma schon frühzeitig in Anspruch genommen. Eine auf der Gussstahlfabrik eingerichtete Krankheitsstatistik, die sich auf etwa 25000 Personen erstreckt, bietet die erforderlichen Handhaben zur Beurtheilung der Gesundheit der Werksangehörigen. In der 1875 eröffneten Industrieschule sollen Mädchen und Frauen in allen weiblichen Handarbeiten gründlich ausgebildet werden, nicht nur für die Zwecke des eigenen Haushalts, sondern auch zur Förderung der Erwerbsfähigkeit. Der Unterricht ist in erster Linie für Töchter und Frauen von Werkstattsangehörigen bestimmt, jedoch werden, soweit die Räume und Lehrkräfte es gestatten, auch solche, welche nicht zum Verbande der Krupp'schen Werke gehören, zugelassen. Es besuchten die Schule im Jahre 1901 durchschnittlich 166 Erwachsene und 2192 schulpflichtige Mädchen. Die seit 1889 bestehende Haushaltungsschule hat den Zweck, nicht mehr schulpflichtige Töchter von Krupp'schen Arbeitern durch praktische Anleitung in der Führung eines einfachen Haushaltes auszubilden. Dem Bildungsstreben der Arbeiter kommt entgegen der Krupp'sche Bildungsverein. Seine Mitgliederzahl betrug in 1901 nach noch nicht dreijährigem Bestehen bereits 950 Personen. Die Bücherhalle stammt aus dem Jahre 1899; sie steht jedem Werksangehörigen zur Benutzung offen und zählt gegenwärtig etwa 30000 Bände, wobei sich der tägliche Bücherumsatz auf fast 900 Bände stellt. Unübertroffen sind auch die von der Firma zur Erholung der Werksangehörigen geschaffenen Einrichtungen; soweit die Arbeiter in Frage kommen, sind hier zu nennen: das Werkmeisterkasino, die Bierhallen, die zum Theil mit grösseren Sälen zur Abhaltung von Vereinsabenden und Festen versehen sind, und die Erholungsgärten, welche die zwei grössten Kolonien Kronenberg und Schederhof besitzen. Von jeher hat sich die Firma bemüht, ihre Werksangehörigen zur Förderung des Sparsinns zu erziehen. Industrieschule und Lohnzahlungsmethode bei Lehrlingen werden in den Dienst dieser Aufgabe gestellt, ihr dient ferner der von der Firma ins Leben gerufene Lebensversicherungsverein und das Sparbüro der Gussstahlfabrik, das für alle Werksangehörigen den Verkehr mit den öffentlichen Sparkassen, insbesondere die Einzahlung und Auszahlung von Spargeldern übernimmt.

Die grossartigen Aufwendungen der Firma für Arbeiterpensions- und Krankenunterstützungskassen übergehen wir, da wir sie bereits in unserem oben angegebenen Berichte gebührend ins Licht gesetzt haben, und bemerken nur noch, dass der Verstorbene getreulich den Worten seines Vaters nachgelebt hat, die ihm einst als Richtschur vorgeschrieben wurden und die jetzt auf eherner Tafel an dem sorgfältig erhaltenen Häuschen des ersten Werkbesitzers zu Essen eingegraben stehen: „Der Zweck der Arbeit soll das Gemeinwohl sein, dann bringt Arbeit Segen, dann ist Arbeit Gebet. Möge in unserem Vaterlande jeder vom Höchsten bis zum Geringsten mit gleicher Ueberzeugung sein häusliches Glück dankbar und bescheiden zu begründen und zu befestigen streben, dann ist mein höchster Wunsch erfüllt."

Das schönste Zeugniss für den Verstorbenen hat soeben der Deutsche Kaiser vor der ganzen Welt abgelegt, indem er es sich nicht nehmen liess, dem Verstorbenen selbst die letzte Ehre zu erweisen. In unvergesslichen Worten hat er sich als seinen Freund bekannt und ihn als einen kerndeutschen Mann bezeichnet, der stets nur für andere gelebt und stets nur das Wohl des Vaterlandes, vor allem aber das seiner Arbeiter im Auge gehabt habe.

Das Verkehrswesen im Kriege.

In den v. Löbell'schen „Jahresberichten über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen" hat der Hauptmann Engels im preussischen Eisenbahnregimente Nr. 2 einen Aufsatz über das militärische Verkehrswesen veröffentlicht, der jetzt auch im Sonderabdruck (Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Preis 80 ₰) erschienen ist. Wir haben des Verfassers noch Nr. 41 S. 674 und Nr. 78 S. 1174 d. Ztg. gedacht, wo wir über einen von ihm im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin gehaltenen Vortrag berichteten. Leider ist inzwischen der hochbegabte Mann seinem Berufe, dem er mit so eifriger Hingabe diente, durch den Tod entrissen worden, und wenn wir seiner eingangs gedachten Arbeit eine entsprechende Würdigung zu Theil werden lassen, so müssen wir zugleich unserem Bedauern Ausdruck geben, dass ein so vielversprechendes Leben einen so frühen Abschluss gefunden hat.

Als im Jahre 1870 im deutsch-französischen Kriege die ersten wuchtigen Schläge mit so überraschendem Erfolge zu Gunsten Deutschlands fielen, das urplötzlich aus der Rolle des Angegriffenen zu einem vollständigen Vorstosse mit breiter Front vorgehen konnte, da wurde auch dem in militärischen Dingen minder Erfahrenen klar, welch' grosse Bedeutung eine richtige Ausnutzung der gegebenen Transportmittel für die Kriegführung hat. War es doch durch eine schon im Frieden mit der grössten Umsicht vorbereitete Benutzung der Eisenbahnen gelungen, den Aufmarsch der deutschen Armee so zu beschleunigen, dass sie den Krieg von Anfang an auf feindliches Gebiet hinübertragen und den noch mit Vorbereitungen beschäftigten Gegner zunächst in der Entwickelung seiner Kräfte gründlich stören und schädigen konnte. Seit jener Zeit haben alle europäischen Staaten es sich ernstlich angelegen sein lassen, diejenigen Hilfsmittel, welche die fortschreitende Verkehrstechnik bietet, in den Dienst der Landesvertheidigung zu stellen, und dieses Bestreben hat zur Bildung neuer Heerestheile geführt, welche unter dem Namen der „Verkehrstruppen" sich jetzt als Eisenbahn- sowie als Telegraphen- und Luftschifferabtheilungen den altbestehenden Heereskörpern anreihen. Während die letzteren dem Nachrichtenwesen im Kriege ihre Dienste zu widmen haben, fällt den ersteren die Sorge für das militärische Transportwesen zu. Die hierbei leitenden Gesichtspunkte deutet der Verfasser in folgenden ebenso zutreffenden wie anschaulichen Ausführungen an:

> „Die stete Erhaltung der Kraft zahlreicher und starker Armeen und der nothwendige Ersatz ihres fortwährenden Kraftverbrauchs im Kriege bildet eine der Hauptsorgen für jede Heeresleitung. Je weiter deren Absichten gehen, und je thatkräftiger sie den Krieg durchführt, um so drückender wird ihr im allgemeinen diese Sorge werden. Dieselbe wächst in gleichem Maasse überdies noch mit der Annäherung an den Gegner und der Grösse seiner Einwirkung, mit der Entfernung von der ursprünglichen Operationsbasis und der Länge der Verbindungslinien, mit den natürlichen und künstlichen Schwierigkeiten des Geländes sowie mit der Ungunst des Klimas und der Witterung. Und doch darf sie gerade in den schwierigsten Lagen dem Feldherrn am wenigsten fühlbar sein, um seine Thatkraft nicht lähmend zu beeinflussen. Bis vor wenigen Jahrzehnten war das Kriegstransportwesen fast allein auf die engbegrenzte menschliche und thierische Schnelligkeit, Kraft und Ausdauer angewiesen. Für die Kriegführung der Jetztzeit würde dies auch nicht im entferntesten mehr ausreichen. Nicht nur mit dem Anwachsen der Zahl und Grösse der Armeen, wie ein Zukunftskrieg sie auf den Plan rufen wird, sondern mehr noch mit dem Bestreben, solchen Heeresmassen gleichzeitig auch grösste Beweglichkeit und gesicherte Verwendbarkeit nach einheitlichem Willen zu verleihen, musste die Entwickelung der Verkehrsmittel Schritt halten. Das Wachsen der räumlichen Ausdehnung der Kriegsschauplätze und ihre trotzdem rasch eintretende Aussaugung machte daher im Verein mit dem hochgesteigerten Bedarf an schwerem Kriegsmaterial sowie dem grossen Verbrauch an Munition aller

Art die Verwendung der mechanischen Kräfte des Dampfes, der Elektrizität und hochgespannter Gase zur zwingenden Nothwendigkeit.“

Als ein Beispiel, in welcher Weise sich die Ausserachtlassung des Transportwesens für den ganzen Ausfall eines Feldzuges geradezu als entscheidend erweisen kann, wird dann Napoleons Feldzug in Russland angeführt.

„Bei einem Zusammentreffen vieler ungünstiger Umstände endeten die Operationen der grossen Armee 1812 mit einem so gänzlichen Niederbruch, weil mit den verfügbar gemachten Transportmitteln die zwischen der Operationsbasis an der Weichsel und dem Operationsgebiet tief im Innern Russlands erforderlichen Gesammttransportleistungen nicht zu bewältigen waren. Diese betrugen etwa 3 000 000 tkm täglich; sie erforderten bei den Widerständen, wie die russischen Wege sie damals zur Winterszeit geboten haben werden, einen Aufwand von 30 000 bis 40 000 Etappenfuhrwerken zu je 1 bis 2 t Tragfähigkeit; 1/3 Million Pferde und Hunderttausende von Menschen hätten in den Transportdienst auf den rückwärtigen Verbindungen eingestellt werden müssen, um den Anforderungen desselben dauernd zu genügen, und eine meisterhafte Anwendung der Betriebstechnik und der Kunst, Strassen zu bauen und in Stand zu halten, sowie eine eiserne Faust zur Aufrechterhaltung der Manneszucht auf den rückwärtigen Verbindungen hätten dann ausserdem noch dazu gehört, um die gesicherte Durchführung der erforderlichen Transportleistungen zu gewährleisten. Heute würde die Sachlage dem Wesen nach dieselbe, hinsichtlich der Mittel aber doch eine weit günstigere sein.“

Betreffs der an ein leistungsfähiges Kriegstransportwesen zu stellenden Anforderungen gelangt der Verfasser zu folgenden Ergebnissen:

„Die Grösse des täglichen Gesammttransportbedarfs kann man unter mittleren Verhältnissen für je 100 000 Kombattanten und je 100 km Länge der Verbindungslinien auf rund 125 000 tkm veranschlagen. Man darf hierbei annehmen, dass die diesem Bedarf entsprechenden Nachschubtransportmittel mit Sicherheit auch dazu ausreichen, das Operationsgebiet von allem Ballast an Kranken, Verwundeten, Kriegsgefangenen, unbrauchbarem Kriegsmaterial und an Kriegsbeute durch Fortschaffung nach der Etappenbasis und weiter rückwärts zu befreien. Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass zeit- und stellenweise — besonders nach verlustreichen Schlachten, während der Vorbereitung grosser Unternehmungen, der Durchführung des Angriffs auf Festungen sowie infolge des Baues von Voll- und Feldbahnen im Etappengebiet und der Ausstattung derselben mit Betriebsmitteln — die täglichen Transportleistungen die vorangegebene Grösse um ein Mehrfaches überschreiten. Erwägt man weiterhin, dass derartige Bedarfssteigerungen im Ernstfalle überraschend auftreten können, und dass die Zahl der Kombattanten auf europäischen Kriegsschauplätzen in Zukunft viele Hunderttausende betragen wird, so ergibt sich die Nothwendigkeit, für die Versorgung heutiger Heeresmassen täglich viele Millionen Tonnenkilometer an Transportleistungen sicherstellen zu müssen. Dies dürfte die bisherige Berechtigung der Ansicht, dass die Frage des Nachschubs noch als eine ungelöste zu betrachten sei, wohl jedem einleuchtend machen. Und ebenso erklärlich lassen die bisher angeführten Thatsachen es erscheinen, wie schwerfällig sich die Operationen und Bewegungen heutiger Massenheere ohne Zuhilfenahme aller Mittel der heutigen Transporttechnik vollziehen würden. Mit grösster Vorsicht müssen erstere, wenn auch zum Kummer unternehmenderer Führer, den thatsächlichen Leistungen der verfügbar zu machenden Transportverkehrsmittel trotz der ungeahnten Entwickelung in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts und in der neuesten Zeit angepasst werden.“

Eine sehr eingehende Betrachtung wendet Engels sodann noch der Verwendung der Selbstfahrer im Kriegsfalle zu, denen er einen ganz hervorragenden Werth beimisst, jedoch vorläufig nur in soweit, als es sich um Dampfselbstfahrer und um Erhaltung der rückwärtigen Verbindungen handelt.

„Es können heute auch in Deutschland schon derartige Dampfselbstfahrer hergestellt werden, welche in Bezug auf Betriebssicherheit, Einfachheit und Dauerhaftigkeit durchaus kriegsbrauchbar sind. Bei richtiger Triebradkonstruktion und geeigneter Einrichtung können sie selbst auf den schlechtesten Wegen, im Ausnahmefall sogar querfeldein fahren und überall da durchkommen, wo Pferdefuhrwerke noch fahren können. Wasser werden sie allerdings höchstens für 50 km, Brennstoffe für 100 km Wegstrecke mitzunehmen imstande sein. Ob dies aber auch noch für die Strassen und Wege zwischen der vorgeschobenen Operationsbasis und dem Bereich der fechtenden Truppen zutreffen wird, ist heute noch zweifelhaft. Hier würden nur Einzelselbstfahrer mit Achsbelastungen von weniger als 2 t in Frage kommen und sich vielleicht einmal neben dem zwei- und vierspännigen Fahrzeug der Kolonnen und Trains einen Platz im Transportdienst erringen; sie würden mithelfen, die Unzuträglichkeiten zeitweise nothwendiger weiter räumlicher Trennung der Kolonnen und Trains von den fechtenden Truppen auszugleichen sowie gelegentlich auch die Beweglichkeit der schweren Artillerie des Feldheeres in schwierigem Gelände wirksam zu unterstützen.“

Hinsichtlich des Gebiets der fechtenden Truppen selbst spricht der Verfasser seine Ansicht dahin aus, dass hier die thierische Zugkraft niemals durch Maschinenkräfte werde zu ersetzen sein.

Eine dem Aufsatze eingefügte Uebersicht der in den einzelnen Staaten bislang zur Aufstellung gelangten Eisenbahntruppen ergibt für Deutschland 3 Regimenter zu je 2 Bataillonen, ferner 1 Bataillon zu 3 Kompagnien und 1 Betriebsabtheilung zu 3 Kompagnien, für Frankreich 1 Regiment zu 3 Bataillonen, für Russland 7 Eisenbahnbataillone zu je 6 Kompagnien und 2 Betriebskompagnien, für Oesterreich 1 Eisenbahn- und Telegraphenregiment zu 3 Bataillonen, 1 Ersatzbataillonkadre, für Italien 1 Eisenbahnbataillon, 2 Betriebskompagnien, 4 Arbeiterkompagnien, für England 1 Eisenbahnbataillon zu 2 Kompagnien, für Japan 1 Bataillon zu 2 Kompagnien.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Neue Bedingungen für den Verkauf ausgemusterter Eisenbahnfahrzeuge** (Lokomotiven und Wagen) sind vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten aufgestellt und den königlichen Eisenbahndirektionen mit der Maassgabe mitgetheilt, dass bei derartigen Anlässen auf grösstmögliche Beschleunigung der Zuschlagertheilung hinzuwirken ist. Im übrigen sind die Bieter drei Wochen vom Tage der Verdingung ab an ihre Angebote gebunden. Eine Uebertragung des Vertrages auf andere ist dem Käufer ohne Genehmigung der Eisenbahnverwaltung nicht gestattet. Stirbt der Unternehmer vor völliger Erfüllung des Vertrages, so hat die Eisenbahnverwaltung die Wahl, ob sie das Verhältniss mit seinen Erben fortsetzen oder als aufgelöst betrachten will.

— **Beschleunigte Zollabfertigung.** Um die zollamtliche Abfertigung und Auslieferung der vom Auslande in Berlin eingehenden Obst- und Gemüse- sowie sonstigen leicht verderblichen Sendungen zu beschleunigen, ist, wie die königliche Eisenbahndirektion Berlin den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft mitgetheilt hat, auf dem Anhalt-Dresdener Güterbahnhofe die Einrichtung getroffen worden, dass die dort befindliche Zollabfertigungsstelle bis auf weiteres auch an den Sonntagen geöffnet ist, und zwar von 8½ bis 10 Uhr Vormittags. Es wird durch diese Erweiterung des Abfertigungsdienstes insbesondere die Möglichkeit gegeben, künftig Eilgut- und Gepäcksendungen, welche am Sonnabend Abend, nach Schluss der Zollabfertigungsstelle, eingegangen sind, auch am Sonntag zollamtlich abzufertigen und ausgehändigt zu erhalten.

— **Bezirkseisenbahnrath Königsberg i/Pr.** Am 25. d. Mts. wurde in Danzig unter dem Vorsitze des Eisenbahndirektionspräsidenten Simson - Königsberg i/Pr. die 17. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. abgehalten, an welcher ausser den Mitgliedern des Bezirkseisenbahnrathes bezw. deren Stellvertretern Vertreter der drei betheiligten Eisenbahndirektionen und solche der ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn theilnahmen. Es wurden hierbei u. a. folgende Beschlüsse gefasst: a) Der Antrag auf Aufhebung der billigen Fahrpreise für Arbeitertransporte nach dem Westen wurde angenommen. b) Dem Antrage auf Abänderung der Bestimmungen über Rückzahlung bei nicht abgefahrenen Fahrtausweisen dahingehend, dass bei Gesellschaftsfahrten oder Reisen, wo für eine Anzahl von Personen von einem Unternehmer die Fahrtausweise gelöst sind und von diesem vorkommendenfalls Fahrgelder zurückgefordert werden, nicht für jeden nicht ausgenutzten Fahrtausweis eine Schreibgebühr von 1 ℳ erhoben wird, sondern nur einmal eine

solche für sämmtliche gelösten Fahrtausweise, wurde zugestimmt. c) Der Antrag wegen Aufnahme von Seehafenplätzen als Versandstationen in die Ausnahmetarife E 1 und 9 S wurde angenommen. d) Der Antrag auf Erweiterung des Getreideausnahmetarifs vom 13. Dezember 1897 wurde im Interesse der heimischen Landwirthschaft abgelehnt. Desgleichen ein von dem Vertreter der Handelskammer in Stolp gestellter Antrag, behufs Erleichterung der Versorgung der Mühlen mit trockenem Getreide die beantragte Maassnahme unter Ausdehnung auf den Regierungsbezirk Köslin als Nothstandstarif mit Gültigkeit bis 1. Oktober 1903 zu gewähren. e) Ein Antrag auf Ermässigung der Fracht für Ziegelsteine wurde entsprechend dem in der Sitzung des ständigen Ausschusses des Bezirkseisenbahnrathes in Elbing am 12. d. Mts. gefassten Beschlusse vertagt. Bei der alsdann folgenden Besprechung von Fahrplanangelegenheiten wurde der Antrag auf Früherlegung des Zuges 906 auf der Strecke Tilsit-Labiau-Königsberg i/Pr. und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit dieses Zuges zurückgezogen, dagegen der Antrag auf Einlegung eines Abendzugpaares zwischen Culm und Unislaw sowie eines Abendzuges von Bromberg nach Culmsee bezw. Schönsee angenommen.

— **Die Bahnstrecke Siegersdorf-Lorenzdorf,** welche in Siegersdorf an die Strecke Liegnitz-Kohlfurt anschliesst, ist am 25. d. Mts. dem Verkehr übergeben worden.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** In mehreren Tageszeitungen ist erwähnt, dass verschiedene Beamtenklassen dieser Gesellschaft Anträge auf Gehaltserhöhung an die Direktion gerichtet haben. Wie wir erfahren, sind im Jahre 1897 die Besoldungen der Lübeck-Büchener Beamten neu geregelt und dabei insbesondere statt der bisherigen 5 jährigen Alterszulagen 3 jährige eingeführt worden. Die Beamten waren infolge dessen grossentheils günstiger gestellt, als ähnliche Beamte des lübeckischen Staates. Im laufenden Jahre ist nunmehr eine Neuregelung der Gehälter der letzteren und zwar ebenfalls mit Einführung der 3 jährigen Alterszulagen vorgenommen worden, die zur Folge gehabt hat, dass jetzt die staatlichen Gehälter zum Theil diejenigen der Eisenbahn übersteigen. Da die grosse Mehrzahl der Lübeck-Büchener Beamten — abgesehen von den Bahnwärtern — in Lübeck ansässig ist, auch dort sowie auf einigen anderen Stationen die Wohnungsmiethen gestiegen sind, so hat die Direktion eine Nachprüfung ihres Normal-Besoldungsplanes in Aussicht genommen, um diesen mit den veränderten Verhältnissen in Einklang zu bringen. In derselben Richtung bewegen sich die erwähnten Anträge. Das finanzielle Ergebniss der vorzuschlagenden Aenderungen lässt sich noch nicht übersehen.

— **Einfluss der Einführung der IV. Wagenklasse und der Verlängerung der Rückfahrkartengültigkeit.** Hierüber entnehmen wir einem Bericht über die Betriebsergebnisse der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahnen im Betriebsjahr 1901/02, aus dem wir die Hauptzahlen in Nr. 91 S. 1391 d. Ztg. mitgetheilt haben, folgende Bemerkungen:

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die am 1. Oktober 1900 und 1. Mai 1901 erfolgte Einführung der IV. Wagenklasse auf fünf Theilstrecken sowie die mit dem 4./5. Juli 1901 in Kraft getretene Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr nicht ohne Einfluss geblieben sind. Das Nebeneinanderbestehen beider Maassnahmen während neun Monate des Berichtsjahres schliesst eine ziffermässige Nachweisung der Wirkung der einen und der anderen Maassnahme aus. Soviel kann jedoch festgestellt werden, dass die Einführung der IV. Wagenklasse, die zu einer Steigerung des Verkehrs in dieser Klasse um 21,9 % gegen das Vorjahr geführt hat, eine nicht unerhebliche Einnahme-vermehrung, die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten einen Einnahme ausfall bewirkt hat. Durch die Verkehrssteigerung in der IV. Wagenklasse ist naturgemäss die Zahl der in der III. Wagenklasse beförderten Personen zurückgegangen — um 3,69 % —, indess ist ein Einnahme-ausfall hierdurch nicht veranlasst worden, da die durchschnittliche Beförderungsstrecke für jede Person in der III. Wagenklasse sich um 4,08 % erhöht hat.

— **Der Bau der Bahn von Mainz in der Richtung auf Neunkirchen** wird, wie die „Berl. N. Nachr." erfahren, auf pfälzischem Gebiet, das in der Hauptsache in Frage kommt, eifrig betrieben, so dass die vorgesehene Bauzeit wird eingehalten werden können. Die Gesammtkosten für den Bau und Ausbau der Strecke belaufen sich auf 27 718 600 ℳ. Von diesen Kosten trägt das Reich 90 %, also 22 246 740 ℳ, 2 471 860 ℳ haben die pfälzischen Eisenbahnen für den Streckenbau aufzubringen, wozu noch ein Betrag von 879 140 ℳ für Betriebsmaterial kommt, so dass der Gesammtbetrag für die Pfalzbahnen sich auf 3 510 000 ℳ stellt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 5 Arbeitstagen 90 358 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 072 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 86 401 und auf den Arbeitstag 17 280 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 792 und im ganzen 3 957 Doppelwagen oder 4,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 13 923 offene Wagen gegen 14 149 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 226 oder 1,1 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 14 091 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 23 sowie von anderen Gütern 3 Doppelwagen.

— **Zum Eisenbahnunglück in Schwarzenfeld** erfährt die Münch. „Allg. Ztg." noch folgendes: Der Materialschaden wird auf mehr als 8 000 ℳ geschätzt. Als Hauptursache des Zusammenstosses wird jetzt mitgetheilt, es habe sich bei einem vom Stationsvorstande in Schwarzenfeld mit dem Bahnwärter nächst dieser Station gepflogenen telephonischen Gespräch ein Missverständniss ergeben. Der Stationsvorstand habe dem Bahnwärter befohlen, den D-Zug 21 mit rothem Licht der Handlaterne zu stellen, der Bahnwärter habe aber falsch gehört und gemeint, er müsse den D-Zug durchlassen; so behauptete der Bahnwärter, der mit dem Stationsvorstande bereits in Untersuchung gezogen ist.

— **Fortsetzung der Tauernbahn auf bayerischem Gebiet.** Wie die Münch. „Allg. Ztg." mittheilt, betreibt das vereinigte Centraleisenbahnkomitee der Städte Neuötting, Eggenfelden, Eichendorf und Plattling mit dem Sitze in Eggenfelden die Fortsetzung der Tauernbahn auf bayerischem Gebiete ab Salzburg über Freilassing-Tittmoning-Neuötting-Eggenfelden-Arnstorf-Plattling und will dieserhalb ein Gesuch an das Ministerium des Aeusseren sowie an die Kammern der Reichsräthe und der Abgeordneten einreichen. Auch an die Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern ist in gleichem Sinne eine Zuschrift ergangen. Letztere hat die Frage, welche Schritte Bayern zu thun habe, damit die von der Tauernbahn zu erwartenden Vortheile dem südbayerischen Handel und Gewerbe nach Möglichkeit zu Gute kommen, bereits geprüft. Das Gutachten ist in dem Sinne ausgefallen, dass als Uebergangsstation für die Tauernlinie Salzburg zu gelten habe, von wo aus der von und nach dem Süden sich bewegende Verkehr sich innerhalb Bayerns nach drei Hauptrichtungen spalte, und zwar in westlicher Richtung nach München über Rosenheim und in nordwestlicher Richtung einerseits gegen Landshut-Ingolstadt, andererseits mit einer Wendung nach dem Norden gegen Plattling. Das österreichische Eisenbahnministerium habe anlässlich der Aufstellung des Tauernbahnprojektes s. Zt. eine umfassende Untersuchung über den künftigen Einflusskreis des Triester Hafens vorgenommen und sei hierbei zu der gleichen Verkehrsspaltung gelangt. Es habe aber noch weiter festgestellt, dass die Interessengrenze des genannten Hafens nach der Eröffnung der kürzesten Verbindung mit Triest in einer Linie verlaufe, welche etwa von Buchloe über Augsburg und Regensburg nach Pilsen und Prag sich erstrecke; alle von dieser Linie nördlich gelegenen Gebiete hätten nähere Verbindungen nach den Plätzen Bremen, Hamburg und Stettin. Nach dem Gutachten der oberbayerischen Handelskammer erscheint als einzig richtige und kürzeste Linie zur Fortsetzung der Tauernbahn jene über Salzburg-Freilassing-Tittmoning-Mühldorf-Landshut-Mainburg-Ingolstadt, wobei aber auch der bisherigen Linie Salzburg-München-Ingolstadt ein grosser Theil des Verkehres Triest-Tauernbahn zufallen werde. Die Linie Salzburg-Tittmoning-Mühldorf würde 75 km lang werden, die Strecke Salzburg-Altötting-Mühldorf-Plattling werde 156 km Länge und jene von Salzburg über Neuötting-Eggenfelden-Plattling 142 km Länge erhalten; es sei deshalb die erstere Linie die kürzeste und vortheilhafteste für Oberbayern. Daher könne sich die Handelskammer der Petition des Eggenfelder Komitees nicht anschliessen, vielmehr werde die Handelskammer die Linie Salzburg-Tittmoning-Mühldorf-Ingolstadt unterstützen und eine thunlichst günstige Gestaltung der Tarifverhältnisse im Verkehr mit Triest anstreben.

— **Von der Mittenwalder Bahn** hören wir von zuständiger Seite, dass die Geländeaufnahmen für die bayerische Theilstrecke von Garmisch-Partenkirchen über Mittenwald zur Landesgrenze nunmehr vollendet sind.

— **Lokomotiven der bayerischen Staatsbahnen.** In letzter Zeit werden bei den bayerischen Staatsbahnen die Lokomotiven nicht mehr 30 und 40 Jahre lang benutzt, wie dies bis zum Anfang 1890 der Fall war, sondern höchstens 20 Jahre lang. Das durchschnittliche Alter einer Lokomotive beträgt jetzt 17 bis 18 Jahre. Zur Zeit besitzt die bayerische Staatsbahn 1 791 Lokomotiven, da im Jahre 1901: 25 Stück ausgeschieden und 111 neu angeschafft wurden. Diese 1 791 Lokomotiven haben einen Gesammtanschaffungswerth von 86 722 042 *M.* Im ganzen haben die bayerischen Staatsbahnen seit ihrem Bestehen 2 076 Lokomotiven beschafft, von denen bis Ende 1901: 285 Stück ausgeschieden wurden; diese 2 076 Lokomotiven haben zusammen 102 811 273 *M.* gekostet. Auch ein Motorwagen ist um den Preis von 31 840 *M.* bereits beschafft. Es ist auch beabsichtigt, einen Dampfwagen nach dem System Serpollet demnächst auf einer Vorortbahn in Betrieb zu setzen.

— **Das Beamtenpersonal der bayerischen Staatsbahnen** beträgt gegenwärtig 5 857 Personen und setzt sich nach einer nach amtlichen Quellen zusammengestellten Rangliste wie folgt zusammen: a) pragmatische Beamte: 1 Generaldirektor, 4 Regierungsdirektoren und 1 Oberregierungsrath als Abtheilungsvorstände, 1 Fiskal, 21 Generaldirektionsräthe, 10 Eisenbahnbetriebsdirektoren, 28 Regierungsräthe im Verwaltungs- und Betriebsdienst, 20 desgl. im bautechnischen und 5 desgl. im maschinentechnischen Dienst, 1 Centralkassirer, 4 Centralwerkstättedirektoren und 1 Kanalamtsdirektor, 39 Direktionsräthe und 89 Oberinspektoren im Verwaltungs- und Betriebsdienst, 10 Direktionsräthe und 71 Oberbauinspektoren im bautechnischen Dienst, 6 Direktionsräthe und 27 Obermaschineninspektoren im maschinentechnischen Dienst, 34 Direktionsassessoren und 166 Inspektoren im Verwaltungs- und Betriebsdienst, 32 Direktionsassessoren im bautechnischen und 20 im maschinentechnischen Dienst nebst 6 Maschineninspektoren, 19 Eisenbahnassessoren und 11 Offizialen im Verwaltungs- und Betriebs-, 28 Eisenbahnassessoren im bautechnischen und 11 desgl. im maschinentechnischen Dienst, 3 Oberbauverwalter, 61 Eisenbahnsekretäre und Eisenbahnverwalter, 11 Bau-, 2 Maschinen-, 2 Telegraphenverwalter, dann 5 Verwalter im Geometerdienst, 874 Oberexpeditoren und Oberrevisoren, 144 Oberbauführer, 34 Maschinen-Oberbauführer, 7 Telegraphen-Oberbauführer und endlich 19 Obergeometer, zusammen 1 827 pragmatisch angestellte Beamte; b) nicht pragmatische Beamte: 2 023 Expeditoren und Revisoren, 108 Bauführer, 79 Maschinenbauführer, 6 Telegraphenbauführer, 7 Geometer, 3 Dampfschiffskapitäne I. Klasse und 1 804 Adjunkten, zusammen 4 030 nicht pragmatisch angestellte Beamte.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsassessor Dr. Hoffmann ist von Altona nach Bromberg versetzt und der Eisenbahndirektion daselbst zur weiteren Beschäftigung überwiesen.

Der Regierungsrath bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Ingolstadt Johann Lehner wurde auf gestelltes Ansuchen infolge Krankheit vom 1. Dezember d. J. ab in den dauernden Ruhestand versetzt.

Oesterreich.

— **Südbahngesellschaft.** Nach dem von der Verwaltung der Südbahn für die Generalversammlung vom 27. d. Mts. vorbereiteten Berichte besteht der Verwaltungsrath auf Grund der dermaligen Satzungsbestimmungen aus 21 Mitgliedern, von welchen 13 in Oesterreich oder Ungarn und 8 in Paris oder London wohnen müssen. Diese Statutenbestimmung hatte in den früheren Verhältnissen ihre Grundlage, indem nämlich die Aktien der Gesellschaft in überwiegender Anzahl ausser in Oesterreich und Ungarn nur in Frankreich und England untergebracht waren. Da seit mehreren Jahren insofern eine Verschiebung eingetreten ist, als insbesondere in Deutschland ein bedeutender Aktienbesitz besteht, so erschien es der Verwaltung zweckmässig, durch eine entsprechende Statutenänderung die Möglichkeit zu schaffen, dass auch solche Aktionäre in den Verwaltungsrath berufen werden können, die nicht in Oesterreich oder Ungarn, Paris oder London wohnen. Die Gesellschaft habe daher zunächst mit der Regierung Fühlung genommen, ob diese einer bezüglichen Statutenänderung die Genehmigung zu ertheilen geneigt sein würde. Die Regierung habe die Anregung wohlwollend entgegengenommen, und stelle daher die Verwaltung den Antrag, den Artikel 32 der gesellschaftlichen Statuten in der Weise abzuändern, dass der Verwaltungsrath zu bestehen habe aus 23 Mitgliedern, und zwar: 1. aus 13 Mitgliedern, die in Oesterreich oder Ungarn wohnen und die österreichische oder ungarische Staatsbürgerschaft besitzen; 2. aus 8 Mitgliedern, die in Paris oder London wohnen; 3. aus 2 Mitgliedern, welche hinsichtlich ihres Wohnsitzes keiner Beschränkung unterliegen.

Es erschien ferner geboten, die Vermehrung der Mitglieder auf zwei zu beschränken, um das bisherige Verhältniss, inwieweit die Mitglieder des Verwaltungsrathes Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie sein müssen oder nicht, thunlichst unverändert zu erhalten und in dieser Beziehung abfälligen Bedenken zu begegnen.

Die Verwaltung weist ferner in dem der Generalversammlung zu erstattenden Berichte darauf hin, dass auf Antrag des Prioritätenkurators eine Versammlung der Besitzer der gesellschaftlichen 3 prozentigen Prioritäten einberufen worden sei und bei dieser die Wahl von drei Vertrauensmännern und drei Ersatzmännern stattgefunden habe. Der Kurator und die Vertrauensmänner sowie die Ersatzmänner seien in Verhandlungen über die von der Verwaltung und von anderen Interessentenkreisen gemachten Vorschläge eingetreten. Der Umfang des zu bewältigenden Materials habe es aber ausgeschlossen erscheinen lassen, bis zum 1. Dezember d. J., an welchem Tage die Verloosung der 3 prozentigen Obligationen stattfinden sollte, zu einer Vereinbarung zu gelangen, und es habe sich daher die Nothwendigkeit ergeben, vorläufige Maassnahmen zu treffen, um nicht bei dem nachträglichen Zustandekommen eines endgültigen Abkommens mit den Prioritätsgläubigern bezüglich dieser Verloosung präjudizirt zu sein. Auf das Ersuchen der Gesellschaft habe der Kurator unter Mitwirkung der Vertrauensmänner und Ersatzmänner mit der Gesellschaft ein Uebereinkommen geschlossen, durch welches letzterer gestattet wird, dass die in diesem Jahre vorzunehmende Verloosung der 3 prozentigen Prioritäten ausnahmsweise und ohne Präjudiz für die Zukunft unterbleiben darf. Dagegen habe sich die Gesellschaft verpflichtet, falls nicht inzwischen ein anderweitiges Uebereinkommen abgeschlossen und genehmigt sein sollte, die aufgeschobene Verloosung genau nach den bestehenden Tilgungsplänen spätestens am 1. Juni 1903 nachzuholen und die verloosten Stücke am nächsten Kuponverfalltermine sammt den bis dahin laufenden Zinsen zurückzubezahlen, und habe die Gesellschaft anerkannt, dass die zur Rückzahlung der zu verloosenden Obligationen erforderlichen Beträge in den Abschlüssen dieses Jahres buchmässig auszuweisen und bereit zu halten sind.

— **Zur Frage der Eisenbahnverstaatlichung.** Ein als Eisenbahnfachmann bekanntes Mitglied des österreichischen Abgeordnetenhauses äusserte sich gegenüber dem Schriftleiter einer Wiener Tageszeitung in eingehender Weise über die Frage der Verstaatlichung, und zwar insbesondere über jene der österreichischen Nordwestbahn sowie des Netzes der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Was die Nordwestbahn betrifft, so wies er darauf hin, dass die Frage der Verstaatlichung dieser Bahn schon im Jahre 1896 im Parlament eine Rolle gespielt habe. Sie sei damals infolge gewisser parlamentarischer Strömungen sowie auch deshalb nicht der Lösung zugeführt worden, weil das Ergänzungsnetz auf Grund der Konzessionsurkunde noch nicht einlösungsreif gewesen sei, welcher Zeitpunkt erst im Jahre 1900 eingetreten sei. Von diesem Zeitpunkte an stehe der konzessionsmässigen Einlösung der Bahn nichts mehr im Wege als die Klärung der Bestimmung im § 2 der Konzessionsurkunde vom 25. Juni 1870, welche die Regierung berechtigt, auf die Herstellung des Unterbaues für das zweite Gleis sowie auf Legung des zweiten Gleises auf jenen Strecken, wo sie es für nothwendig findet, in dem Falle „zu dringen“, wenn der jährliche Rohertrag der Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine bestimmte Summe (180 000 fl. bei der Elbethalbahn) überschreitet. Diese Angelegenheit sei nahezu seit einem Jahre beim Verwaltungsgerichtshof anhängig, und sei eine baldige Entscheidung dringend erwünscht.

Bei der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft unterliege die Einlösung der zugehörigen Linien durch den Staat keiner Schwierigkeit. Die Einlösungssumme (Einlösungsrente) sei durch die Konzessionsurkunde und durch den § 6 des Uebereinkommens vom 12. November 1882 genau bestimmt. Das Subkomitee des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses habe in seinem Berichte den Nachweis erbracht, dass für eine Verstaatlichung dieser Linien kein Hinderniss mehr bestehe; auch der Ministerpräsident habe in seiner Rede am 16. Oktober d. J. versichert, dass die Regierung im Interesse einer einheitlichen Eisenbahnpolitik und der Hebung des bisherigen geringen Erträgnisses der Staatsbahnen mit der Gesellschaft in Kaufverhandlungen getreten sei, und dennoch höre und sehe man nichts, was auf den baldigen Abschluss dieser wichtigen Frage hinweisen würde.

Durch den Uebergang vom gemischten System zum reinen Staatsbahnsystem, vor allem durch die Einlösung der österreichischen Nordwestbahn und der Linien der Staatseisenbahngesellschaft würde die kommerzielle Aktionsfähigkeit der österreichischen Staatsbahnen, insbesondere in dem Auslandverkehr, gegenüber den restlichen Privatbahnen namhaft erhöht und der tarifarische Einfluss der österreichischen Staatsbahnen in mehreren

neuen, geschlossenen Durchgangslinien bedeutend gestärkt und erweitert werden, wodurch sich auch die Stellung der österreichischen Staatsbahnen in den leider oft wiederkehrenden Tarifkonflikten mit den benachbarten ausländischen Bahnen wesentlich festigen würde. Ein weiterer Vortheil wäre die Erzielung der Gleichmässigkeit der Tarife in den berührten Ländern, insbesondere zwischen der östlichen und der westlichen Hälfte des Königreichs Böhmen; der grösste Gewinn würde jedoch darin bestehen, dass durch die Erwerbung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft unser Staatsgebiet in Marchegg und Bruck an der Leitha zwei wichtige Schlüssel einer selbständigen Tarifpolitik gegenüber Ungarn in die Hand bekommen und somit die langersehnte freie Beweglichkeit auf dem Gebiete der Tarifirung im österreichisch-ungarischen Verkehre erlangen würde, was beim Abschluss eines österreichisch-ungarischen Zoll- und Handelsbündnisses der österreichischen Reichshälfte die volle Parität naturgemäss sichern würde. Die Saumseligkeit in der Fortsetzung der Verstaatlichung bedeute einen schweren Fehler, der nicht ohne Folgen bleiben dürfte, zumal auch eine systematische Verstaatlichung den Anstoss zu einer durchgreifenden, dringend nothwendigen Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung und somit auch zur Hebung der Erträgnisse des Staatsbahnnetzes geben würde.

— **Der Eisenbahnminister über die Erhöhung der Fahrkartenpreise.** Der Verein reisender Kaufleute hatte schon im August d. J. an das Eisenbahnministerium das Ersuchen gerichtet, mit Rücksicht auf die am 1. Januar 1903 in Kraft tretende Fahrkartensteuer die Preise der Jahreskarten nicht zu erhöhen und die Dauerkarten auf den Staatsbahnen um einen dieser neuen Steuer entsprechenden Betrag zu ermässigen, damit die durch die genannte Steuer neuerlich erfolgte Belastung der Kaufmannschaft wenigstens theilweise gemildert werde. Das Eisenbahnministerium hat dieses Ansuchen abgelehnt, weil bei den bahnseitig äusserst niedrig bemessenen Preisen obiger Karten eine weitere Preisermässigung als ausgeschlossen zu betrachten ist, wie denn auch die angestrebte Ueberwälzung der Steuer auf die Staatsbahnverwaltung für diese letztere einen bedeutenden Einnahmeausfall zur Folge hätte, welcher unter den obwaltenden Verhältnissen nicht vertretbar erscheint.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach den vorläufigen Ausweisen betrugen im Monat Oktober die Einnahmen aus dem Personenverkehr 5 120 100 Kr., aus dem Güterverkehr 17 057 800 Kr., somit im ganzen 22 177 900 Kr. Wird die Gesammteinnahme vom Monat Oktober d. J. jener aus dem gleichen Monat des Vorjahres gegenübergestellt, so ergibt sich aus dem Personenverkehr eine Mindereinnahme von 24 656 Kr. (+ 1 600 Reisende), aus dem Güterverkehr eine solche von 322 771 Kr. (— 64 400 t). Die hauptsächlichste Ursache des Ausfalles im Güterverkehr der westlichen Staatsbahnen liegt in der bedeutend schwächeren Rübenverfrachtung. Im Kohlenverkehr zeigte sich eine wahrnehmbare Besserung, welche jedoch nicht hinreichte, um die Wenigereinnahme aus dem Rübengeschäft und dem schwächeren Durchzugsverkehr im Berichtsmonat auszugleichen. Auf den östlichen Staatsbahnen trat insbesondere ein Rückgang des Verkehrs bei Getreide, Holz und Eiern ein. Vom 1. Januar bis 31. Oktober beträgt die Einnahme der Staatsbahnen aus dem Personenverkehr 58 532 800 (+ 1 886 500) Kr., aus dem Güterverkehr 141 904 300 (+ 2 180 776) Kr.

— **Bestellung von Eisenbahnmaterialien.** Das Eisenbahnministerium hat den Bedarf der in Bau befindlichen schmalspurigen Staatsbahnstrecke Spalato-Sinj an Stahlschienen, Kuppelungslaschen, Unterlagsplatten im Gesammtbetrage von 390 000 Kr. an die Vereinigten Eisenwerke vergeben. Die Schienen werden im Grazer Walzwerk der Südbahn, die Oberbau-Kleinmaterialien von der Alpinen Montangesellschaft hergestellt.

— **Die Lokalbahnen in Böhmen.** Ueber deren Stand zu Ende des Jahres 1900 gibt der dem böhmischen Landtage in der letzten Tagung vorgelegte Bericht des Landesausschusses, betreffend die Unterstützung von Eisenbahnen niederer Ordnung, ziffermässigen Aufschluss. Es sind bis Ende des genannten Jahres auf Grund von Landtagsbeschlüssen mittelst Landesgarantie 34 Bahnen in der Gesammtlänge von 1 135 km sichergestellt worden, von denen bisher 20 in der Länge von 692 km im Betriebe stehen. Eine Landesunterstützung durch Uebernahme von Stammaktien haben 20 Bahnen in einer Gesammtlänge von 619 km erhalten, von denen 14 Bahnen in der Länge von 418 km dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden. Ausserdem wurden 10 Bahnen entweder durch Zahlung eines verlorenen Zuschusses oder durch rückzahlbare verzinsliche Darlehen unterstützt.

Von dem Generalberichterstatter der Kommission für öffentliche Arbeiten des böhmischen Landtages ist neuerdings der Gedanke der Verschmelzung von Lokalbahnen, durch welche die hohen gesellschaftlichen Auslagen dieser Bahnen eine Einschränkung erfahren würden, angeregt worden.

— **Wohnhäuser für Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen.** Der Spar- und Bauverein von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen hat seine anerkennenswerthe Thätigkeit mit Hilfe der Staatseisenbahnverwaltung auch in diesem Jahre durch Erbauung von zwei Wohnhäusern, welche in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes in Heiligenstadt liegen und vom 1. d. Mts. ab benutzbar hergestellt sind, fortgesetzt. Diese Bauten wurden kürzlich vom Eisenbahnminister besichtigt. In Erwiderung auf die Begrüssungsansprache des Obmannes des Vereins wies der Minister auf die hohe Bedeutung hin, welche die Staatseisenbahnverwaltung den Bestrebungen nach Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des Personal beilege, und versicherte die Genossenschaft seines fortdauernd regen Interesses an ihrer fortschreitenden Entwickelung. Bei Besichtigung der Gebäude, die auch mit Badeeinrichtungen versehen sind, fanden die den Bedürfnissen der Bewohner sowie den modernen gesundheitlichen Anforderungen in jeder Beziehung entsprechenden Wohnungen allseits Anerkennung.

— **Versammlung von Eisenbahnbediensteten.** Der Eisenbahner-Rechtsschutz- und Unterstützungsverein „Verkehrsbund“ hielt dieser Tage in Wien eine Versammlung ab, welche von ungefähr 4 000 Eisenbahnbediensteten aller Klassen besucht war und der auch ein Vertreter des Eisenbahnministeriums beiwohnte. Nach kurzer Berathung wurde eine Resolution angenommen, welche u. a. die Durchführung folgender Reformen für nothwendig erklärt: „Stabilisirung“ aller Werkstätten-, Stations-, Oberbau-, Magazin- und Heizhausarbeiter, der Wagenputzer, Gepäckträger, Lampisten und Verschieber nach zweijähriger Dienstzeit. Gehaltsregelung und Regelung der Beförderungsverhältnisse des definitiven Personals aller Eisenbahnen. Anrechnung der eineinhalbfachen Dienstzeit für das gesammte Exekutivpersonal bei der Pensionsbemessung. Erhöhung des Anfangsgehaltes von 700 auf 800 Kr. bei allen jenen Dienstklassen, deren Anfangsgehalt bisher 700 Kr. nicht überstieg. Beförderung der Oberwerkmänner, Güterzugführer, Wächterkontrolore und Wagenwärter zu Unterbeamten. Einbeziehung eines Gehaltfünftels in die Pension oder Provision des gesammten Eisenbahnpersonals. Umwandelung der schwankenden Bezüge der Lokomotivführer und Heizer in eine feste Monatsvergütung. Reform des Unfallversicherungsgesetzes, insbesondere Gleichstellung in der Rentenbemessung für das Personal ohne Rücksicht, bei welcher Dienstverrichtung sich der Unfall ereignet. Zeitgemässe Reform der Provisions- und Pensionseinrichtung sowie Regelung der Zustände bei den Betriebskrankenkassen.

Ungarn.

— **Investitionen in Ungarn.** Der Bund der ungarischen Industriellen entsendete kürzlich eine Abordnung an die Mitglieder der Regierung, um von ihnen mit Rücksicht auf die Nothlage der ungarischen Industrie eine Erhöhung des Betrages für die Investitionen, für welche der Finanzminister eine besondere Vorlage über 200 000 000 Kr. in Aussicht gestellt hat, und eine Beschleunigung in der Vergebung der Arbeiten zu erbitten.

Zunächst sprach die Abordnung beim Ministerpräsidenten vor. Der Führer schilderte in längerer Rede die grosse Nothlage der Industrie und setzte die Gründe auseinander, welche den Bund bestimmten, eine Erhöhung des für die Investitionen bestimmten Betrages zu erbitten. Die Industriellen haben in ihrem Kreise eine Versammlung abgehalten, deren Material der Bund der Regierung zur Verfügung stelle. Aus den Berathungen dieser Versammlung ergebe sich die betrübende Thatsache, dass die meisten Fabrikbetriebe in Ungarn nur 40 oder 50 % jenes Arbeiterstandes beschäftigen, der noch im Jahre 1897 in der Industrie thätig war. Mehrere Fabriken erklärten, dass sie zu weiteren Arbeiterentlassungen genöthigt sein würden, wenn sie nicht sofort Bestellungen erhielten, wodurch der Auswanderung neue und werthvolle Elemente zugeführt und die verzweifelte Lage der ohnehin ausserordentlich zahlreichen Arbeitslosen verschärft würde. Andere Fabriken meldeten, dass sie ihren Betrieb auf die Hälfte, wieder andere, dass sie ihn auf ein Drittel einschränken müssen. Einzelne Fabriken wollen sogar eine Herabminderung des Arbeiterstandes bis auf 25 % vornehmen.

Der Bund der Industriellen fasste seine der Regierung vorgebrachten Wünsche bezüglich der Investitionen wie folgt zusammen: 1. Die Summe der Investitionen soll derart erhöht werden, dass volle 200 000 000 Kr. auf rein industrielle Bestellungen verwendet werden können. Die Industriellen erklären sich bereit, der Regierung alle nöthigen Zahlungserleichterungen einzuräumen und sich sogar mit fünfjährigen Ratenzahlungen zu begnügen, damit der Staatshaushalt nicht

übermässig belastet werde. 2. Es sollen diejenigen Theile des Investitionsprogramms der Staatseisenbahnen, die durch Gesetzartikel 33 vom Jahre 1897 festgestellt wurden und die bisher noch nicht zur Ausführung gelangt sind, in beschleunigter Weise durchgeführt werden. Es sollen ferner jene Beträge, welche nicht für den ursprünglich bezeichneten Zweck, sondern für die Wagenbestellungen aufgewendet wurden, rückerstattet und ebenfalls für industrielle Bestellungen verausgabt werden. 3. Es sind etwa 420 km Lokaleisenbahnen laut Plänen vollständig vorbereitet und die Kautionen für sie erlegt. Es soll die Baukonzession für diese ohne Verzug ertheilt und die Bauausschreibung rasch vollzogen werden. 4. Die Arbeiten sollen zwischen der Privatindustrie und den Betrieben des Staates in gerechter Weise aufgetheilt werden, und sollen der Privatindustrie 75 %, den Staatsbetrieben 25 % zufallen.

Die Minister gaben der Abordnung keine bestimmten Zusagen, stellten jedoch den Industriellen thunlichste Berücksichtigung ihrer Wünsche in Aussicht.

— **Lokalbahn Vácz-Rombány-Drégelypalánka.** Der Bau dieser Bahn ist nunmehr gesichert. Die neue Bahn ist sowohl vom verkehrspolitischen, wie auch vom strategischen Standpunkt von grosser Bedeutung, indem durch sie eine zweite Verbindung Budapests mit Nordungarn hergestellt wird. Der Bau dürfte noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werden, so dass die neue Linie schon im nächsten Jahre dem Betriebe übergeben werden kann.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Ofotenbahn,** die nördlichste Eisenbahn der Welt über deren Bau wir mehrfach berichtet haben, soll nach glaubwürdigen Nachrichten am 15. d. Mts. nunmehr auch auf der norwegischen Strecke von der schwedischen Grenze (Station Rihsgränsen) bis zum Hafen Narwik am Ofotenfjord dem Betriebe übergeben sein. Die Bahn wird zweifellos auch für den Turistenverkehr von Bedeutung werden, da nun eine durchgehende Eisenbahnverbindung durch ganz Schweden bis zum atlantischen Ozean 2° nördlich des Polarkreises hergestellt ist. Die skandinavische Eisenbahnzeitung „Jernbanebladet" hat übrigens bisher über die Betriebseröffnung keine Mittheilung gebracht.

— **Lüftung der Pariser Stadtbahn.** Wie schon in Nr. 79 S. 1196 d. Ztg. mitgetheilt ist, hat die schlechte Luft in den Pariser Stadtbahntunneln dem Publikum wiederholt Anlass zu Klagen gegeben sowie zu Erörterungen im Pariser Stadtrath geführt. Der sich aus den Schwellen entwickelnde Kreosotgeruch, die hohe Temperatur, die schlechte Lüftung entfachen immer wieder die berechtigten Klagen des in den Stadtbahnwagen eingeschlossenen Publikums. Nun hat der Professor der organischen Chemie an der Sorbonne, Haller, eins der hervorragendsten Mitglieder des Gesundheitraths, der von diesem den Auftrag erhalten hatte, Vorschläge für die Reinigung der Luft in den unterirdischen Tunneln der Stadtbahn zu machen, in einem Bericht folgendes ausgesprochen. Die Luft in den Tunneln kann einmal verdorben werden durch flüchtige Stoffe, die sich aus den zum Bau der Bahn verwendeten Materialien entwickeln, und durch Athmungs- und Verbrennungsprodukte, also durch Kohlensäure und Wasserdämpfe. Wenn nun auch der Kreosot- und Theergeruch, mit denen die Schwellen getränkt sind, unangenehm ist, so ist er doch nicht schädlich. Anders ist es mit der Kohlensäure, welche sich in ziemlich grosser Menge in den Wagen vorfindet: so hat man in einzelnen Wagen einen Kohlensäuregehalt von 15 bis 25 ‰ gefunden. Haller schlägt nun vor, zur Verbesserung der Luft Luftabzugskamine mit mächtigen Ventilatoren, welche man staffelförmig längs der Tunnel aufstellen könnte, einzurichten und ihre Wirksamkeit noch durch die Anwendung von Gebläsemaschinen, die die Aussenluft einzublasen bestimmt seien, zu verstärken. Weiter solle man während der Nacht, wenn der Bahnbetrieb ruht, an Stelle der bestehenden Thüren, die während des Tages die Lufterneuerung hindern, Drahtgitter setzen, die die Aussenluft hereinliessen, wodurch eine Abkühlung der unterirdischen Luft möglich sei. Weiter schlägt Haller in den Wagen eine Vergrösserung der Klappfenster vor und befürwortet die Anlage von einem oder mehreren kleinen elektrischen Ventilatoren in jedem Wagen. Diese Vorschläge sind vom Gesundheitsrath angenommen, und dem Stadtrath von Paris ist in der Sitzung vom 17. d. Mts. folgende Tagesordnung vorgelegt worden: Der Seinepräfekt wird aufgefordert, die Stadtbahngesellschaft anzuhalten, die unterirdischen Tunnel genügend zu lüften und sie, im Falle der Nichterfüllung dieser Pflicht, mit allen Mitteln dazu zu zwingen. Dieselbe Aufforderung ist an den Polizeipräfekten in Betreff des rollenden Materials gerichtet worden. Die Tagesordnung ist angenommen und vorläufig eine technische Kommission zum Studium dieser Frage eingesetzt worden.

— **Eröffnung der Bahn Mende-La Bastide.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Südbahn die Ermächtigung ertheilt, den Betrieb der Bahn von Mende nach La Bastide zu eröffnen. Diese eingleisige Bahnlinie ist 48 km lang.

— **Entschädigungsprozess bei einem französischen Eisenbahnerausstand.** Ein entlassener Beamter der französischen Westbahngesellschaft hatte auf 20000 Fr. Entschädigung geklagt. Er war 22 Jahre im Dienst, verliess aber seine Arbeit, um in Le Mans den Ausstand der Eisenbahnangestellten zu organisiren. Die Verwaltung der Eisenbahngesellschaft kündigte ihm sofort seine Entlassung an. Der Kläger wurde von dem Pariser Gericht vollständig abgewiesen. In dem Urtheil wird ausgeführt, dass die Eisenbahngesellschaften zwar die Freiheit ihrer Arbeiter ausserhalb der Arbeitsstunden achten müssen, und dass sie daher ihrerseits bei einer sofortigen Entlassung von Arbeitern, die nur von einem ihnen gesetzlich zustehenden Recht Gebrauch gemacht haben, wohl sich haftbar machen können, dass aber dagegen die Arbeiter in ihrem Dienst ihren aus dem Arbeitsvertrag sich ergebenden Verpflichtungen unterworfen sind und daher das plötzliche Verlassen des Postens eine schwere Verletzung des Vertrages bedeutet, wenn die Handlung eines Einzelnen in Frage kommt. Ein solches Vorgehen kann nicht gesetzlich dadurch werden, dass die Arbeiter in Masse und körperschaftlich vorgehen; die Ausständigen können daher keine besonderen, dem gemeinen Recht Abbruch thuenden Rechte beanspruchen. Aus allen diesen Gründen und da Kläger übrigens wiederholt auf die schweren Folgen seiner Handlungsweise aufmerksam gemacht ist, wird die Klage kostenfällig abgewiesen.

— **Der Nord-Süd-(Brenner-)Express,** der z. Zt. zwischen Berlin und Mailand verkehrt, wird vom 2. Dezember an dreimal wöchentlich bis nach Cannes durchgeführt. Die Abfahrtszeit von Berlin (Anhalter Bahnhof) bleibt wie bisher: 10.15 Abends. Die Zollabfertigung an der österreichischen, italienischen und französischen Grenze geschieht im Zuge während der Fahrt. Eine bemerkenswerthe Aenderung gegen die Vorjahre ist bezüglich der Ankunftszeiten an der Riviera getroffen. Es war von den Reisenden unliebsam empfunden, dass sie durch das Eintreffen am Endziele während der Nacht in ihrer Ruhe gestört wurden. Um den vielfach geäusserten Wünschen in dieser Beziehung entgegenzukommen, ist jetzt die Einrichtung getroffen worden, dass der Zug in Genua Nachts einige Stunden liegen bleibt. Die Ankunft an der Riviera erfolgt so erst am Vormittag. Der Zug trifft den neuen Bestimmungen gemäss ein in San Remo 6.37, Mentone 7.28, Monte Carlo 7.46, Nizza 8.25, Cannes 9.23.

— **Neue Bahnbauten in Italien.** Die italienische Kammer hat soeben den Gesetzentwurf betreffend die Ergänzungsbahnen bewilligt, wonach die Regierung ermächtigt wird, der Privatindustrie die Konzession zum Bau der Linie Castelvetrano-Porto Empedocle auf Sizilien und der kalabrischen Bahnen, die in Cosenza münden, zu gewähren. Diese Bahnen erhalten 70 Jahre lang eine jährliche kilometrische Beihilfe von 8500 L., die Linie Cosenza-Paola eine solche von 13000 L. Ausserdem ist die Regierung ermächtigt worden, der Privatindustrie die Konzession zum Bau der Linien Poggio-Rusco-Verona, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana und Aulla-Manzone zu ertheilen. Diese drei Linien sollen auf Rechnung des Staates und vollspurig angelegt werden. Die Bezeichnung „auf Rechnung des Staates" ist hinzugefügt und bewilligt worden, weil es Linien von grosser Bedeutung sind; so ist beispielsweise die Linie Poggio-Rusco-Verona sogar internationale Durchgangslinie. Für die anderen im Gesetz von 1879 vorgesehenen Ergänzungsbahnen ist die kilometrische Beihilfe von 6000 auf 8000 L. zur Erleichterung ihrer Anlage erhöht worden.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** In Ergänzung des bereits veröffentlichten Berichts der Rechnungsrevisoren für die Generalversammlung tragen wir aus dem jetzt gedruckt vorliegenden Berichte des Aufsichtsraths nach der „B. B.-Ztg." noch folgendes nach: Die Gesammteinnahmen bezifferten sich im abgelaufenen Betriebsjahre auf 157871149 L.; hiervon entfallen auf das Hauptnetz 150145212 L. (= 95,11 %), auf das Nebennetz 5791595 L. (= 3,67 %) und auf die Linien im eigenen Besitz 1934341 L. (= 1,22 %). Gegen 1900/01 ergibt sich daher die ansehnliche Steigerung von 5771476 L. (= 3,79 %). Doch war die Zunahme des Verkehres keine gleichmässige; das erste Halbjahr erbrachte vielmehr einen Rückgang und erst das zweite einen grösseren Aufschwung. Die Betriebskosten erforderten 111051027 L., daher wiederum 1316589 L. mehr als in 1900/01. Dabei wurden in der Verwaltung 554153 L. Ersparnisse erzielt, während der Betrieb in allen seinen Zweigen 1870743 L. Mehr-

kosten verursachte. Bemerkenswerth ist der Rückgang der Steinkohlenpreise von 36,59 auf 31,68 L. Allein diese Ersparniss bei einem Verbrauch von über 600 000 t wurde von anderen Mehrkosten reichlich aufgezehrt. Dazu gehören die von dem reisenden Publikum geforderten modernen Beförderungsmittel bei gesteigerter Schnelligkeit, Lokomotiven mit grösserer Zugkraft, erhöhte Sicherheitsvorrichtungen auf den Bahnhöfen und den offenen Strecken usw., alles Dinge, die viel Geld kosten, ohne sofort Ertrag zu geben. Im Jahre 1885, als die Verträge in Kraft traten, war diese Entwickelung gar nicht vorauszusehen; die damalige Festsetzung einer Einnahmerate von 62,5 % hat sich auf die Dauer als zu ungünstig für die Gesellschaft herausgestellt. Und noch weit weniger entspricht der ermässigte Satz von 56 % auf das Mehr der gegenwärtigen Sachlage. Daher haben die steigenden Einnahmen lediglich dem Staate, nicht aber der Betriebspächterin Nutzen gebracht, und alle Ersparnisse der Verwaltung auf der einen Seite wurden auf der anderen von den stetig wachsenden Lasten wieder verschlungen. In den Aktiven der Bilanz sind für den Bau neuer Linien 159 030 338 L. aufgeführt. Die Mittel hierfür werden durch Ausgabe von 45 000 000 L. neuer Aktien und 105 000 000 L. 4 proz. Obligationen aufgebracht. Der Zins- und Tilgungsdienst der letzteren erfordert jährlich rund 5 700 000 L. Da der Staat vertraglich einen Zinszuschuss von 8 261 386 L. gewährt, könnte der Ueberschuss etwa 2 500 000 L. und der Nutzen aus den beiden Privatlinien Rom-Viterbo und Varese-Porto Ceresio für den Tilgungs- und Dividendendienst der beregten 45 000 000 L. Aktien Verwendung finden. Während die für Rechnung des Staates ausgeführten Bauten angemessenen Nutzen gelassen, hat sich der Betrieb leider nicht in befriedigender Weise entwickelt, so dass die Leitung in den letzten Jahren regelmässig gezwungen, war zur Ausschüttung auch nur bescheidener Dividenden „Baugewinne“ heranzuziehen. Zum Schluss verlangt die Verwaltung, wie bereits gemeldet, die Bevollmächtigung, den Betriebsvertrag zu kündigen, was spätestens am 30. Juni 1903 für den gleichen Termin im Jahre 1905 geschehen muss.

Fremde Welttheile.

— **Frachtermässigung für Ausfuhr von Asbest aus Sibirien.** Nach einer Mittheilung der „St. Petersburger Zeitung“ besteht die Absicht, für die Ausfuhr von Asbest aus Sibirien ermässigte Frachtsätze einzuführen, um dadurch die Ausnutzung der reichen Asbestlager Sibiriens zu fördern. Bisher wurden für die Ausfuhr $^{1}/_{18}$ Kopeken für 1 Pudwerst (etwa 6,8 ₰ für 1 tkm) erhoben. Die neuen Frachtsätze werden betragen: 1. Von allen Stationen der sibirischen und Transbaikal-Eisenbahn bis nach den Stationen im europäischen Russland (ausschliesslich der Hafen- und Grenzorte), je nach der Entfernung, $^{1}/_{36}$ bis $^{1}/_{75}$ Kopeken für 1 Pudwerst (etwa 3,4 bis 1,65 ₰ für 1 tkm); 2. von allen Stationen der sibirischen und Transbaikalbahn bis nach den Hafen- und Grenzorten des europäischen Russland $^{1}/_{100}$ Kopeken für 1 Pudwerst (etwa 1,23 ₰ für 1 tkm).

— **Dalny als Endpunkt der mandschurischen Eisenbahn.** Bisher galt Port Arthur am Südende der Halbinsel Liao-tung als Endpunkt der südmandschurischen Eisenbahn bezw. des zukünftigen sibirischen Ueberlandweges. Nach dem ursprünglichen Plane wurde der neuerbaute Freihandelshafen Dalny bei der Station Tafaschin durch eine Zweigbahn mit der Hauptlinie verbunden. Nach einer Mittheilung der russischen Zeitschrift „Oestliche Rundschau“ hat der Finanzminister Witte nach seiner Rückkehr aus Ostasien verfügt, dass in Zukunft nicht Port Arthur, sondern Dalny den Endpunkt der sibirischen Ueberlandbahn bezw. der südmandschurischen Eisenbahn bilden soll. Die Strecke von Port Arthur bis zur Station Tafaschin wird als Port Arthur-Zweigbahn ausgeschieden, die Hauptlinie unmittelbar nach Dalny geführt, wo eine Station I. Klasse errichtet wird, während Port Arthur eine Station IV. Klasse erhält, die ausserhalb der Festungswerke erbaut werden soll.

— **Schansibahn (Tschönnting-Taiyuan).** Ein wichtiger Vertrag soll, wie das „Journal des Débats“ meldet, binnen kurzem zwischen Sheng-Hsuan-Huaï, dem Direktor der kaiserlich chinesischen Bahnen, und Herrn Wehrung, dem französischen Direktor der russisch-chinesischen Bank für China und Japan, in Betreff des Baues und Betriebes der Schansibahn, für welche Vorstudien seit mehr als vier Jahren im Gange sind, abgeschlossen werden. Diese 250 km lange Bahn wird Tschönnting, eine Station der Linie Hankau-Peking, mit Taiyuan, der Hauptstadt von Schansi, verbinden, weite, durch Mineralreichthum berühmte Gebiete, die nur auf regelmässig betriebene Verkehrsmittel warten, um einer vom industriellen und wirthschaftlichen Standpunkte grossen Entwickelung entgegenzugehen, durchschneiden. Die Materialienlieferungen, die von Zöllen und Likinabgaben frei sind, werden französischen und russischen Industriellen übergeben.

— **Eisenbahn Dschibuti-Harrar.** Die Legung der Gleise auf dieser Bahn soll nach einer Meldung der „Dépêche coloniale“ bis Kilometer 286 beendet sein, und man hofft, dass dieser erste Abschnitt der französisch-ethiopischen Bahn noch vor dem im Vertrage vorgesehenen Zeitpunkte, dem 6. Februar 1903, also möglicherweise schon vor dem 1. Januar 1903 dem Betriebe übergeben werden könne. Von jetzt an werden übrigens alle für Abessinien bestimmten Waaren bis zu der bei Kilometer 264 liegenden Station Arraoua befördert. Der zweite Abschnitt der Bahn soll in einer Länge von etwa 400 km Harrar mit Addis-Abeba verbinden.

— **Eisenbahnbauten in Siam.** Wie der „Deutsche Reichsanzeiger“ mittheilt, ist der Bau einer neuen Bahn von Lop-buri aus, welches etwa 50 km nördlich von Ayuthia liegt und bei Bangpaji Anschluss an die Khoratbahn hat, nach Utaradit eine beschlossene Sache und soll möglichst schnell ausgeführt werden. Es handelt sich bei diesem Projekt um eine nordwärts gehende Bahn von etwa 355 km Länge, nach deren Vollendung die Weiterführung der Bahn nach Lakon und Chiengmai nur eine Frage der Zeit sein dürfte.

Die Kosten dieser neuen Bahn werden auf 19 600 000 Tikals (1 Tikal = 2,49 *M.*, 1901 nach seinem Silberwerth = 1,11 *M.*) veranschlagt. Mit dem Bau dürfte möglicherweise bereits am 1. April 1903 begonnen werden.

— **Mit dem Bau der Otavibahn** beschäftigt sich die „Deutsch-südwestafrikanische Zeitung“ in Nr. 41 vom 9. Oktober an leitender Stelle. Sie kommt dabei, was die Frage des Ausgangspunktes der Bahn an der Küste betrifft, zu dem mit unseren Ausführungen übereinstimmenden Schluss: „Das wichtigste für uns ist, dass die Otaviminen in Betrieb genommen werden. Das ist nur möglich, wenn das Minengebiet Eisenbahnverbindung mit der Küste hat. Wir wünschten, dass die Verbindung mit einem Punkte unserer Küste hergestellt werde. Das Kapital, das die Minen abbauen will, hat das Interesse, die Verbindung derart herzustellen, dass es selbst am meisten Gewinn dabei zieht. Lassen die beiden Forderungen sich nicht vereinigen — ist es dann besser für uns, dass der Abbau der Minen wieder auf ungewisse Zeit hinausgeschoben oder dass er in Angriff genommen wird, wenn auch mit Hilfe einer Eisenbahn, die nicht an einem Punkte unserer Küste endet? Das ist die einfache Frage, die ruhig erwogen werden muss. Die Erwägung führt zu dem Schlusse, dass der Abbau der Otaviminen mit der Alexanderhafenbahn für uns vortheilhafter ist, als das Unterbleiben einer Verbindung des Otavibezirkes mit Alexanderhafen, verbunden mit dem Unterbleiben des Abbaues der Minen auf unbestimmte Zeit.“

— **Der Bericht über die Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Nach dem Bericht der Interstate Commerce Commission wurden während des Jahres 1901/1902 (1. Juli 1901 bis 30. Juni d. J.) im Bahnbetrieb 2 819 Personen getödtet und 39 800 Personen verletzt. Von den Getödteten waren 303 Reisende und 2 516 Eisenbahnangestellte, von den Verletzten 6 089 Reisende und 33 711 Eisenbahnangestellte. Ein Vergleich mit dem in Nr. 80 S. 1214 d. Ztg. mitgetheilten Unfallbericht für das Jahr 1900/1901 zeigt für dieses Jahr in der Anzahl der getödteten und verletzten Eisenbahnangestellten eine auffallend höhere Ziffer, als für das Jahr 1901/1902. Das hat zum grossen Theil seinen Grund darin, dass im Jahre 1900/1901 die Zahl der Unfälle der in Werkstätten, Werften und anderen von der Bahn entfernten Plätzen beschäftigten Angestellten mit eingerechnet war, während dies im Jahre 1901/1902 nicht geschehen ist.

Ein Vergleich der durch Kuppelungsunfälle getödteten und verwundeten Eisenbahnangestellten der Jahre 1893 und 1902 zeigt die glänzenden Ergebnisse der seit August 1900 gesetzlich eingeführten selbstthätigen Kuppelung. Die Zahl der Getödteten ist um 68 %, die der Verletzten um 81 % gesunken. Die Zahl der Zusammenstösse und Entgleisungen auf amerikanischen Bahnen belief sich während des Jahres 1901/1902 auf 8 675, der dadurch verursachte Schaden auf 7 645 406 D. (30 581 624 *M.*).

— **Amerikanisches Urtheil über deutsche Verhältnisse.** „Railr. Gaz.“ schreibt über die wirthschaftliche Stockung in Deutschland: Die vor drei Jahren einsetzende, sich in den Eisenbahneinnahmen wiederspiegelnde Stockung der industriellen Thätigkeit in Deutschland sei mit dem, was sich nach 1893 und in ähnlichen Zeiten ereignet habe, nicht zu vergleichen. Ein Vergleich mit dem vorigen Betriebsjahre ergebe, dass in der Zeit vom April bis August d. J. die deutschen Eisenbahnen aus dem Personenverkehr 2 % und aus dem Güterverkehr nur 0,7 % weniger als im vorigen Jahre eingenommen hätten, und

dieses Sinken der Einnahmen sei nicht das, woran man in Amerika in schlimmen Zeiten gewöhnt sei. Im letzten August seien in Deutschland die Einnahmen aus dem Personenverkehr 3 % grösser, aus dem Güterverkehr 2 % geringer als im vorigen Jahr gewesen. Dies sei ein Zeichen dafür, dass bis jetzt zwar noch kein Wiederaufleben der Industrie in Deutschland vorhanden sei, dass aber auch nicht, wie es in Amerika in Zeiten des Stillstandes geschähe, grosse Gütertarifherabsetzungen auf Materialien, die in grossen Industriezweigen gebraucht werden, erfolgt wären. Eines der Ergebnisse der trüben Zeiten in Deutschland sei das Bemühen, auf fremden Märkten Absatzgebiete für Waaren zu erringen, indem man andere Länder unterbiete.

Die Länge der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken

betrug nach einer vom Centralamt veröffentlichten Zusammenstellung am 31. März d. J. 204 048 km, d. i. 6 937 km mehr als an demselben Tage des Vorjahres. An der Vermehrung haben theil genommen: Deutschland, mit 1 148 km, Oesterreich mit 472 km, Ungarn mit 139 km, Bosnien und Hercegovina mit 774 km, Frankreich mit 226 km, Luxemburg mit 60 km, die Niederlande mit 6 km, Russland mit 4 105 km und die Schweiz mit 103 km. Dagegen sind die italienischen Eisenbahnstrecken, welche dem Internationalen Uebereinkommen unterstehen, um 56 km zurückgegangen.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die Entwickelung des dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Bahnnetzes seit dem Jahre 1893. Hiernach hat die Länge der Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, von 1893 bis 1902 um 52 538 km oder 34 % zugenommen.

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
	Kilometer Eisenbahnstrecken									
Deutschland	43 200	44 272	44 900	46 071	46 953	48 009	49 456	50 384	51 500	52 648
Oesterreich	14 887	15 507	15 800	15 919	16 316	16 776	17 404	18 157	18 482	18 954
Ungarn	11 722	12 325	12 934	13 796	14 644	15 608	16 234	16 794	16 892	17 031
Bosnien und Hercegovina	374	374	105	105	105	105	105	105	105	879
Belgien	4 516	4 530	4 534	4 555	4 566	4 566	4 587	4 608	4 591	4 591
Dänemark	—	—	—	—	1 924	1 924	1 958	1 958	1 958	1 958
Frankreich	33 872	35 149	35 602	35 803	36 383	36 745	36 919	37 276	37 952	38 178
Italien	11 762	12 358	12 566	12 931	12 956	13 101	13 189	13 197	13 206	13 150
Luxemburg	356	356	356	356	356	356	356	356	356	376
Niederlande	2 475	2 513	2 513	2 513	2 539	2 556	2 539	2 556	2 570	2 576
Russland	26 351	28 030	30 917	32 844	33 450	37 527	40 767	44 611	46 070	50 175
Schweiz	2 995	3 102	3 123	3 176	3 187	3 346	3 369	3 429	3 429	3 532
zusammen	152 510	158 516	163 350	167 979	173 379	180 602	186 900	193 431	197 111	204 048

Rechtsprechung.

— **Unterliegt der Waarenverkauf durch Bahnhofsautomaten der Sonntagsruhe?** Ueber diese Frage hat das Oberlandesgericht zu Jena nach der „Hildb. Dorfztg." eine bemerkenswerthe Entscheidung gefällt. Während die Landgerichte Saarbrücken und Posen sowie das Oberlandesgericht Cöln (vergl. Nr. 33 S. 546 d. Ztg.) diese Frage verneinten, hat sie das Oberlandesgericht Jena bejaht. Die erstgenannten Gerichte führen als Gründe für ihre Entscheidungen an, dass der Verkauf der automatisch verkauften Gegenstände zweifellos den Zwecken des Eisenbahnunternehmens diene, indem dadurch die Wohlfahrt und Bequemlichkeit der Reisenden gefördert werde. Die Eisenbahnverwaltungen sorgten durch die Aufstellung der Automaten auf Bahnhöfen in ausgedehntem Maasse für die Bedürfnisse des Reisepublikums. Der Betrieb der Automaten gehöre daher zum Betrieb des Eisenbahnunternehmens und sei nach § 6 der Gewerbeordnung deren Bestimmung, insbesondere denen über Sonntagsruhe und 9 Uhr-Ladenschluss, entzogen. Dagegen hat das Oberlandesgericht Jena gegen die Verkaufsfreiheit der Automaten die Gründe des Landgerichts Meiningen gebilligt, dass der Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen nicht im Verkauf von Nahrungs- oder Genussmitteln bestehe, sondern lediglich in der Beförderung von Reisenden und Waaren. Nur wenn ein Gewerbebetrieb mit dem der Eisenbahnunternehmung derartig im Zusammenhang stehe, dass er zum ungestörten Gewerbebetrieb der Eisenbahn unmittelbar erforderlich sei, gehöre er nach § 6 der Gewerbeordnung zum Betrieb der Eisenbahnunternehmung. Diese Voraussetzung treffe aber in dem vorliegenden Falle nicht zu; es gebe sogar Eisenbahnunternehmungen, die nicht einmal im Bahnhof eine Gast- und Schankwirthschaft hätten. Der im Durchgang des Bahnhofs zu Meiningen aufgestellte Automat charakterisire sich als eine offene Verkaufsstelle und sei als solche dem kauflustigen Publikum der Stadt ebenso zugänglich, wie den Reisenden. Der Verkauf durch diesen Automaten gehöre daher nicht zu dem Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen.

— **Haftung des preussischen Eisenbahnfiskus als Gesammtschuldner für Unfälle im Bereiche der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Vor dem Reichsgericht gelangte am 10. Juli d. J. ein Prozess zur endgültigen Erledigung, in welchem Wesen und Charakter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft eine eingehende Würdigung erfuhren. Der preussische Eisenbahnfiskus war für die Folgen eines Unfalls, der sich auf einer der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. unterstellten Bahnstrecke zugetragen hatte, in Anspruch genommen und von der ersten Instanz als Mitunternehmer für haftpflichtig erklärt worden. Schon in der Vorinstanz hatte der Beklagte geltend gemacht, dass nicht er passiv legitimirt sei, für den Schaden des Klägers aufzukommen, sondern dass nach dem preussisch-hessischen Staatsvertrage vom 23. Juni 1896 vielmehr der hessische Fiskus, in dessen Bereich der Unfall vorgekommen sei, zu haften habe. Dieser Einwand war jedoch vom Gerichte nicht berücksichtigt worden, dieses war vielmehr der Meinung gewesen, die beiden Staaten seien zu einem gemeinschaftlichen Unternehmen zusammengetreten, und zwar zu einem, das den Betrieb von Handelsgeschäften zum Gegenstande habe. In der im Art. 6 des Vertrages enthaltenen Erklärung, dass die vereinigten Bahnen zu einer Betriebsgemeinschaft vereinigt würden, sei ausgedrückt, dass die beiden Bundesstaaten wie Theilhaber einer offenen Handelsgesellschaft für alle Verbindlichkeiten der Gesellschaft solidarisch haften wollten. An diese öffentlich abgegebene Erklärung seien sie gebunden, ohne Rücksicht darauf, wie sie ihr Verhältniss zu einander nach innen geregelt oder sich vorgestellt hätten. Danach hafte jeder der beiden Theilhaber der Eisenbahngemeinschaft für deren Verpflichtungen uneingeschränkt und unmittelbar, und demgemäss sei auch der Beklagte mit Recht zur Tragung des Schadens verurtheilt worden.

In seiner Revision gegen dieses Erkenntniss führte der Fiskus aus, die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft sei — mag sie ein gesellschaftliches oder ein genossenschaftliches Verhältniss bilden — zugleich öffentlich-rechtlicher Natur, es könnten also darauf die Vorschriften des Bürgerlichen Rechtes nicht ohne weiteres Anwendung finden. Entscheidend sei vielmehr in erster Linie der Staatsvertrag, und nach diesem seien zwar etwaige Unfälle aus den Mitteln der gemeinschaftlichen Kasse zu vergüten, aber für die rechtliche Vertretung der Gemeinschaft nach aussen sei die durch das hessische Ministerium bekannt gegebene protokollarische Erklärung der kontrahirenden Staaten maassgebend, wonach in Angelegenheiten der Finanzgemeinschaft rücksichtlich der preussischen Staatsbahnen der preussische, rücksichtlich der hessischen Staatsbahnen der hessische Staatsfiskus das durch die Eisenbahndirektionen zu vertretende Rechtssubjekt sein soll. Die Auffassung der Vorinstanz — so führte die Revision aus — würde es ja möglich machen, dass, wie der preussische Staat für alle auf hessischen Staatsbahnen vorkommenden Unfälle, so auch für solche auf preussischen der hessische Staat haftbar wäre.

Das Reichsgericht hat die Revision indess verworfen und sich dem Urtheil der Vorinstanz angeschlossen. Zutreffend sei es, dass die durch den Staatsvertrag begründete Gemeinschaft der beiden Staaten in civilrechtlicher Beziehung als ein der Gesellschaft entsprechendes Rechtsverhältniss anzusehen sei. Allerdings lassen sich gegen die Annahme der Vorinstanz, dass die Gemeinschaft civilrechtlich nach den Grundsätzen über die offene Handelsgesellschaft zu beurtheilen sei, gewichtige Bedenken erheben, da es nicht nur zweifelhaft erscheint, ob das Requisit einer gemeinschaftlichen Firma gegeben sei, sondern auch erhebliche Gründe sich gegen eine solche Beurtheilung aus dem Umstande ergeben, dass die in Frage stehende Gemeinschaft vor allem staatsrechtlicher Natur ist und in erster Reihe nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechtes beurtheilt werden muss. Indess bedarf es hierüber gar keiner Entscheidung; denn wenn auch die Anwendung der Vorschriften über die offene Handelsgesellschaft für ausgeschlossen erachtet werden müsste, würde doch zu einer Beachtung des in Rede stehenden Revisionsangriffs nicht zu gelangen sein, denn in jedem Falle erscheint es zweifellos, dass der preussische Staat bezüglich der von Hessen in die Gemeinschaft eingeworfenen Bahnen zum mindesten neben dem hessischen Staate Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes ist. Er ist in Bezug auf diese Bahnen keineswegs nur an den Erträgnissen interessirt und betheiligt, es ist ihm vielmehr auch hinsichtlich der Leitung und Beaufsichtigung ein durchaus wesentlicher Einfluss eingeräumt, da die Bahnen einem preussischen Ministerium als der Centralbehörde unterstellt sind und ihre unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung Behörden obliegt, die in erster Linie solche des preussischen Staates sind, dem auch allein die Ernennung der Vorstände dieser Behörden vorbehalten ist. Der beklagte Staatsfiskus haftet also in jedem Falle als Mitunternehmer; schon vor dem Reichsoberhandelsgericht wurde ja ausgesprochen, dass, wenn mehrere Unternehmer gemeinsam eine Bahn betreiben, jeder einzelne für etwaige Schäden voll einzustehen habe, und es liege kein Grund vor, die Sache jetzt anders zu beurtheilen.

Was schliesslich den Einwand der Revision betrifft, dass bei Annahme einer Solidarhaftung des preussischen Eisenbahnfiskus für die Folgen eines Unfalls auf einer hessischen Strecke sich die Folgerung ergeben würde, dass umgekehrt auch der hessische Staat für jeden auf irgend einer Strecke der preussischen Staatsbahnen vorkommenden Unfall einzustehen habe, so würde diese praktisch übrigens kaum erhebliche Konsequenz an der aus dem Haftpflichtgesetz zu entnehmenden Beurtheilung natürlich ebenfalls nichts ändern können; es mag indess darauf hingewiesen werden, dass nach dem Staatsvertrage die Stellung Hessens bezüglich der preussischen Staatsbahnen, was die Leitung und Beaufsichtigung betrifft, keineswegs derjenigen gleich ist, die Preussen bezüglich der hessischen Bahnen einnimmt. C.

Bücherschau.

— **Das russische Zollreglement vom 15. Mai 1901 a. St.** mit den Durchführungsvorschriften und einem das Adressenverzeichniss der russischen Banken sowie Handels- und Industrieunternehmungen auf Aktien enthaltenden Anhange ist soeben in der von der „Osteuropäischen Tarifrundschau" in Wien veranlassten deutschen Uebersetzung erschienen. Diese Veröffentlichung, welche einem vielfach zu Tage getretenen Bedürfnisse entspricht, dürfte allen Interessenten an dem Verkehre mit Russland willkommen sein.

— **Handbuch der Ingeniörwissenschaften.** Herausgegeben von F. Loewe, ord. Professor an der technischen Hochschule zu München, und Dr. H. Zimmermann, Geh. Oberbaurath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin. Fünfter Band: Der Eisenbahnbau. Ausgenommen Vorarbeiten, Unterbau und Tunnelbau. Siebente Abtheilung: Schmalspurbahnen; bearbeitet von Alfred Birk. Mit einer Tafel und 145 Abbildungen im Text. Preis 6 ℳ, geb. 8,50 ℳ. Achte Abtheilung: Lokomotivsteilbahnen und Seilbahnen; bearbeitet von Roman Abt und Siegfried Abt. Mit 206 Abbildungen im Texte und vollständigem Sachverzeichniss. Preis 9 ℳ, geb. 11,50 ℳ. Leipzig. Verlag von Wilhelm Engelmann.

Es ist erfreulich, über den Fortgang des gross angelegten Werkes weiter berichten zu können. Die hier vorliegenden beiden Abtheilungen betreffen Gebiete, deren Bedeutung in der letzten Zeit ausserordentlich zugenommen hat — das weite, ausgedehnte Gebiet der wesentlich als Kleinbahnen zu bezeichnenden Unternehmungen, denen im Grunde auch die in der achten Abtheilung behandelten Bahnsysteme einzureihen sind, die aber doch so viel Eigenthümlichkeiten bieten, dass ihre Bearbeitung gesondert erfolgte. Wenn jedoch auch in der siebenten Abtheilung nur von den „Schmalspurbahnen" die Rede ist, so folgt schon ohne weiteres, dass nicht die wirthschaftliche, sondern die rein technische Seite der Sache — wiewohl auch die erstere in den Ingeniörwissenschaften zu behandeln sein wird — stärker in den Vordergrund gerückt ist. Der Inhalt der siebenten Abtheilung enthält demnach auch vorwiegend rein technische Kapital; während im ersten von der Entwickelung und Ausbildung in den verschiedenen Ländern gesprochen ist, sind die fünf folgenden den rein technischen Dingen, der Linienführung, dem Unterbau, dem Oberbau, den Bahnhofsanlagen und den Betriebsmitteln gewidmet. Von den 160 Seiten, die den Band ausmachen, beziehen sich nur die 15 letzten, die „Bauwürdigkeit schmalspuriger Bahnen" betreffend, auf den wirthschaftlichen Theil der Frage. Aber auch in dieser Auffassung des Stoffes war die Behandlung ungemein schwierig, da, wie der Verfasser mit Recht betont, auf dem Gebiete der Schmalspurbahnen — im Gegensatz zu den Bahnen mit voller Spur — noch viele Unklarheiten, ja Unstimmigkeiten und Widersprüche bestehen, geschweige denn, dass das Gebiet bereits eine feste Grundlage hätte. Bisher hat man denn auch vielfach für das Klügste gehalten, über den Rahmen beschreibender Darstellungen nicht hinauszugehen. Verfasser ist dank der reichen Erfahrungen, über die er auf dem Gebiete verfügt, weiter gegangen, indem er das Vorhandene nach einheitlicheren Gesichtspunkten ordnete und zusammenfasst und daraus allgemeinere Schlüsse zieht, ohne indessen den sicheren Boden der Erfahrungen zu verlassen. Was unabhängig von der Spurweite ist, ist hierbei ausgeschaltet. Im übrigen finden wir den Gedanken betont, der hoffentlich mehr und mehr Boden fasst: dass zwar eine Spureinheit bei den Schmalspurbahnen nicht das zu erreichende Ziel ist, wohl aber, dass wenigstens innerhalb zusammengehöriger Wirthschaftsgebiete eine und dieselbe Spur angewendet werden sollte.

Wie die siebente Abtheilung des Handbuches, wird auch die achte Abtheilung, die die Steilbahnen behandelt, weiteste Beachtung finden. Auch hier sind es rühmlich bekannte Fachmänner, die ihre Erfahrungen der Technik zu Gute kommen lassen. Die Verfasser haben sich in den Stoff so getheilt, dass Roman Abt die Lokomotivsteilbahnen, Siegfried Abt die Seilbahnen behandelt hat. Dem besonderen Interesse, das derartigen Bahnen immer zugewendet wurde, entsprechen auch die grossen Fortschritte, die auf dem Gebiete gemacht worden sind. Wie allgemein, so haben die Verfasser den technischen Kapiteln solche über die Entwickelungsgeschichte voraufgeschickt, die bei den Lokomotivsteilbahnen bis auf Blenkinsop, eigentlich sogar auf Trevethick zurückgreift, während Seilbahnen schon auf eine Entwickelung von Jahrtausenden zurückblicken können. Ueber die Lokomotivsteilbahnen folgen dem historischen Kapitel solche über theoretische und praktische Untersuchungen (Berechtigung und Nutzen solcher Bahnen, Steigungsverhältnisse, Zugkraft usw.) und über den Bau und die Ausrüstung (Linienführung und Unterbau, Oberbau, Betriebsmittel der Zahnradbahnen, elektrischer Betrieb derselben, eigenartige Bauweisen und Kosten). Bei den Seilbahnen sind solche älterer und neuerer Bauart unterschieden. Die Ausführungen sind durch zahlreiche Beispiele belegt.

Die beiden hier besprochenen Abtheilungen des Handbuches bieten eine Fülle von Belehrung für den Eisenbahningeniör.

— **Archiv für Eisenbahnwesen.** Mit dem zu Anfang dieses Monats erschienenen 6. Hefte hat der diesjährige Jahrgang der im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen wissenschaftlichen Fachzeitschrift für das Eisenbahnwesen der Hauptbahnen seinen Abschluss gefunden. Wie in früheren Jahren gab das Werk eingehende statistische Darstellungen über die Eisenbahnverhältnisse fast aller Länder der Erde, ausserdem aber brachte es eine Reihe von Abhandlungen über die verschiedensten Gebiete des Verkehrswesens, von denen wir einige, soweit sie sich auf Eisenbahnen bezogen, unseren Lesern durch Inhaltsangaben und Besprechungen näher gebracht haben. Wir geben in nachstehendem eine Uebersicht des gebotenen reichen Materials: 1. Die Wahrung der öffentlichen Interessen gemäss § 6 des Strassen- und Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875, von Pannenberg. 2. Die Wohlfahrtseinrichtungen der bayerischen Staatseisenbahnen. 3. Ueber die wirthschaftliche Lage der Binnenschifffahrtsunternehmungen in Grossbritannien und Irland, von Dr. Wagner (Schluss). 4. Binnenwasserstrassen und Eisenbahnen zwischen Manchester und Liverpool und der Manchester Seeschiffkanal, von Bindewald. 5. Die finanzielle Entwickelung der preussischen Binnenwasserstrassen, von Peters. 6. Deutschlands Getreideernte im Jahre 1900 und die Eisenbahnen, von Thamer. 7. Einige Bemerkungen über die Personentarife und den Personenverkehr auf den englischen Eisenbahnen, von Heinrich. 8. Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1901 im Vergleich zu den

Jahren 1898, 1899 und 1900, von Thamer. 9. Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge auf amerikanischen und deutschen Eisenbahnen, von Schulze. 10. Zur Eisenbahnfrage in Frankreich, von v. d. Leyen. 11. Die Eisenbahnfrage in Italien, von Claus. 12. Der Etat der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1902. Zugleich gibt die Abtheilung „Rechtsprechung" eine grosse Zahl wichtiger auf das Eisenbahnwesen bezüglicher Entscheidungen der oberen Gerichte und Verwaltungsbehörden, und unter „Gesetzgebung" werden aus allen Ländern die neuerlassenen Gesetze und Verordnungen angezeigt und die besonders wichtigen Erscheinungen in ihrem vollen Wortlaut abgedruckt. Auch werden aus 39 Zeitschriften aller Kulturländer die das Eisenbahnwesen betreffenden Aufsätze verzeichnet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Gerdauen-Goldap zwischen Buddern und Benkheim gelegene neue Haltestelle Popiollen für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet. Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind von der Abfertigung in Popiollen ausgeschlossen.

Eröffnung der Eilgut-Aufnahmestelle Karlsbad (B. E. B.) Stadtbureau.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. In der Stadt Karlsbad (Neue Wiese, Haus Blaues Schiff) wird am 1. Dezember d. J. unter dem Namen Karlsbad (B. E. B.) Stadtbureau eine Expeditionsstelle für den Eilgutaufgabedienst eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 91 — Inser.-Nr. 3038 — d. Ztg.)

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 580 vom 15. November d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 21. November d. J.).

Nr. II 359 vom 20. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das vom Verein deutscher Ingeniöre herauszugebende Wörterbuch „Technolexikon" (abgesandt am 24. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Thorn-Schönsee zwischen Thorn und Thornisch-Papau gelegene Kreuzungsstation Katharinenflur für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern eröffnet, jedoch nur für den Uebergangsverkehr nach und von den Stationen Gramtschen und Leibitsch der Kleinbahn Thorn-Leibitsch. Ortsverkehr ist in Katharinenflur ausgeschlossen.

Vom gleichen Tage wird Katharinenflur in den Gruppentarif I, die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe I, den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner und Militärbahn-Staatsbahn-Gütertarif und den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Die Abfertigung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 26. Nov. 1902. (3122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Für den Personenverkehr ist der zwischen den Stationen Eschershausen und Kirchbrack belegene Haltepunkt Dielmissen eröffnet worden. Die Züge halten daselbst nur nach Bedarf.

Eschershausen, 22. Nov. 1902. (3123)
Die Direktion.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Infolge plötzlicher Eisbildung auf der Elbe musste am 20. November l. J. der Güterumschlag auf dem Umschlagsplatze Laube eingestellt werden.

Die Dauer dieser Störung ist nicht bestimmbar.

Wien, am 23. November 1902. (3124)

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.

Infolge grosser Anhäufung von Zuckersendungen für Zuckerraffinerie Schönpriesen und dadurch eingetretene Stockung wurde die Aufnahme von Zucker in Wagenladungen für diese Fabrik für die Zeit vom 20. bis inklusive 24. November l. J. sistirt.

Rollende Zuckersendungen für die genannte Raffinerie sind aufzuhalten.

Wien, am 22. November 1902. (3125)

3. Güterverkehr.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) wird für Kohlen am 22. d. Mts., für Krahngüter am 29. d. Mts. bis auf weiteres geschlossen. Rutschgüter gelangen auch während des Winters zur Verladung.

Kattowitz, den 22. November 1902. (3126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau Oderh. und Maltsch wird am 28. November d. J. geschlossen. Die Wiedereröffnung wird s. Zt. öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, im November 1902. (3127)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II).

Vom 1. Dezember d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab wird die Station Reinerz des Direktionsbezirks Breslau in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 23. November 1902. (3128)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 wird für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den bezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Hannover, den 22. November 1902. (3129)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif.

Die in den Ausnahmetarifen für Strassburg Centralbhf. bestehenden Frachtsätze werden, soweit es nicht schon jetzt geschieht, fortan auch für Strassburg-Neudorf und -Rheinhafen, Bischheim, Königshofen und Schiltigheim angewandt.

Hannover, den 24. November 1902. (3130)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

1. Mit dem 1. Dezember d. J. werden die Stationen Alt-Libbehne und Sammenthin der Stargard-Cüstriner Eisenbahn im Verkehr mit Stettin Centr.-Güterbhf. in die Ausnahmetarife D und D I für Dextrin, Kartoffelstärkefabrikate usw. zur Ausfuhr über See, sowie zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einbezogen.

2. Die unterm 29. Oktober d. J. bekannt gegebenen Sätze für die Ladestelle Gänseberg (Breslau-Warschauer Eisenbahn) kommen nicht zur Einführung, da die betreffende Ladestelle nicht dem allgemeinen Verkehr dient.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 24. November 1902. (3131)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-schweizerischen Güterverkehre über Lindau treten am 1. Dezember 1902 für die Beförderung von frischen (todten) und geräucherten Fischen bei Aufgabe als Eilstückgut folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Ermatingen nach	Centimes für 100 kg
Dresden-Altstadt	799
Dresden-Friedrichstadt .	804
Dresden-Neustadt	805

Dresden, den 26. November 1902. (3132)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Theil II, Heft 2 treten mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 direkte Frachtsätze für die Beförderung von Kalk (Ausnahmetarif 13) zwischen Wopparn und Zittau, sowie von Thorn (Ausnahmetarif 33 b) zwischen Tremoschna einerseits und Meissen und Meissen-Triebischthal andererseits in Kraft. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, den 27. November 1902. (3133)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden die Haltestellen Long zwischen Czersk und Schwarzwasser des Direktionsbezirks Danzig, Schertingswalde zwischen Mohrungen und Gr.-Hermenau und Grünwalde zwischen Schwentainen und Puppen des Direktionsbezirks Königsberg i/P. in obengenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 25. November 1902. (3134)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. wird zum badisch-württemb. Gütertarif der Nachtrag II eingeführt. Derselbe enthält in der Hauptsache die Einbeziehung weiterer badischer und württemb. Stationen in den direkten Verkehr. Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen sind gemäss der Vorschrift unter 1, 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Exemplare des Nachtrags können durch das diesseitige Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 25. November 1902. (3135)
Gr. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem Tarife Theil II, Heft 9 vom 15. März 1899 wird mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1902 der 4. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält ausser Ergänzungen und Berichtigungen des Vorwortes sowie der Kilometer- und Tariftabellen Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Wriezen des Direktionsbezirks Stettin und Plau in Mecklenb. der mecklenb. Friedrich Franz-Eisenbahn. Die Drucksache kann von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 25. Nov. 1902. (3136)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. wird die Station Voerde des Direktionsbezirks Essen mit den um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Dinslaken in den direkten Verkehr und mit der Station Rellinghausen Nord als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. aufgenommen.

Cöln, den 18. November 1902. (3137)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. kommt der Nachtrag 2 zum Gütertarif für den obengenannten Verkehr zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält. Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze erhalten erst vom 16. Januar 1903 ab Gültigkeit. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 24. November 1902. (3138)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. kommt der Nachtrag 1 zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält. Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze, soweit der Nachtrag dafür nicht andere bestimmte und bereits veröffentlichte Gültigkeitstage enthält, treten erst vom 16. Januar 1903 ab in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 24. November 1902. (3139)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 bis 30. Juni 1903 wird für die Beförderung von Asche und Abraummassen von Rositz nach Meuselwitz bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen ein ermässigter Frachtsatz von 0,05 ℳ für 100 kg angewendet. Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt.

Dresden, den 25. November 1902. (3140)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

In die im Berlin-Stettin-sächsischen und norddeutsch-sächsischen Güterverkehr (Tarifheft Nr. 1) bestehenden Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 die Stationen Bodenbach und Tetschen der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 26. November 1902. (3141)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden die Stationen der Strecke Braunschweig Nordbahnhof-Brunsrode-Flechtorf der braunschweigischen Landeseisenbahn und die Station Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den westdeutschen Privatbahnen einbezogen. Vom gleichen Tage ab erhält die Station Lübberstedt des Direktionsbezirks Hannover direkte Frachtsätze im Verkehre mit der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Ferner wird das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs für Eisenerz usw. durch den Zusatz „auch Hammerschlag“ ergänzt.

Für Zuckersendungen, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, wird die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert.

Die Station Blankenhagen der Teutoburger Wald-Eisenbahn wird auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Münster, den 24. November 1902. (3142)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1902 wird zum Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag IX herausgegeben. Er enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Bornim Grube, Bredow, Priort und Satzkorn des Direktionsbezirks Berlin, Wüstenfelde des Direktionsbezirks Stettin, Flandersbach, Hofermühle und Sassmannshausen des Direktionsbezirks Elberfeld, Voerde des Direktionsbezirks Essen sowie Clotten des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken; anderweite theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Gr.-Lichterfelde West, Nauen, Neubabelsberg, Potsdam, Seegefeld, Wannsee, Wildpark und Wustermark des Direktionsbezirks Berlin; Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 a (Giesserei-Roheisen) für die Stationen Eschweiler und Friedrich-Wilhelmshütte des Direktionsbezirks Cöln; anderweite theilweise ermässigte Eisenausnahmesätze für die Station Brackel bei Dortmund des Direktionsbezirks Essen sowie Ausnahmetarife für den Uebergangsverkehr mit den Rügenschen Kleinbahnen und den Franzburger Kreisbahnen.

Die Frachtsätze für die Stationen Flandersbach und Hofermühle gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 26. November 1902. (3143)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1902 wird zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güter-

verkehr der Nachtrag VII herausgegeben. Er enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Flandersbach, Hofermühle und Sassmannshausen des Direktionsbezirks Elberfeld, Voerde des Direktionsbezirks Essen und Clotten des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken sowie für eine grössere Anzahl neu aufgenommener Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz und Posen, ferner anderweite theilweise ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Danzig, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) für die neu aufgenommenen Stationen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Giesserei-Roheisen) für die Stationen Freiburg i/Schl., Lorenzdorf und Nieder-Salzbrunn des Direktionsbezirks Breslau sowie Eschweiler und Friedrich-Wilhelmshütte des Direktionsbezirks Cöln; anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze der Eisenausnahmetarife für die Station Brackel b. Dortmund des Direktionsbezirks Essen; endlich Ausnahmetarife für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Culmsee-Melno, den Schmiegeler Kreisbahnen, der Eulengebirgsbahn, der Kreisbahn Rosenberg-Zawiona, der Stolpethalbahn und den Stolper Kreisbahnen sowie der Kleinbahn Krotoschin-Pleschen.

Die Frachtsätze für die Stationen Flandersbach, Hofermühle, Lorenzdorf, Prinzdorf, Thommendorf und Wehrau-Klitschdorf treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 26. November 1902. (3144)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Berlin-Stettin-sächsischen, nordostdeutsch-sächsischen, schlesisch-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, norddeutsch-sächsischen, thüringisch-hessisch-sächsischen, rheinisch-westfälisch-sächsischen, ost-mittel-südwestdeutschen, mitteldeutschen, sächsisch-südwestdeutschen und bayerisch-sächsischen** Thierverkehre treten am 1. Dezember 1902 direkte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden nach und von Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) in Kraft. Nähere Auskunft hierüber geben die betheiligten Stationen.

Dresden, am 26. November 1902. (3145)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die Station Lonneker der holländischen Eisenbahn mit den für die Station Hengelo holl. B. bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den obenbezeichneten Verbandsverkehr (Heft 2 und 3) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 24. November 1902. (3146)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güter- und Thierverkehr, Staatsbahn- und Privatbahn-Staatsbahn-Thierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab wird die bisherige Ladestelle Posen (Gerberdamm) in die hanseatisch-ostdeutschen Verkehre und in den Staatsbahn- und Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif als Tarifstation für den Verkehr von Gütern und lebenden Thieren in Wagenladungen, Gross- und Kleinvieh in einzelnen Stücken und Leichen einbezogen. Eil- und Frachtstückgut, Fahrzeuge und Sprengstoffe sind von der Abfertigung ausgeschlossen. An Stelle der bisherigen Frachtberechnung tritt die Berechnung nach der wirklichen kilometrischen Entfernung. Gleichzeitig werden im hanseatisch-ostdeutschen Thiertarif direkte Sätze für Pferde in Wagenladungen zwischen Posen (Gerberdamm) einerseits und Perleberg und Wittstock andererseits eingeführt. Die in den Tarifen enthaltenen Sonderbestimmungen für Posen (Gerberdamm) werden hierdurch aufgehoben. Soweit sich durch diese Maassnahmen Frachterhöhungen gegenüber der bisherigen Berechnung ergeben, treten die neuen Bestimmungen erst am 15. Januar 1903 in Kraft. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und Entfernungen geben die betheiligten Dienststellen und das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. November 1902. (3147)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Stationen Vámospércs und Nyirábrány in den Abschnitt II des Tarifes Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899.

Mit Gültigkeit vom 3. Dezember 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden die Stationen Vámospércs und Nyirábrány in den Abschnitt II (Borke) des Tarifes Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899 einbezogen.

Die Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 6 Centimes für 100 kg im Verkehre mit Vámospércs bezw. von 9 Centimes für 100 kg im Verkehre mit Nyirábrány an die bestehenden Frachtsätze für Debreczen.

Wien, am 22. November 1902. (3148)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr.

Tarif für übermangansaures Kali von Aussig nach Genf transit mit der Bestimmung nach St. Fons (Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 wird für die Beförderung von übermangansaurem Kali von Aussig nach Genf transit mit der Bestimmung nach St. Fons bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7 000 kg pro Frachtbrief und Wagen auf Grund der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894 der Frachtsatz von 49,10 Fr. Gold für 1 000 kg berechnet.

Wien, am 22. November 1902. (3149)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) von Hopfgarten nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) in Bogen oder Tafeln, wenn sie derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe **nicht** mehr dienen können, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Hopfgarten nach	Francs Gold für 1 000 kg
Autet	23,45
Bar-sur-Aube	26,05
Bar-sur-Seine	27,00
Belfort	19,70
Chatillon-sur-Seine	26,35
Coulommiers	29,45
Docelles-Chéniménil	23,85
Epinal	23,60
Gray	23,80
Jouy-sur-Morin-le-Marais	29,10
Langres (Marne)	24,45
Lépanges	24,00
Montereau loco und transit	29,15
Nogent-le-Perreux-Bry (Verbindung)	28,45
Noisy-le-Sec transit	30,25
Paris (La Villette-Douane)	30,45
Paris (Reuilly)	30,45
Port-d'Atelier-Amance	23,00
Saint-Siméon	29,20
Sens (Lyon) transit	28,55
Troyes	27,15

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A vom 1. Januar 1893 und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B vom 1. April 1902 des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 22. November 1902. (3150)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Nachbarverkehr zwischen der Kremmen-Wittstocker Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn.

Die in dem Personentarif, Theil II, gültig vom Tage der Betriebseröffnung auf der Ruppiner Kreisbahn, enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Neu-Ruppin, 24. November 1902. (3151)
Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker
Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Am 15. Januar 1903 werden aufgehoben:

1. Eine Anzahl Tarifsätze für Arbeiterrückfahrkarten auf Entfernungen über 50 km, zu deren Beibehaltung wegen geringer Nachfrage ein Bedürfniss nicht mehr vorliegt.
2. Der Rest der in unserem Bezirke noch bestehenden, zum Ausnahmesatze von 1,33 ₰ für das Kilometer berechneten Tarifsätze für Einzelreise - Arbeiterfahrkarten. Dafür treten nach Bedürfniss Arbeiter-Rückfahr- oder Arbeiter-Wochenkarten zur täglichen einmaligen oder Hin- und Rückfahrt, welche nach dem normalen Satze von 1 ₰ für das Kilometer berechnet sind.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau. (3152)

St. Johann-Saarbrücken, 25. Nov. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Januar 1903 tritt ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgütern, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern auf den hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Hierdurch wird der Lokaltarif vom 1. Oktober 1894 nebst Nachträgen aufgehoben. Soweit Erhöhungen eintreten, behalten jedoch die bisherigen Bestimmungen Gültigkeit bis zum 31. Januar 1903.

Darmstadt, am 25. Nov. 1902. (3153)
Die Direktion.

6. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Limburg soll vergeben werden.

Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Büreau zur Einsicht aus oder können gegen bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ. und Bedingungen ohne Zeichnungen für 50 ₰ bezogen werden. Angebote mit der Aufschrift: „Drehscheibe Limburg" sind bis zum 12. Dezember, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei einzusenden.

Limburg a/L., den 26. Nov. 1902. (3154J)
Kgl. Eisenb.-Maschinen-Inspektion.

Oeffentliche Ausschreibung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen: 5 250 kg Zink, 10 825 kg Zinkblech, 1 500 kg Walzblei und 18 400 kg Schmelzblei. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 13. Dezember 1902, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 7 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 12. Januar 1903.

Kattowitz, den 21. November 1902. (3155)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Betriebsmaterialien.

Gruppe A II: Holzkohlen; Gruppe A V: Putzcrem und Streichhölzer; Gruppe A VI: Hanf, Bindfaden, Plombirschnur, Bremsleinen, Schnür- und Zugleinen, Lampendochte, baumwollene Fadendochte, Plomben und Dochte zu Petroleumfackeln; Gruppe A VIII: Piassavabesen, Reiserbesen und Stuhlrohr; Gruppe A IX: Lampenglocken und Lampencylinder und Gruppe: Dynamoöl. Angebotseröffnungstermin Donnerstag, den 18. Dezember d. J., Vormittags $10^{1}/_{4}$ Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Oberschlesischen Bahnhofe in Breslau. Die Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind spätestens zu dem obigen Termin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen liegen im Centralbüreau, Gartenstrasse 106, Zimmer 41, an den Wochentagen von 8 Uhr Vorm. bis 3 Uhr Nachm. aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ nur in baar für jede Gruppe ohne Beifügung eines Bestellgeldes postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Januar 1903.

Breslau, den 17. November 1902. (3156)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding

von rd. 34 000 cbm Erdarbeiten zur Herstellung des Planums für die Erweiterung des Bahnhofes Wilhelmshöhe (Westseite) von Kilometer 3,7—4,26.

Die Zeichnungen und Verdingungsunterlagen sind in den Diensträumen der Betriebsinspektion 2 [Hauptflügel des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Cassel (O)] einzusehen. Erstere sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3,00 ℳ. und letztere von 1,00 ℳ. in baar, soweit der Vorrath reicht, von Herrn Eisenbahnsekretär Danicke, Betriebsinspektion 2, zu beziehen.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebote auf Ausführung der Erdarbeiten auf Bahnhof Wilhelmshöhe (Westseite)" bis zum Verdingungstermin Sonnabend, den 6. Dezember 1902, Mittags 12.00, einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Cassel, den 20. November 1902. (3157)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, für ihre österr. Linien pro 1903 eine Partie von 2 000 q prima Kupfervitriol für Schwellenimprägnirung und Telegraphenzwecke im Offertwege sicherzustellen.

Die Effektuirung der Lieferung hat verzollt und franko einer Station der österreichischen Südbahnlinien nach Maassgabe des Bedarfes zu erfolgen; in der Zeitperiode vom Monate März bis Ende September 1903 müssen in regelmässigen Zeiträumen von je 3 Wochen 200 bis 250 q zur Ablieferung gebracht werden.

Die näheren Bedingnisse der Offertausschreibung können bei der Materialverwaltung in Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege Parterre Nr. 27, während der Amtsstunden eingesehen, behoben, eventuell gegen Einsendung der Frankaturmarke per Post bezogen werden.

Die mit einer Kronenmarke gestempelten Offerte sind versiegelt, mit der Aufschrift „Offert auf Kupfervitriol" versehen, nebst dem vorgeschriebenen Handmuster spätestens bis 10. Dezember l. J., 12 Uhr Mittags, bei der genannten Amtsstelle einzureichen.

Der Vadium-Erlagschein muss dem Offerte beiliegen; dagegen sind die Lieferbedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung dem Offerte nicht beizuschliessen, sondern es hat der Offerent im Offert zu erklären, dass er dieselben vollinhaltlich anerkennt.

Offerte, die diese Erklärung nicht enthalten, die nicht vorschriftsmässig adjustirt oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbot bis Ende Dezember l. J. im Wort zu bleiben.

Wien, im November 1902. (3158)
Die Materialverwaltung.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen, und zwar: a) Segeltuch, getränkt und ungetränkt, Leinwand zu Fenstervorhängen und zu Polsterzwecken, Drillich, Wachstuch, Ledertuch, gummirte und gewöhnliche Hanfschläuche und Linoleum; b) Plüsch, Gardinenstoff, Wollgarn, Schafwolle, Schmierpolster, Pferdehaare, Waldwolle, Hutnetze, Naht- und Plattschnur, Hutnetzschnur, Fensterzug-Borden und -Quasten; c) Gummischläuche, Gummiringe, Plattengummi, Asbestschur und Asbestpappe.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen zu a) am 23, b) am 18., c) 19. Dezember 1902, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 7 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,75 ℳ. für jede der angegebenen Abtheilungen portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 22., 17. und 18. Januar 1903.

Kattowitz, den 21. November 1902. (3159)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden alten Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen, Stahlschienen, eiserne Schwellen, Weichentheile, Kleineisenzeug usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 10. Dezember d. J., Nachmittags 3 Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, an uns einzureichen.

Mainz, den 22. November 1902. (3160)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Für unsere Verwaltung werden mehrere mit der Buch- und Rechnungsführung sowie mit Sekretariatsgeschäften im Eisenbahnwesen, namentlich in Bausachen, vertraute Beamte mit guter Schulbildung zu langjähriger diätarischer Beschäftigung oder zu etatsmässiger Anstellung nach einjähriger Probedienstleistung gesucht. Meldungen sind mit Angabe der Besoldungsansprüche sowie unter Beifügung von Zeugnissen und eines Lebenslaufes bis zum 15. Dezember d. J. an uns einzureichen.

Lübeck, den 25. November 1902. (3161)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 95. | 3. Dezember 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Englisches Urtheil über die selbstthätigen Blocksignale der amerikanischen Eisenbahnen.

Ueber die derzeit besonders rege Entwickelung und rasche Ausbreitung der selbstthätigen Blocksignalanlagen in Amerika macht der bekannte englische Fachmann S. Norman D. Macdonald auf Grund der unlängst auf einer Studienreise (vergl. „The Engineer“ v. 20. Mai d. J.) in den Vereinigten Staaten gewonnenen Eindrücke nachstehende Mittheilungen:

Bisher dürften in den Unionstaaten etwa rund 4 000 Meilen (über 6 400 km) Eisenbahnen mit selbstthätigen Blocksignalen ausgerüstet sein, aber auf mindestens ebenso vielen Meilen werden zur Zeit solche Signale eingerichtet und zwar so eilig, als es nur immer den Signalbaugesellschaften möglich ist, die massenhaft vorliegenden Bestellungen in Ausführung zu bringen. An und für sich ist ja bekanntlich die Verwendung rein selbstthätiger Blocksignaleinrichtungen in Amerika nichts neues; auf den Linien der Philadelphia-Reading-Eisenbahngesellschaft findet sich beispielsweise eine Anlage dieser Art, die bereits seit 16 Jahren im Betriebe steht, und eine ähnliche Einrichtung ermöglicht es allein, dass auf der annähernd 90 km langen Nebenlinie Camden-Atlantic City sich an Sonn- und Feiertagen ein Verkehr von je 100 Zügen in jeder Richtung mit einer Fahrgeschwindigkeit von 108 km ganz leicht und anstandslos abwickeln lässt. Nichts ist bei der Fahrt auf dieser Strecke für den europäischen Eisenbahnmann interessanter und eigenthümlicher, als der Anblick der auf den beiden Seiten des Doppelgleises in fortlaufender Reihe, etwa wie die Laternenpfähle einer Strasse, aufgestellten Signalsäulen mit dem Scheibenkasten, in welchem die Farbe des in seiner Vorderwand vorhandenen kreisrunden Fensters ohne jegliches Eingreifen einer Menschenhand dem Lokomotivführer über den Zustand bezw. die Fahrbarkeit des vor ihm liegenden Weges Auskunft und Weisung ertheilt.

Die Hauptlinie der oben genannten Bahn, nämlich die Linie Buffalo - Newyork (Jersey City), ist ihrem ganzen, 720 km langen Verlaufe nach ebenfalls mit selbstthätigen Blocksignalen ausgerüstet und umfasst nach der einen Richtung, d. i. für die Deckung des östlichen Zugverkehrs, 366 und für die andere Richtung, d. h. für den westlichen Zugverkehr, 379, zusammen 745 Blockposten mit je zwei Signalen (ein Hauptsignal und ein Vorsignal), von denen 1 032 als Kastenscheiben und 458 als Armsignale angeordnet sind. Diese Signale regeln und sichern nicht nur die Zugfolge, sondern schützen gleichzeitig 182 Bahnüberwege, 375 Stationsweichen und 31 Abzweigungen auf offener Strecke, welche Stellen insgesammt in die Blocksignalanlage mit einbezogen sind. Haupt- und Vorsignal jeder Blockstelle befinden sich bei den Scheibensignalen nebeneinander, bei den Armsignalen übereinander auf einem gemeinsamen Mast; die ganze Blocksignalanlage der benannten Hauptstrecke kostet annähernd 5 000 000 ℳ.

Nur auf den grösseren Bahnhöfen oder an wichtigen Knotenpunkten befinden sich neben der durchlaufenden Blocksignalanlage besondere, zu den Weichen in Abhängigkeit gebrachte Deckungssignale, nämlich Einfahrt- oder Ausfahrtsignale oder Wegesignale, welche gemeinsam von Stellwerksthürmen aus durch eigene Signalbeamte gehandhabt werden. Diese Signale, die nicht selten auch durch Vorsignale unterstützt werden, befinden sich häufig auf denselben Masten, auf denen Blocksignale angebracht sind, ohne mit den letzteren in einem unmittelbaren Zusammenhange zu stehen. Ebenso können die betreffenden Signalbeamten auf die Blocksignale keinen weiteren Einfluss nehmen, als dass sie durch unrichtige Signal- oder Weichenstellungen die Signallage von Freie Fahrt auf Halt bewirken, während der Signalwechsel von Halt auf Freie Fahrt bei richtiger Lage der Weichen und Ortssignale ausschliesslich den Zügen selbst vorbehalten bleibt. Die in Rede stehende Bahnlinie ist behufs Uebersteigung der Wasserscheide in zwei Zweige getheilt, wovon der eine doppelgleisig in weiten Umwegen die Höhe erklimmt, wogegen der andere, lediglich dem Personenzugverkehr dienende Zweig

mit einer gleichmässigen Steigung von 1 : 50 den Weg abschneidet und auf eine Länge von 32 km eingleisig verläuft. Diese Strecke ist ebenso wie die übrigen mit Hall-schen Blocksignalen ausgestattet, und zwar mit Kastenscheiben („Banjo"), die eine 24 cm weite Brille aufweisen.

Die Newyork Central and Hudson River Bahn verwendet Westinghouse'sche selbstthätige Blocksignale und zwar Mastsignale, deren Arme durch Pressluft bewegt werden, während die Steuerung der Signalumstellungen auf elektrischem Wege erfolgt. Für gewöhnlich haben hier die Blockabschnitte eine mittlere Länge von nur 800 m. Von einem neben dem rechtsseitigen Gleis im Bahnkörper verlegten Hauptrohre der Pressluftleitung, die in der Regel eine Ausdehnung bis zu 20 km (rechts und links von der Verdichtungsmaschine je 10 km) besitzt, führen bei jedem einzelnen Signal Zweigleitungen die erforderlichen Luftmengen zu den Stellwerken. Von der Luftverdichtungsmaschine, welche auf dem Bahnhofe der Grand-Station-Newyork im Betriebe steht, wird beispielsweise ein Rohrnetz von 36 km Gesammtlänge mit Pressluft gespeist. Alle Blocksignale der benannten zwei grossen Bahnen stehen für gewöhnlich, d. h. bei zugfreier, fahrbarer Strecke auf Freie Fahrt und zeigen nur dann und so lange Halt, als der bezügliche Blockabschnitt durch einen Zug besetzt oder wegen Schienenbruchs, falscher Weichenstellung u. dergl. nicht fahrbar ist oder endlich, wenn in den elektrischen oder auch in den Pressluftleitungen Unterbrechungen vorkommen oder wenn eine Batterie versagt usw., durchwegs Umstände, welche die Haltlage der zugehörigen Signale selbstthätig veranlassen. Bei allen Bahnüberwegen, diesem leidigen Hauptübel aller amerikanischen Eisenbahnen, befinden sich grosse Läutewerke, welche derart in die Blocksignalanlage eingeschaltet sind, dass sie zu läuten beginnen, sobald ein Zug in den Blockabschnitt einfährt, in welchem der Uebergang liegt, wobei der Grundsatz gilt, dass die Abschnittenden mindestens 2000 Fuss (610 m) vom nächsten Bahnüberweg entfernt sein müssen. Auf der Newyork Central and Hudson River Bahn sind die als Vorsignal geltenden unteren Arme der Mastsignale von gelber Farbe.

Innerhalb der Hauptstrecken der Pennsylvaniabahn bestanden bis vor kurzem Gassett'sche, rein elektrische, selbstthätige Blocksignale, die aus dem Jahre 1884 stammten und neuestens nach und nach durch Westinghouse'sche Einrichtungen ersetzt wurden. So hatte man daselbst im Verlaufe von neun Monaten verflossenen Jahres über 1000 Blocksignale der letztbezeichneten neuen Bauart aufgestellt. Auf den viergleisigen Strecken dieser Bahn befinden sich in Abständen von beiläufig 800 m Signalbrücken, wo genau oberhalb jedes Gleises der ihm geltende Mast — mit zwei, in der Nähe von Stationen oder Abzweigungen aber auch mit drei Signalarmen übereinander — angebracht ist. Dreiarmige Mastsignale kommen übrigens auch auf den Schnellzuggleisen der in Rede stehenden Eisenbahn auf einzelnen Sonderstrecken vor, wo der Verkehr aussergewöhnlich dicht wird, die freie Aussicht aber behindert oder ein grosses Gefälle vorhanden ist; hier schliesst man nämlich an wichtige Hauptsignale zwei Vorsignale an, von denen das erste um zwei und das zweite um einen Blockabschnitt vorgeschoben wird. Ungefähr von 8 zu 8 km entlang der Hauptlinie befindet sich je ein von einem Beamten besetzter Blockthurm, der mit den Hauptstationen und Nachbarthürmen durch Telegraphen sowie mit den Blocksignalbrücken durch Fernsprecheinrichtungen in Verbindung steht, welch' letztere durch die Mannschaften liegen gebliebener oder sonst hilfsbedürftiger Züge sowie durch alle anderen zeitweilig auf der Strecke beschäftigten Bediensteten der Bahn benutzt werden können. Die Pennsylvaniabahn wird bald ihre Hauptlinie Jersey City-Pittsburg, d. h. mehr als 700 km, und in nicht allzu ferner Zeit auch die Fortsetzung bis Chicago durchaus viergleisig ausgebaut haben.

Das Aeusserste an Selbstthätigkeit leistet aber ohne Frage die Westinghouse'sche Blocksignaleinrichtung der Bostoner elektrischen Untergrund-Hochbahn, wo gleichzeitig mit der Deckung der Blockabschnitte durch Arm- oder Leuchtsignale eine Vorrichtung thätig gemacht wird, welche es unmöglich macht, dass ein Zug ein auf Halt zeigendes Blocksignal überfährt. So lange nämlich ein Blockposten die Fahrt verbietet, ist ein in angemessener Entfernung vor ihm ins Gleis eingelegter Anlaufbügel (Trip) hochgehoben, so dass er die Bremse eines vorüberkommenden Zuges auslöst, während er, so lange das Signal Freie Fahrt anzeigt, niedergekippt bleibt und auf die vorüberkommenden Züge keinen Einfluss nehmen kann. Im Stadtinneren verläuft die Bahn ausschliesslich unterirdisch und grösstentheils viergleisig; an den Hauptstrecken zählt man in gewissen verkehrsreichen Stunden des Morgens und des Abends 960 Züge bezw. Wagen in der Stunde, das sind auf jedem Gleis 240 Züge in einer Zeitfolge von je 15 Sekunden. Von den Betriebsleitern der Bahn wird übrigens behauptet, dass sich dieser ohnehin geradezu schwindelerregende Verkehr zeitweilig anstandslos bis auf 250 Züge in der Stunde für jedes Gleis erhöht. Im Betriebsplan sind angeblich für jede Richtung mindestens 4000 tägliche Züge vorgesehen. Unterhalb der Erde wird der Zugverkehr allerdings durch den Umstand wesentlich erleichtert, dass die Räume unausgesetzt taghell elektrisch erleuchtet sind, allein es gibt dort gleichwie auf den oberirdischen Linien viele recht schwierige Stellen, nämlich scharfe Bögen und Gefälle von 1 zu 20, ja an einer Stelle von 1 zu 12,5. Mit Rücksicht auf diese Besonderheiten der Bahn müssen die Wagenführer und Schaffner, bevor sie zur Dienstleistung angenommen werden, in Neff's Uebungsschule einen längeren theoretischen und praktischen Unterrichtskurs durchmachen und scharfe Prüfungen bestehen. Der benannten Anstalt ist zu diesem Zwecke eine eigene, mit allen Einrichtungen der wirklichen Bahn versehene Uebungsstrecke, dann ein aus drei Wagen zusammengestellter Schulungszug sowie endlich ein Modell als Lehrmittel zur Verfügung gestellt, welches mit bewunderungswürdiger Genauigkeit das ganze Bahnnetz mit allen Gleisen, allen Anhaltepunkten, allen Steigungen und Gefällen, allen vorhandenen Signalen, Dreh- und Schiebebühnen und sämmtlichen Baulichkeiten zur Darstellung bringt.

Auf allen Gleisen der Bostoner Stadtbahn folgen sich die Blocksignalposten und selbstthätigen Bremsenauslöser (Trips) in Abständen von nur 100 Fuss (hundred feet), und diese häufen sich auf den unterirdischen wie oberirdischen Linien nächst den Abzweigungen zu einer chaotischen Menge, die auf einen europäischen Fachmann geradezu beängstigend einwirkt, namentlich wenn er gleichzeitig beobachtet, mit welchen Geschwindigkeiten die Züge auf den Gefällen so zu sagen niederwärts stürzen. Kraft dieses Eindruckes wird sich ein solcher Beobachter ungern entschliessen mögen, die Züge dieser Bahn zu benutzen, obwohl sich ihr alljährlich Millionen amerikanische Fahrgäste ohne weiteres anvertrauen; allein er wird sich gleichzeitig gezwungen fühlen, anzuerkennen, dass diese Sturmfluth des Verkehres doch nur durch die selbstthätige Signalanlage bewältigt wird und eben nur mit ihrer Hilfe bewältigt zu werden vermag. Wer also hinsichtlich des Werthes und der Leistungsfähigkeit der selbstthätigen Blocksignale sich als Zweifler fühlt, wie wir europäischen Fachleute es im allgemeinen sind und sein müssen, der mag sich nur eine einzige Stunde mit den vorbesprochenen Beobachtungen beschäftigen und überlegen, wieviel Mal des Tages jede einzelne Signalvorrichtung in Thätigkeit zu treten hat und was geschehen müsste, wenn sie ihren Dienst versagen würden.

Für keinen Fall lässt sich heutigen Tages mehr verhehlen, dass die selbstthätigen Blocksignaleinrichtungen eine grosse Vollkommenheit erreicht haben und ihre Aufgabe mit der „Normal clair-Stellung" (zeitweise Absperrung der für gewöhnlich unverschlossenen Blockabschnitte) ebenso befriedigend lösen, als unsere Anlagen mit der „Normal danger-Stellung" (zeitweise Aufsperrung der gewöhnlich verschlossenen Blockabschnitte).

Es erübrigt schliesslich noch hervorzuheben, dass weitaus der grösste Theil und namentlich alle neueren Anlagen selbstthätiger Blocksignale in Amerika lediglich mit Gleisstromleitungen arbeiten, indem die Schienenstränge der Blockabschnitte isolirt und als Stromführungen mitbenutzt sind, und dass die Vollbahnen der Vereinigten Staaten trotz der mit den genannten Signalen erzielten guten Erfolge doch keinen Augenblick daran gedacht haben, ihre alte bewährte Einrichtung der „Train dispatcher“, d. s. jene Beamten, welche von den Hauptknotenpunkten des Bahnnetzes aus den Gesammtverkehr im allgemeinen und jenen ihres Dienstbezirkes im besonderen überwachen und leiten, aufzulassen oder auch nur einzuschränken. Die Verfügungen dieser Beamten sind es in erster Linie, welche die günstigste Ausnutzung des Bahnnetzes durch vortheilhafte Einleitung und Vertheilung der Züge anbahnen, und ihrer erstaunlichen Gewandtheit und Umsicht verdanken es die Eisenbahnunternehmungen, dass sie auf ihren Linien riesige Frachtenverführungen und einen kaum minder reichen Personenverkehr mit überraschender Pünktlichkeit abzuwickeln vermögen. In der That lässt sich für die Betriebführung der Eisenbahnen, soweit sie lediglich als allgemeine Weltverkehrsmittel und Verdienstanstalten dienen sollen, kaum etwas Vollkommeneres denken, als diese Verbindung der Traindispatcher mit der selbstthätigen Zugsicherung, wovon die ersteren den Vortheil und die letzteren die Sicherheit der Bahn vollsten Maasses gewährzuleisten geeignet sind. L. K.

Ersatz der Bauführerprüfung durch die Diplomprüfung und Zulassung der staatlich geprüften Bauführer und Baumeister zur Doktor-Ingeniör-Promotion in Preussen.

Die in unserer Mittheilung in Nr. 92 S. 1395 d. Ztg. bereits in ihren Hauptpunkten gekennzeichnete Neuordnung des technischen Prüfungswesens in Preussen ist nun durch eine gemeinschaftliche Bekanntmachung der Minister der geistlichen usw. Angelegenheiten und der öffentlichen Arbeiten vom 28. November d. J. erfolgt, welche das „Centralbl. der Bauverwaltung“ veröffentlicht. Der Erlass hat folgenden Wortlaut:

Bekanntmachung,

betreffend I. die Ersetzung der Vorprüfung und der ersten Hauptprüfung für den Staatsdienst im Baufache durch die Diplomprüfung und II. die Zulassung der staatlich geprüften Bauführer und Baumeister zur Doktor-Ingeniör-Promotion.

I. Die Vorprüfung und die erste Hauptprüfung für den Staatsdienst im Baufache werden durch die auf Grund der Diplomprüfungsordnungen von 1902 neugeregelte, eine Vor- und Hauptprüfung umfassende Diplomprüfung an den Technischen Hochschulen vom 1. April 1903 ab ersetzt. Während einer Uebergangszeit von etwa einem Jahre werden aber noch die Vorprüfung und erste Hauptprüfung für den Staatsdienst im Baufache daneben in einem noch näher festzusetzenden Umfange abgehalten. Nach Ablauf der Uebergangszeit werden die Regierungsbauführer vorbehaltlich der mit Braunschweig und Hessen noch zu treffenden Vereinbarungen nur aus den Diplomingeniören entnommen werden. Die nach dem 1. April 1903 geprüften Diplomingeniöre sind aber bereits wie die staatlich geprüften Bauführer berechtigt, sich zur Ernennung zum Regierungsbauführer und zur Ausbildung im Staatsbaudienste zu melden. Die Auswahl unter den Bewerbern erfolgt unter Berücksichtigung des Bedarfs der Staatsbauverwaltung.

Die bis Ende März 1904 bei den preussischen technischen Prüfungsämtern und den ihnen gleichgestellten Prüfungsämtern in Braunschweig und Darmstadt abgelegten Vorprüfungen ersetzen bei der späteren Ablegung der Diplomprüfung die an sich vorgesehene akademische Vorprüfung, ebenso ersetzt die von den Studirenden des Maschinenbaufaches bis dahin nach den Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache vom 1. Juli 1900 zurückgelegte praktische Elevenausbildung die in den Diplomprüfungsordnungen vorgesehene einjährige praktische Thätigkeit.

Der Diplomprüfung bleibt auch bei der Neuregelung des Prüfungswesens für den Staatsbaudienst der Charakter einer akademischen Prüfung gewahrt. Zur Theilnahme an den Diplomprüfungen — Vor- und Hauptprüfungen — werden aber für jede bei den Technischen Hochschulen bestehende Abtheilung ein oder nach Bedarf mehrere ständige Kommissare des mitunterzeichneten Ministers der öffentlichen Arbeiten bestellt, welche, ohne dass ihnen eine unmittelbare Einwirkung auf das Prüfungsgeschäft zusteht, befugt sind, von allen Prüfungsvorgängen Kenntniss zu nehmen. Bei der Hauptprüfung tritt ferner eine Mitwirkung von Baubeamten ein. Zu diesem Zwecke werden Baubeamte auf Vorschlag der Abtheilungen der Technischen Hochschulen durch den Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten nach vorgängigem Einvernehmen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu Mitgliedern der bei den Technischen Hochschulen bestehenden Prüfungsausschüsse berufen. Die Zahl der Baubeamten soll in keinem Prüfungsausschusse mehr als ein Drittel der Gesammtzahl der Mitglieder betragen.

II. Staatlich geprüfte Baumeister sind fortan ohne weiteres berechtigt, sich zur Doktor-Ingeniör-Promotion zu melden. Staatlich geprüfte Bauführer, die zu der Promotion zugelassen werden sollen, haben zunächst den Grad eines Diplomingeniörs zu erwerben. Während einer Uebergangszeit bis Ende März 1906 wird aber zu diesem Zwecke von den staatlich geprüften Bauführern nur die Anfertigung einer auf 6 Wochen berechneten Diplomarbeit verlangt, während die mündliche Prüfung ganz wegfällt.

Nähere Vorschriften und Ausführungen der vorstehenden Bestimmungen bleiben vorbehalten.

Das „Centralbl. der Bauverw.“ enthält ferner in seinem nichtamtlichen Theil einen geschichtlichen Rückblick auf die Entstehung des Erlasses und erläuternde Betrachtungen, denen wir folgendes entnehmen: Bekanntlich war zur Hundertjahrfeier der Technischen Hochschule in Berlin durch den Allerhöchsten Erlass vom 11. Oktober 1899 den Technischen Hochschulen in Anerkennung ihrer Bedeutung für Wissenschaft und Praxis das Recht eingeräumt worden, auf Grund der Diplomprüfung den Grad eines Diplomingeniörs (Dipl.-Ing.) zu ertheilen und Diplomingeniöre auf Grund einer weiteren Prüfung zu Doktoringeniören (Dr.-Ing.) zu promoviren. Es machte sich nun allseitig der Wunsch geltend, die Bedeutung der akademischen Prüfungen zur vollen Anerkennung gebracht und den bisherigen Zustand beseitigt zu sehen, wonach zwei Prüfungen, die staatliche Bauführer- und die akademische Diplomingeniörprüfung, die beide den Abschluss des akademischen Studiums darstellten, neben einander abgehalten wurden.

Dies ist nun geschehen. „Die Thatsache, dass die Diplomprüfung in Zukunft allein den erfolgreichen Abschluss des Studiums auf den Technischen Hochschulen erweisen und auch die Grundlage für den Eintritt in den Staatsbaudienst bilden soll, entspricht voll den Interessen der Technischen Hochschule. Für das Ministerium der öffentlichen Arbeiten bietet die Regelung aber gleichfalls den Vortheil, dass aus den Diplomingeniören, die sich zum Eintritt in den Staatsdienst melden, die geeigneten ausgewählt werden können, und dass die Zahl der Zulassungen für die Ausbildung im Staatsdienste ohne Härte dem vorhandenen Bedürfnisse angepasst werden kann. Hierdurch werden in Zukunft auch die Anstellungsverhältnisse der Baubeamten im Staatsdienste gebessert werden.“

Das „Centralblatt“ schildert weiter den Gegenstand der Verhandlungen zwischen den betheiligten Ministerien und den Unterschied, der von jeher bezüglich der schriftlichen Arbeiten zwischen der Bauführer- und der Diplomprüfung bestanden hat, und weist auf die Nothwendigkeit hin, dass die Erlangung der Würde eines Doktoringeniörs und damit natürlich auch die Zulassung zur Promotion durch die Anfertigung einer Diplom- oder einer ihr gleichartigen Arbeit bedingt sei. Man sei bemüht gewesen, die Uebergangsbestimmungen möglichst günstig für die staatlich geprüften Bauführer und Baumeister zu treffen. Es sei daher bestimmt worden, dass staatlich geprüfte Bauführer, um den Grad eines Diplomingeniörs zu erlangen, nur eine schriftliche Diplomarbeit unter Befreiung von der mündlichen Prüfung anzufertigen haben. Das Blatt meint schliesslich, „die getroffenen Uebergangsbestimmungen werden freilich nicht alle Wünsche, die von verschiedenen Seiten zu Gunsten der Baubeamten kundgegeben sind, erfüllen. Demgegenüber sei aber ausdrücklich bemerkt, dass, wenn nach langen Verhandlungen bei den beiden sich gegenüberstehenden Interessen schliesslich bezüglich der Zulassung der staatlich geprüften Bauführer zur Doktorpromotion die Rücksicht auf die Eigenart akademischer Verhältnisse ausschlaggebend gewesen ist, doch alle Betheiligten in der Auffassung einig waren, dass mit dieser Rücksicht eine Minderbewerthung der staatlichen Bauführerprüfung gegenüber der Diplomprüfung weder behauptet noch zugestanden sei. Uebrigens hat die Frage der Zulassung der staatlich geprüften Bauführer zur Doktorpromotion geringere praktische Bedeutung, als die oben besprochene erleichterte Erwerbung des Titels eines Diplomingeniörs.“

Getreideanhäufungen auf den russischen Bahnen.

Es scheint wieder einmal böse in dem Lande aller Reussen auszusehen! Von allen Seiten wird gejammert über den traurigen Zustand, in den Handel und Verkehr versetzt werden durch die Unmöglichkeit, das Getreide zum Lieferungstermine und namentlich vor Schluss der Schifffahrt fortzuschaffen. Jeder kommt mit einem Rathschlag, wie dem elenden Zustande Abhilfe gebracht werden kann, und jeder weiss genau, wieviel Millionen Pud Getreide auf den Eisenbahnstationen lagern und Wind und Wetter preisgegeben sind.

Aber was hilft das alles? Es ist bei dem wirren Durcheinander gänzlich einerlei, ob auf den Stationen, wie der „Kiewljanin" behauptet, 40—50 000 000 Pud (= 655 200—819 000 t) lagern, oder ob, wie die Regierung vorsichtig mittheilt, am 1. November d. J. den eingegangenen Nachrichten zufolge die Getreideansammlungen bereits mehr als 7 500 000 Pud (= 122 850 t) betrugen; das können auch 40—50 000 000 Pud sein! Darüber bestehen ja zwischen den Interessenten keinerlei Meinungsverschiedenheiten, dass thatsächlich erhebliche Getreideanhäufungen auf den meisten für den Getreideverkehr in erster Reihe in Frage kommenden Stationen z. Zt. stattfinden, und ebenso darüber, dass das ein Missstand ist, der, wie die Regierung behauptet, in reichen Erntejahren, wie die Gegenpartei behauptet, in jedem Jahre sich wiederholt.

Nun scheint es eigentlich in der Natur der Verhältnisse zu liegen, dass, wo Missstände vorhanden sind, man sie zu beseitigen versucht. Diese schlichte Logik scheint auch in Russland verständlich zu sein; das schwierigere ist nur die Frage, mit welchen Mitteln das am geeignetsten zu geschehen hat.

Wer die russischen maassgebenden Zeitungen auch nur mit einiger Aufmerksamkeit verfolgt, der wird leicht bemerkt haben, wie ausserordentlich regelmässig zu einer annähernd bestimmten Zeit im Herbste ein strenger Auftrag an alle Organe der Eisenbahnverwaltung ergeht, alle nur möglichen Maassregeln vorzubereiten, um während der bevorstehenden Getreideverladungszeit jede Stockung zu vermeiden. Darauf beginnt die Verladezeit, die befürchteten Verkehrsstockungen treten natürlich mit tödtlicher Sicherheit ein und mit derselben Pünktlichkeit erfolgt alle Jahre der Auftrag an eine Anzahl Regierungsinspektoren, an Ort und Stelle alle Hindernisse mit der grössten Beschleunigung zu beseitigen.

Wie? Mit welchen Mitteln? Darüber schweigen die strengen Befehle, es muss nur mit der grössten Beschleunigung geschehen!

Und so wiederholt sich das alle Jahre, ohne auch nur in irgend einem Jahre auf irgend jemand auch nur den geringsten Eindruck zu machen. Es ist eben alles geschehen, denn die Kanzlei hat zur bestimmten Zeit ihre Pflicht peinlich erfüllt und im übrigen: Gott befohlen — der Himmel ist hoch und der Zar ist weit! Wer will da wohl richten.

Wenn der Gegenstand nicht zu wichtig und die Folgen dieses jammervollen Verfahrens nicht zu ernst wären, so könnte man fast verführt werden, den ganzen Vorgang von der humoristischen Seite aufzufassen. Aber so liegt die Sache nicht, es würden zu viele und zu wichtige Interessen auf das empfindlichste gestört nicht nur, sondern vielfach Existenzen vernichtet.

Liest man heute die russischen Zeitungen, so geht wieder wie alle Jahre ein Schrei nach Hilfe durch die Spalten, denn wieder haben die vertraglichen Lieferungen nicht erfüllt werden können und wieder sind Millionen Pud mühsam geernteten Getreides in der Gefahr, auf den Stationen ungeschützt zu verderben.

„In diesem Jahre haben sich", so schreibt die „St. Petersburger Zeitung", „die Frachtstockungen ganz besonders empfindlich bemerkbar gemacht. Die Ernte hat sich ungemein verspätet, nicht nur bei uns, sondern viel mehr noch in unseren Hauptabsatzländern in Westeuropa. Die Konjunktur war mithin für uns ganz besonders günstig und mit ihr rechneten die Ausfuhrhändler namentlich der Südhäfen, die grosse Partien auf sofortige Lieferung zu guten Preisen anschafften, denn die ersten Ladungen mussten nach der sicheren Berechnung ganz besonders vortheilhaft sein. Es kam jedoch anders. Kaum hatte die Verladezeit begonnen, da waren auch schon die Frachtstockungen da, und statt der erhofften Vortheile ergaben sich ganz bedeutende Verluste. Die Stationen waren mit einem Schlage überfüllt; es mangelte an Wagen, an Lokomotiven, an Arbeitern und vor allen Dingen an Disposition. Die Ablader im Auslande haben kein Verständniss für unsere Frachtstockungen, die man zu einer staatlich garantirten Elementargewalt erhoben hat; sie sahen sich nach zuverlässigen Bezugsquellen um, die ihren Bedarf im Handumdrehen deckten. Wir versäumten nicht nur den Anschluss, sondern haben auch noch insofern schwere Verluste zu erdulden, als das ohnehin nicht hohe Getreide beim Lagern auf den Stationen nicht nur nicht besser wird, sondern in erheblichem Maasse verdirbt, da es nicht in gedeckten Schuppen, sondern zum allergrössten Theil unter freiem Himmel, oft sogar direkt auf der Erde lagert. Wenngleich die Getreidestapel vorschriftsmässig mit Decken bedeckt sein sollen, so lässt sich diese Vorschrift vielfach deshalb nicht erfüllen, weil es an den nöthigen Decken mangelt; eine Vorschrift über die Beschaffung von Decken ist aber zur Vermeidung von Unkosten nicht erlassen worden."

Der „Kiewljanin" veröffentlicht die Ergebnisse der Studienreise eines seiner Mitarbeiter an die Südhäfen, die einen geradezu erschütternden Eindruck machen. Er schildert, wie die Stationen der nach Odessa und Nikolajew führenden Eisenbahnlinien in Getreide geradezu ertrinken. Das Getreide lagert in den meisten Fällen unter freiem Himmel, ohne Unterlage auf der Erde; die Lagerung dauert einen Monat, oft auch zwei. Wenn dann endlich die Reihe an eine Partie kommt, dann ist das Getreide wenn nicht schimmelig, so doch feucht geworden. Die Ausfuhrhändler, denen das Getreide nicht zum Termin zugegangen ist, haben sich unterdessen nach greifbarem Getreide umgesehen und weisen die verspäteten Sendungen zurück.

Doch damit sind die Unzuträglichkeiten noch nicht erschöpft. Dank dem Umstande, dass Russland zu Beginn der Verladezeit nicht leistungsfähig war, ging die Deckung des Bedarfs, wie der „Kiewljanin" ausführt, an andere Produktionsländer über, die zur Fortschaffung des Getreides grosser Schiffsräume bedurften, so dass die Frachtsätze rasch stiegen. Deren Erhöhung ist natürlich nicht ohne Einfluss auf die Preisbildung des Getreides geblieben — die Notirungen sind um so viel gefallen, wie die Frachten gestiegen sind.

Die Frachtstockungen bestehen gegenwärtig allen Dementis zum Trotz in 12 der fruchtbarsten Guvernements, die die Hauptmasse des zum Versand gelangenden Getreides liefern. Man schätzt die Menge des auf den Stationen lagernden Getreides auf 50 000 000 bis 60 000 000 Pud. Bei dem Forschen nach der Veranlassung zu all dem Elend kommt der „Kiewljanin" zu allererst auf die mangelhafte Befähigung der betreffenden Beamten. Die Südwestbahnen, die sich in diesem Jahre, wie auch in früheren, durch Frachtstockungen ganz besonders bemerkbar machen, sind zweigleisig, sie besitzen ausserdem einen grossen Bestand an rollendem Material, der jedoch nicht genügend ausgenutzt wird, wie man das angeblich in den örtlichen Blättern nachgewiesen haben will. In einzelnen Fällen erweisen sich die Endstationen als zu eng, so dass ihre Aufnahmefähigkeit in keiner Weise den Zufuhren entspricht, in anderen Fällen ist die Durchlassfähigkeit gewisser Bahnen eine ungenügende, wobei es thatsächlich oft auch an rollendem Material fehlt; in allen Fällen spielt aber der auf den Eisenbahnen herrschende Bürokratismus eine sehr verhängnissvolle Rolle. Auf irgend welche Erklärungen lassen sich die Beamten überhaupt nicht ein, und wenn der Betroffene über eine solche Behandlung klagbar werden will, dann ist er erst recht schlimm daran, denn die höheren Beamten in den Centralverwaltungen haben andere und wichtigere Dinge zu thun, als sich mit den Klagen des Publikums zu befassen.

Soweit der „Kiewljanin". Das ist die Auffassung weiter Kreise über die Ursache der Missstände. Wenn dabei wohl auch mancherlei Uebertreibung eine Rolle spielt, im grossen und ganzen trifft das Urtheil wohl zu und kann daher als richtig anerkannt werden. Wie sehr die Gleichgültigkeit der höheren Beamten und die Urtheilslosigkeit, die mangelnde Befähigung der unteren Beamten mit an dem Zustandekommen der trostlosen Verhältnisse beitragen, wurde zum Erstaunen der gebildeten Welt im Hungerjahre 1892/93 von dem General Wendrich mit erbarmungsloser Rücksichtslosigkeit gezeigt. Eine so vernichtende Kritik, wie in jenem Jahre, ist wohl niemals vorher oder später über die russischen Eisenbahnbeamten gefällt worden. Aber die Kritik war gerecht, es ist nur ausserordentlich bedauerlich, dass jetzt nach 10 Jahren fast dasselbe gilt wie damals. Starben damals Tausende am Hungertyphus, weil die Eisenbahnen den Dienst versagten, so gehen jetzt in jedem Herbste so und so viel Geschäftsleute zu Grunde, weil sie thörichterweise damit rechneten, dass die Eisenbahnen sie in Stand setzen werden, rechtzeitig die eingegangenen Verpflichtungen erfüllen zu können.

Aber weit gefehlt. Regelmässig wie ein Uhrwerk tritt zur bestimmten Zeit das Versagen ein, und was von dem gleichmässigen Gange des Beförderungsdienstes abhängt, muss nothwendigerweise leiden oder gar vernichtet werden.

Dabei darf man nicht glauben, dass nur zur Zeit der Ernte diese Bedrängniss auf den russischen Bahnen herrscht; ähnlich wie jetzt in den Gebieten an der Wolga und im Süden des Landes geht es im Donez-Gebiet bei der Beförderung von Kohlen

und Erzen ziemlich 12 Monate im Jahre zu, so dass die Noth dort nicht zu Ende geht. Nur erträglicher wird sie zeitweise.

Diesen von keiner Seite, nicht einmal von der Regierung bestrittenen Thatsachen gegenüber tritt unbegreiflicherweise der „Promyschlenny Mir“, zu deutsch: die industrielle Welt, als Vertheidiger der verrotteten Eisenbahnverhältnisse entgegen. Das Blatt schreibt unter anderem:

„Wir lassen gar nicht den Gedanken zu, dass man an diesen Anhäufungen allen Eisenbahnbeamten in corpore und dem ganzen Eisenbahnressort ernstlich die Schuld beimessen kann, denn es liegt im eigenen Interesse einer Bahn, in möglichst kurzer Zeit möglichst viel Frachten zu befördern. Ausserdem bringen die Getreideanhäufungen direkte Verluste für die Bahnen mit sich, indem letztere infolge der Anhäufungen neuer Frachten verlustig gehen, welche der Zeitersparniss wegen auf anderem Wege befördert werden, da die Erhöhung der dadurch veranlassten Transportkosten geringer ist als die Strafgelder und anderen Unkosten, welche die verspätete Ablieferung des Getreides mit sich bringt.. Es ist eine Albernheit, die Eisenbahnkreise zu beschuldigen, welche die ersten sind, die gegen diesen Uebelstand ankämpfen.

Man pflegt zu sagen: Das rollende Material muss vermehrt werden, man muss, wo es erforderlich ist, zweite Gleise legen, man muss die Einrichtungen der Stationen verbessern usw.

Diesem kategorischen ‚man muss‘ steht aber das bescheidene ‚kann man?‘ entgegen. Es scheint uns, dass wohl kaum irgend einer der Projektmacher, welche die Anhäufungen beseitigen wollen, sich die Frage vorgelegt hat, was denn die Folge sein würde, wenn die Regierung thatsächlich jene Millionen herbeischaffen würde, welche zur Verwirklichung alles dessen erforderlich sind, was geschehen ‚muss‘.

Natürlich könnte die Nothwendigkeit dieser Ausgaben nicht bezweifelt werden, wenn es sich um beständige Anhäufungen handeln würde. Sie sind aber nur eine periodische Erscheinung, wie auch die reichen Erntejahre; wäre das aber wirthschaftlich? Reiche Ernten sind leider nicht die Regel, so dass die vielen Millionen, die die Verwirklichung der Pläne beanspruchen würde, in vielen Jahren nicht verwerthet werden könnten.

Vielleicht aber, könnte man einwenden, würden diese Ausgaben durch den Nutzen gerechtfertigt sein, den das so eilig verbesserte Eisenbahnnetz bringen würde. Die Richtigkeit dieses Einwandes müsste aber erst bewiesen werden, und wer übernimmt es, das an der Hand von Daten zu thun?“

Es ist wirklich staunenswerth, angesichts der traurigen Verhältnisse sich zum Niederschreiben solcher Sätze zu entschliessen und verlorene Positionen noch gar durch Kraftmittel wie „Albernheit“ usw. zu vertheidigen zu versuchen.

Es lässt sich eben nicht wegleugnen, es kann auch die auf die Dauer ganz unhaltbar gewordene Lage anders nicht gebessert werden, als durch grosse Geldaufwendungen, wenn die Eisenbahnen Russland die gleichen Dienste für Handel und Verkehr leisten sollen, wie sie es sonst in der ganzen Welt thun, wo man sie so ausstattet, organisirt und verwaltet, dass sie auch hochgestellten Anforderungen zu genügen vermögen. Damit allein kann auch in Russland nur dem Uebel abgeholfen und gleichzeitig der Landwirthschaft genutzt werden, die dann nicht alljährlich Millionen opfern müsste, nur weil die Eisenbahnen, die zudem grösstentheils S t a a t s bahnen sind, leistungsunfähig sind. Es kann darüber kaum ein Zweifel bestehen, dass den Schluss dieser Rechnung die Landwirthschaft auszugleichen hat, denn bei Bewilligung des Preises für das angekaufte Korn berücksichtigt der erfahrene Händler ganz sicher alle die Gefahren und zahlt entsprechend weniger. Man will ja doch in Russland helfen; hier wäre eine günstige Gelegenheit dazu.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Feier des 80. Geburtstags des Staatsministers v. Maybach** fand nur im Familienkreise statt. Doch erschienen zur Ueberbringung ihrer Glückwünsche am 29. d. Mts. in der Wohnung des Gefeierten u. a. der Reichskanzler Graf Bülow, der Staatminister Budde, der Unterstaatssekretär Fleck, die Direktoren und eine Abordnung der Räthe aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der Präsident des Reichseisenbahnamts Wirkl. Geheimrath Dr. Schulz mit einigen Räthen, die Eisenbahndirektionspräsidenten Kranold - Berlin, Dieck - Elberfeld, beide noch unter dem Minister Maybach ernannt, ferner Jungnickel - Altona, Thomé - Frankfurt a/M. und Hermann - Breslau. Excellenz v. Maybach erfreute sich, wie wir erfahren, grosser geistiger und körperlicher Rüstigkeit und dankte auf die vom Staatsminister Budde im Namen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung dargebrachten Glückwünsche bewegt in einer höchst wirkungsvollen Ansprache, in der er namentlich seine Wirksamkeit an der Seite des Fürsten Bismarck und in dessen Sinne als den Stolz seines Lebens bezeichnete.

Aus dem Lebenslauf des Gefeierten, dessen Bedeutung wir im Leitaufsatz der vorigen Nummer gewürdigt haben, theilen wir hier nach der Nordd. Allg. Ztg. noch folgende Angaben mit:

Am 29. November 1822 zu Werne in Westfalen geboren, studirte Albert Maybach die Rechtswissenschaften und trat 1845 als Auskultator beim Oberlandesgericht Hamm in den Justizdienst. 1850 wurde er zum Gerichtsassessor und 1852 zum Kreisrichter in Schwelm ernannt. Im April 1854 schied er behufs Uebertritts zur Verwaltung aus der richterlichen Laufbahn aus. Er wurde zunächst Regierungsassessor bei der königlichen Direktion der Ostbahn, 1855 Mitglied und 1857 Vorsitzender der Oberschlesischen Eisenbahndirektion in Breslau und im Dezember 1858 Geheimer Regierungsrath und vortragender Rath im Handelsministerium. Nachdem er 1863 vorübergehend die Eisenbahnverwaltung in Saarbrücken geleitet hatte, wurde er am 1. Oktober desselben Jahres Vorsitzender der Ostbahndirektion, rückte 1864 zum Geheimen Oberregierungsrath auf und wurde nach der Einverleibung Hannovers 1867 der erste preussische Vorsitzende der Eisenbahndirektion in Hannover, wo er 1871 den Charakter als Präsident dieser Behörde erhielt. Nachdem er im Jahre 1874 kurze Zeit Ministerialdirektor im Handelsministerium gewesen war, wurde er zum Präsidenten des Reichseisenbahnamts ernannt. Im Februar 1877 kehrte er als Unterstaatssekretär in das Handelsministerium zurück, und am 30. März 1878 wurde er an Stelle Achenbach's Handelsminister. Als die nothwendig gewordene Trennung des bisherigen Handelsministeriums in zwei Ministerien im März 1879 vollzogen wurde, erhielt er seine Ernennung zum Minister der öffentlichen Arbeiten. Am 20. Juni 1891 trat er in den Ruhestand. Von 1882 ab bis zum Jahre 1892 hat er dem preussischen Abgeordnetenhause angehört und in diesem erst den Wahlkreis Gummersbach-Waldbröl, von 1888 ab Saarbrücken-Ottweiler-St. Wendel vertreten. Den Adel erhielt er im Jahre 1888 mit der Verleihung des Schwarzen Adlerordens.

— **Rückzahlung von Platzkartengebühr.** Reisenden, die sich beim Einsteigen in einen Zug im Besitze von Platzkarten befinden, denen aber ein nummerirter Sitzplatz in D-Wagen nicht überwiesen werden kann, ist in Zukunft nach einer neuerlichen Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Platzkartengebühr von der Station, auf der sie den Zug verlassen, ohne Verzug gegen Rückgabe der bescheinigten Platzkarte oder gegen Quittung zurückzuzahlen. Die Nichtbenutzung ist vom Zugführer auf der Rückseite kurz zu bescheinigen. Die Reisenden sind gegebenenfalls vom Zugführer auf diese Bestimmung aufmerksam zu machen und über die weiteren Schritte zu belehren

— **Einrichtung von Reichstelegraphen-Betriebsstellen in eisenbahnfiskalischen Postdiensträumen auf Bahnhöfen.** Da bereits durch den Ministerialerlass vom 8. April 1878 die Festsetzung angemessener Entschädigungen für die Benutzung eisenbahnfiskalischer Postdiensträume auf Bahnhöfen zum Zwecke der Einrichtung von Reichstelegraphen-Betriebsstellen angeordnet war und auch unter Hinweis auf diesen Erlass die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in die seit dem 1. April 1895 gültige Finanzordnung stattgefunden hatte, so kann es nach einem neuerlichen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen einem Zweifel nicht unterliegen, dass anlässlich der Einrichtung von Reichstelegraphen-Betriebsstellen in Postdiensträumen auf Bahnhöfen unter den Voraussetzungen des Erlasses vom 8. April 1878 neben der auf Grund des Eisenbahnpostgesetzes zu zahlenden Miethvergütung noch eine besondere, nach den Grundsätzen jenes Erlasses bemessene Entschädigung zu beanspruchen ist. Hieran ändert auch der Umstand nichts, dass infolge der eingetretenen Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung der Postdienst auch den Telegraphendienst einschliesst. Der Minister ordnet an, dass, soweit nach den gegebenen Vorschriften bisher nicht verfahren sei, alsbald entsprechende Vereinbarungen mit der Postverwaltung noch zu treffen und die festgesetzten Entschädigungsbeträge künftighin zur Erhebung zu bringen seien. Dabei bemerkt er noch, dass die Oberpostdirektionen durch Erlass des Staatssekretärs des Reichspostamts vom 29. September 1878 mit entsprechender Weisung versehen sind.

— **Portlandcement, der der Begriffserklärung der Normen nicht entspricht.** Aus Anlass eines Einzelfalles weist der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einer Verfügung an die königlichen Eisenbahndirektionen darauf hin, dass für die Lieferung von Portlandcement ein früherer Erlass maassgebend ist, nach dem die als Portlandcement angebotenen und gelieferten Cemente in allen Theilen den Normen für die einheitliche Lieferung und Prüfung von Portlandcement entsprechen sollen und es unstatthaft ist, an Stelle von Portlandcement Mischcemente, denen nach dem Brennen weitere Bestandtheile beigemischt sind, zur Anlieferung zu bringen. Falls daher bei der Ausschreibung Portlandcement verlangt ist, so sind auch die sogenannten Eisen-Portlandcemente nicht als bedingungsgemäss anzusehen. Hingegen findet sich nichts dagegen einzuwenden, dass bei den staatlichen Bauausführungen in geeigneten Fällen nach bestem Ermessen der Baubehörden auch andere Cemente, wie Romancement, Puzzolancement, Eisen-Portlandcement usw. Verwendung finden. Es wird dann aber vorausgesetzt, dass bei der Ausschreibung nicht ausdrücklich Portlandcement verlangt war, und dass besonders bei Mischcementen seitens des Anbieters genaue Angaben über die Beschaffenheit und die Menge der nach dem Brennen beizumengenden Stoffe gemacht werden. Für den Fall, dass Eisenportlandcement in Frage kommt, ist die Beimischung von Hochofenschlackensand höchstens bis zu 30 % nach dem Brennen zuzugestehen. Entstehen Zweifel, ob diesen Erklärungen entsprechend geliefert wird, oder besteht der Verdacht, dass an Stelle von Portlandcement Mischcemente zur Anlieferung kommen, so ist eine Prüfung durch die mechanisch-technische Versuchsanstalt zu veranlassen.

Hiernach soll bis auf weiteres verfahren werden. Die Frage, ob und inwieweit die sogenannten Eisen-Portlandcemente unter bestimmten Voraussetzungen bei jedem Bedarf an Cement für staatliche Bauten als gleichwerthig mit Portlandcement angesehen werden könnten, unterliegt zur Zeit der Prüfung durch einen Ausschuss, nach deren Abschluss sich der Minister weitere Bestimmungen vorbehält.

— **Elektrische Steuerung der Luftdruckbremse.** Bei der Eisenbahndirektion Stettin werden eine Anzahl Lokomotiven und Wagen versuchsweise mit elektrischer Steuerung der Luftdruckbremse ausgerüstet. Hierdurch soll eine gleichzeitige Umsteuerung sämmtlicher Funktionsventile im Zuge erreicht werden. Ein am letzten Fahrzeug in Verbindung mit der Hauptluftleitung angebrachtes Schlussventil soll ausserdem bei einem unbeabsichtigten Sinken des Leitungsdruckes in einem Theil des Zuges oder im ganzen Zuge ein selbständiges Bremsen des Zuges bewirken. Das Schlussventil soll ferner dem Lokomotivführer ermöglichen, die Bremsprobe ohne Zuthun anderer Personen auszuführen. Ueber die Bewährung der Vorrichtung werden wir nach Ausführung von Probeversuchen weitere Mittheilung machen.

— **Kleinbahnen im Mobilmachungsfalle.** Die preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern haben in die Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 9 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 ausführlichere Bestimmungen über die Beförderung der im Mobilmachungsfalle behufs Erreichung des Gestellungsortes die Kleinbahn benutzenden Einberufenen usw. aufgenommen. Diese Bestimmungen sind in einem soeben veröffentlichten Nachtrage zu der genannten Ausführungsanweisung niedergelegt. Gleichzeitig ist dort das Verfahren betreffend die Zurückstellung von Kleinbahnpersonal vom Waffendienste im Mobilmachungsfalle geregelt worden. Der bisherige Vorbehalt, die Zurückstellung von Kleinbahnpersonal nur in denjenigen einzelnen Fällen zu gewähren, in welchen durch die unbedingte Aufrechterhaltung des Betriebes ein thatsächlicher Vortheil für die Mobilmachung zu erwarten ist, wird fallen gelassen und nunmehr die Möglichkeit eröffnet, dass in dringlichen Ausnahmefällen auch besonders wichtige Interessen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden können.

— **Die Verkehrsstatistik der preussischen Eisenbahnen** ist auf den Vorschlag einer Eisenbahndirektion durch einen Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. November d. J. dahin abgeändert worden, dass vom Rechnungsjahre 1902 an im Abschnitt I die Angabe der abgefertigten Personen und der Einnahmen in Wegfall kommt. Den Ergebnissen des Berichtsjahres sind diejenigen der beiden vorangegangenen Jahre gegenüberzustellen. Demgemäss erhalten die Vorschriften für die Aufstellung der verkehrsstatistischen Arbeiten unter D 1 folgenden Wortlaut: „Die Verkehrsstatistik enthält in Abschnitt 1 die Zahl der verkauften Fahrkarten, die im Güterverkehr beförderten Gewichtsmengen, getrennt nach Stückgut (einschliesslich Eil- und Expressgut), Wagenladungsgut und Dienstgut, für den Viehverkehr die Stückzahl, getrennt nach Gross- und Kleinvieh, ferner die Zahl der abgefertigten Frachtbriefe und Beförderungsscheine im Empfang und Versand; im Abschnitt 2 den Nachweis der zur Beförderung gekommenen Frachtgegenstände und des Viehes, stationsweise geordnet."

Die Eisenbahndirektionen haben noch zu prüfen, ob sich bei Anwendung eines grösseren Formats und anderen Drucks der Verkehr mehrerer Stationen auf je zwei Seiten wird nachweisen lassen, wodurch dann zugleich eine grössere Uebersichtlichkeit und eine Ersparniss an Druckkosten erzielt werden würde.

— **Lohnzahlung in der Eisenbahn-Hauptwerkstatt zu Bromberg.** Im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg fand bisher die Auszahlung des Arbeitslohnes an die Arbeiter der Hauptwerkstatt Bromberg den Bestimmungen der Werkstättenordnung, Anhang II, gemäss kurz vor Schluss des Feierabends an zwei Zahlstellen statt. Da sich jedoch Klagen wegen verspäteter Zahlung erhoben, ist seit kurzem das Zahlgeschäft auf die letzte Viertelstunde der Vormittagsarbeitszeit verlegt und behufs Beschleunigung die Anzahl der Zahlstellen um zwei vermehrt worden. Diese Maassnahmen haben den rückhaltlosen Beifall der Arbeiter gefunden. Diese erhalten nunmehr innerhalb einer Viertelstunde ihren Lohn, können das empfangene Geld bei hellem Tageslichte besser durchzählen und mit dem Abrechnungszettel vergleichen. Abgesehen hiervon werden auch die Arbeiter durch die kurze Mittagszeit und das Bewusstsein, am Nachmittage noch arbeiten zu müssen, vielfach davon abgehalten, sich mit ihrem Arbeitsverdienste in Schankwirthschaften zu begeben.

— **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft.** Die Aktionäre werden auf den 22. d. Mts. zu einer ausserordentlichen Generalversammlung nach Danzig einberufen, um über das Angebot der Staatsregierung wegen Ankaufs der Bahn und über die Auflösung der Gesellschaft Beschluss zu fassen.

— **Eröffnung der Lokalbahnen Traunstein-Waging und Wilhermsdorf-Markt Erlbach.** Nachdem unterm 24. und 29. November d. J. ein Ausschuss der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen durch die vorgenommene technische Prüfung dieser Lokalbahnen deren Betriebsfähigkeit festgestellt hatte, wurde die Generaldirektion mit Allerhöchster Entschliessung ermächtigt, erstere Lokalbahn am 1. und letztere am 6. d. Mts. in Betrieb zu setzen. Die Lokalbahn Traunstein-Waging ist 12,65 km lang und zweigt 2,05 km ausserhalb Traunstein von der Hauptbahn Rosenheim-Salzburg ab; die Gesammtbaukosten berechnen sich auf 852 000 *M.* = 69 700 *M.* für das Kilometer. Das Verkehrsgebiet dieser Lokalbahn ist ein beschränktes, da sich der Einfluss der benachbarten Bahnen Rosenheim-Salzburg, Traunstein-Trostberg und Laufen-Tittmoning bemerkbar machen wird. Die Ausfuhr aus dem in Betracht kommenden Gebiet wird sich vorwiegend auf Getreide, Stroh, Heu, Produkte der Milchwirthschaft sowie auf Holz und Bretter erstrecken; zur Einfuhr werden hauptsächlich Baumaterialien, Eisen, Kohlen, Düngemittel, Mehl, Gerste und Hopfen gelangen; dagegen wird sich der Personenverkehr nicht ungünstig gestalten, da Waging am gleichnamigen sehr hübsch gelegenen See bisher schon als Sommerfrische vielfach besucht ist. — Die Lokalbahn Wilhermsdorf-Markt Erlbach bezweckt die Einbeziehung des Marktes Erlbach, seines Hinterlandes und einer Anzahl im Zonegrunde liegender Orte in den Bahnverkehr; die nahen Städte Fürth und Nürnberg werden ein geeignetes Absatzgebiet für die längs der Bahn in der Entstehung begriffenen grösseren Ziegeleien bilden; die Ausfuhr dieser Lokalbahn wird in der Hauptsache natürliche und künstliche Steine, Produkte der Landwirthschaft umfassen, während Kohlen, künstlicher Dünger, Strassenbefestigungsmaterial zur Einführung gelangen werden. Die Gesammtbaukosten dieser 5,98 km langen Lokalbahn belaufen sich auf 481 000 *M.* oder 77 600 *M.* für 1 km Bahnlänge.

— **Zur Bewältigung des Postpacket- und Eilgutverkehrs während der bevorstehenden Weihnachtszeit** hat die bayerische Staatseisenbahnverwaltung im Benehmen mit der Post in ähnlicher Weise wie in den Vorjahren aussergewöhnliche Vorkehrungen getroffen und angeordnet, dass zur Entlastung der Tarifzüge auf den wichtigeren Verkehrslinien eine Anzahl von Sonder- und Entlastungszügen eingeschaltet werden; dementsprechend gelangen innerhalb des Zeitraumes vom 17. bis 25. d. Mts. täglich zur Abfertigung: in Strecke München-Bamberg-Hof fünf Sonderzüge, in Strecke Bamberg-Würzburg zwei Sonderzüge, in Strecke Treuchtlingen-Würzburg zwei Sonderzüge, in Strecke Würzburg-Aschaffenburg ein Sonderzug, in Strecke München-Regensburg-Hof ein Sonderzug, in Strecke München-Augsburg-Ulm ein Sonderzug und zwei Entlastungszüge, in Strecke Landshut-Plattling zwei Sonderzüge und in Strecke Buchloe-Augsburg-Pleinfeld vier Sonderzüge. Diese Sonderzüge haben in erster Linie der Post- und Eilgutbeförderung zu dienen, können aber, soweit es zweckmässig

erscheint, auch zur Personenbeförderung herangezogen werden; diese haben stets — falls nicht Ausnahmen besonders bekannt gegeben werden — auch alle Wagen des zu entlastenden Zuges, mithin auch die Milch- und Kleinviehkurswagen zu führen; des weiteren sind überall da, wo die vorgesehenen Eilgutkurswagen nicht ausreichen sollten, nach Bedarf Beiwagen einzustellen. Die Generaldirektion spricht die Erwartung aus, dass das Personal wie seither es sich angelegen sein lasse und mit darauf hinwirke, dass der zur fraglichen Zeit besonders gesteigerte Postverkehr ohne empfindliche Störung und Verzögerung bewältigt und durchgeführt werde; sie beauftragt schliesslich noch die Eisenbahnbetriebsdirektionen, nach Schluss des Weihnachtsverkehrs eingehend darüber zu berichten, ob sich die getroffenen Maassnahmen bewährt haben und welche etwaigen Aenderungen auf Grund der in diesem Jahre gemachten Erfahrungen für die nächstjährige Weihnachtszeit etwa für nöthig erachtet werden könnten. Gleichzeitig wurden auch die sämmtlichen Centralwerkstätten angewiesen, die Postwagen, welche sich gegenwärtig dort in Reparatur befinden oder noch vor Beginn des Weihnachtsverkehrs zur Reparatur einlaufen, thunlichst bis längstens 10. d. Mts. dem Betrieb zurückzugeben und ausserdem Reparaturen, deren sofortige Ausführung nicht mit Rücksicht auf den betriebssicheren Lauf dieser Wagen geboten erscheint, erst nach der Weihnachtszeit vorzunehmen.

— **Das finanzielle Erträgniss Hessens aus der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft** ist in dem soeben ausgegebenen Entwurf zum hessischen Staatsbudget für 1903/04 nach Abzug aller Lasten, insbesondere der Zinsen für die Eisenbahnschuld, auf 1 775 400 ℳ. berechnet. Hiervon sollen 623 400 ℳ. zur Tilgung der Staatsschuld verwendet werden, so dass aus den Erträgnissen der Staatseisenbahnen zur Deckung anderer Staatsbedürfnisse noch verbleiben werden 1 152 000 ℳ.

— **Staatliche Beihilfen zum Bau von Privat-, Neben- und Kleinbahnen im Grossherzogthum Hessen.** Von den beiden Formen, unter welchen nach dem hessischen Nebenbahn-Normativgesetz vom 29. Mai 1884 die Gewährung einer staatlichen Beihilfe zum Bau einer Privat-Nebenbahn (der Begriff der „Nebenbahn“ im Sinne der hessischen Gesetzgebung ist weiter als derjenige im Sinne des Reichsrechts und des preussischen Rechts; er umfasst zugleich die Kleinbahnen mit Ausnahme der Pferdebahnen) erfolgen kann, nämlich Bewilligung eines einmaligen Pauschbeitrags oder Betheiligung am Aktienkapital, ist bisher die letztere Form überhaupt nicht praktisch geworden. Aber auch die erstere Form ist in nur wenigen Fällen zur Anwendung gekommen, da in Hessen bisher fast alle Lokalbahnen vom Staate gebaut wurden. Mit der Einrichtung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und infolge der darin liegenden völligen Parität der Eisenbahnpolitik wurde es nothwendig, dass Hessen sich dem in Preussen geltenden Grundsatz anschloss, wonach der Bau und Betrieb von Bahnen, bei denen allgemeine Staatsinteressen nicht betheiligt sind, die vielmehr lediglich einen lokalen Charakter haben, den Gemeinden, Kreisen, Privatgesellschaften usw. überlassen ist, und nur, soweit erforderlich, staatliche Beihilfen zu gewähren sind. Als Höchstgrenze solcher staatlichen Beihilfen in dem vorher genannten Fall der Gewährung einmaliger Pauschbeiträge ist in dem erwähnten hessischen Gesetz für Bahnstrecken mit eigenem Bahnkörper bei vollspurigen Bahnen der Betrag von 20 000 ℳ. für das Kilometer, bei schmalspurigen Bahnen der Betrag von 15 000 ℳ. für das Kilometer bezeichnet. Bei Bahnen ohne eigenen Bahnkörper, bei denen vielmehr vorhandene öffentliche Strassen und Wege für die Bahnanlage benutzt werden, soll die Staatsbeihilfe als einmaliger Pauschbeitrag höchstens 18 000 ℳ. für das Kilometer für vollspurige und 13 000 ℳ. für schmalspurige Bahnen betragen. Die hier gesetzlich festgelegten Höchstgrenzen haben sich in einzelnen Fällen nicht als ausreichend erwiesen. Demgemäss stellt die Thronrede, mit welcher am 25. November der hessische Landtag eröffnet wurde, in Aussicht: „Zur weiteren Erleichterung des Neubaues von Nebenbahnen wird Ihnen eine Gesetzvorlage zugehen, wonach insbesondere die staatlichen Zuschüsse für die Herstellung von Nebenbahnen durch Privatunternehmer in ein angemesseneres Verhältniss zu den wirklichen Baukosten gebracht und dementsprechend auch erhöht werden sollen. Es ist zu hoffen, dass hiernach — bei genügender Betheiligung der nächsten Interessenten — ohne zu grosse Belastung der Staatskasse auch für minder ertragsfähige Bahnlinien die Gewinnung geeigneter Unternehmer erleichtert werden wird.“

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Betriebsdirektor Carl Bennegger, Vorsteher des Materialienbüros der Reichseisenbahnen, ist verstorben. Die kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen widmet ihm in dem Anzeigentheil dieser Nummer einen warmempfundenen Nachruf.

Oesterreich.

— **Südbahn.** Am 27. November d. J. wurde eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Südbahn abgehalten. Auf der Tagesordnung standen die Aenderung der Satzungen in Bezug auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrathes, die Neuwahl von Verwaltungsrathsmitgliedern sowie die vorläufige Hinausschiebung der am 1. d. Mts. fälligen Verloosung der 3 prozentigen Prioritäten. Die Anträge der Verwaltung wurden angenommen.

In Bezug auf den Stand der Verhandlungen mit dem Prioritätenkurator bemerkte der Vorsitzende des Verwaltungsrathes, dass die Voraussetzung, als ob mit dem Prioritätenkurator bereits Abmachungen getroffen worden seien und als ob die Sache sozusagen fertig sei, leider nicht zutreffe. Man stehe noch in den allerersten Anfängen der Verhandlungen, was begreiflich sei, wenn berücksichtigt werde, dass eine ganze Reihe von verschiedenen Vorschlägen der Verwaltung und dem Prioritätenkurator vorliegen und es selbstverständlich nothwendig sei, alle diese Vorschläge zum Gegenstande von Erwägungen zu machen. Von der Verwaltung müsse alles vermieden werden, um nicht durch einen überhasteten Abschluss dieser Verhandlungen das Interesse der Aktionäre zu gefährden. Daher scheine der Augenblick nicht geeignet, eine Meinung des Verwaltungsrathes über die Währungsfrage bei den 3 prozentigen Prioritäten abzugeben. Was den Wunsch des Vertreters der Besitzer der 4 prozentigen Obligationen, einen zweiten Kurator auch für diese aufzustellen, betrifft, so warf der Vorsitzende die Frage auf, ob es denn im Interesse der Aktionäre gelegen wäre, die ohnedies so ausserordentlich verwickelte und schwierige Angelegenheit der Auseinandersetzung mit den 3 prozentigen Prioritäten auch noch durch die Einberufung einer Versammlung der Besitzer 4 prozentiger Prioritäten durch eine Wahl von Vertrauensmännern, Ersatzmännern und eines Kurators noch mehr zu verwickeln, denn diese Herren wären ja mit den Besitzern der 3 prozentigen Obligationen und den Aktionären in einen Zwiespalt gekommen. Wenn nicht eine zwingende Nothwendigkeit vorliege, sei es eine Pflicht der Verwaltung, sich gegen ein derartiges Vorgehen zu wehren. Das habe die Verwaltung gethan. Das Interesse der Aktionäre werde nicht durch Herbeiführung von zusammenbruchartigen Zuständen, sondern durch das Anstreben eines ehrlichen, die Interessen beider Theile berücksichtigenden Friedens mit den Besitzern der 3 prozentigen Obligationen gewahrt. Dabei müsse von der Verwaltung mit allem Ernste dahin gewirkt werden, dass von den Besitzern der Obligationen, so weit möglich, ein Entgegenkommen gegen die Aktionäre gezeigt werde. Es sei ein Abkommen gar nicht zu denken, in welchem nicht auch Verpflichtungen der Aktionäre werden enthalten sein müssen. Dass in einem solchen Falle die Genehmigung der Generalversammlung werde eingeholt werden müssen, liege auf der Hand. Der Vorsitzende schloss mit der dringenden Bitte an die Aktionäre, sich die ausserordentlich schwierige Lage, in welcher die Verwaltung sich befinde, vor Augen zu halten, nicht jenen Schlagworten zu glauben, welche der Verwaltung eine einseitige Interessenvertretung, die ausserhalb des Kreises der Aktionäre liege, zumuthen, aber nicht zu vergessen, dass es thatsächliche und Rechtsfragen gibt, über welche man nicht hinausgehen könne.

— **Bahnhofsverhältnisse in Klagenfurt.** Auf der Strecke Klagenfurt-Bärngraben der Karawankenbahn steht die wichtige Bahnhofsfrage in Klagenfurt zur Entscheidung. Die Frage beschäftigt die Bewohnerschaft dieser Landeshauptstadt sehr lebhaft und ist in verschiedenen Versammlungen in zum Theile erregter Weise erörtert. Der Sachverhalt ist, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, folgender: Die Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt im Zuge der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest in Klagenfurt einen selbständigen Bahnhof zu errichten und eine Verbindung mit dem Südbahnhofe herzustellen, da die Südbahn zu einem an Stelle des gegenwärtigen Südbahnhofes zu errichtenden neuen Centralbahnhofe einen angemessenen Beitrag zu leisten ablehnt. Nach ihrer Ansicht ist der Bahnhofsbau durch die Herstellung der zweiten Eisenbahnverbindung bedingt, während von der Staatseisenbahnverwaltung darauf hingewiesen wird, dass der Südbahnhof in Klagenfurt auch ohne Rücksicht auf die zweite Eisenbahnverbindung unzulänglich geworden sei und einem Umbau unter allen Umständen unterzogen werden müsse.

— **Die Lokomotiv- und Tenderbestellung der Staatsbahnen.** Es ist bereits mitgetheilt worden, dass die Staatsbahnen kürzlich die Lieferung von 42 Lokomotiven und Tendern schwerster Gattung vergeben haben. Die Lieferung umfasst 40 schwere $^{5}/_{5}$-gekuppelte Lastzuglokomotiven und 2 schwere $^{3}/_{5}$-gekuppelte Schnellzuglokomotiven sowie 40 dreiachsige Tender von je 14 cbm Wasserinhalt und 2 vierachsige Tender mit je 21 cbm Wasser-

inhalt. Das Gesammtgewicht der bestellten Fahrzeuge beträgt 32 000 Doppelcentner und der Gesammtbetrag 4 050 000 Kr. Die Vertheilung der Lieferung wurde den Fabriken überlassen. Es sind Liefertermine gewährt worden, welche den Fabriken die Möglichkeit bieten, die Ablieferung der bestellten Staatsbahnmaschinen bis anfangs 1904 hinauszuschieben. Rücksichtlich der Preise für die Lokomotiven wurde gegenüber den im Mai dieses Jahres abgeschlossenen Bestellungen nur jener Nachlass angefordert, welcher der Verminderung entspricht, die sich in den Preisen des zu verwendenden Materiales (namentlich Kupfer, Zinn) inzwischen vollzogen hat. Dieser Preisnachlass bedeutet etwa 1 $\frac{1}{3}$ des Lieferungswerthes. Bei den Tenderpreisen ist kein Nachlass eingetreten.

— **Tarifirung von Eisen- und Stahlwaaren.** Am 1. Januar 1903 treten mehrfache Klassifikations- und Tarifänderungen in Kraft. Eine durchgreifende Aenderung erfährt die Klassifikation und somit die Tarifirung von Eisen und Stahl, besonders aber von Eisenwaaren und Stahlwaaren. In Bezug auf letztere Waaren wird künftig zwischen hochwerthigsten, hochwerthigen und minderwerthigen Waaren unterschieden, welche in verschiedene Klassen eingereiht sind.

— **Sondergüterzüge nach dem Auslande.** Vom 3. d. Mts. werden für Rechnung der bekannten Speditionsfirma Schenker & Co. regelmässige Sondergüterzüge von Wien nach Aschaffenburg verkehren, welche Lebensmittel aller Art, ferner lebende Thiere und sonstige dringende Güter befördern werden. Von Aschaffenburg ist für schleunigste Weiterbeförderung mittelst bestehender Gütereilzüge vorgesorgt. Auf diese Weise werden folgende Lieferzeiten erreicht werden: ab Wien Westbahnhof nach Aschaffenburg 31 Stunden, nach Frankfurt a/M. 33 Stunden, nach Cöln a/Rh. 44 Stunden, nach Aachen 51 Stunden, nach Herbesthal 52 Stunden, nach Antwerpen 60 Stunden, nach Ostende 62 Stunden, nach Rotterdam 79 Stunden, nach London 93 Stunden usw. Es liegt auf der Hand, dass hierdurch die Ausfuhr ab Wien nach dem westlichen Auslande eine mächtige Anregung erfahren wird, da sich die Geschäftswelt nunmehr leichter entschliessen kann, Geschäfte in verderblichen oder sonst dringenden Waaren mit dem Auslande abzuschliessen, wenn ihm eine so rasche Ablieferung bei gewöhnlichen Frachtgutkosten gewährleistet ist. Fortan sollen in jeder Woche zwei solcher Sonderzüge in Verkehr gesetzt werden.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Im Wiener Stadtrathe wurde kürzlich über das Ansuchen des Unternehmens dieser elektrischen Bahn um Verlängerung des vom Wiener Gemeinderathe festgesetzten Termines (31. d. Mts.) für den Nachweis der gesetzlichen und finanziellen Grundlagen zur Durchführung dieser Bahn verhandelt. Da das Unternehmen bisher weder von der österreichischen, noch von der ungarischen Regierung, noch vom niederösterreichischen Landtage gefördert wurde, erfolgte die Ablehnung des Ansuchens.

Ungarn.

— **Ungarn und die gemeinsamen Bahnen.** Bei der Berathung des Budgets des Handelsministeriums im Finanzausschuss des ungarischen Abgeordnetenhauses besprach ein Abgeordneter die finanzielle und wirthschaftliche Gebahrung der ungarischen Staatsbahnen und gelangte hierbei auch zur Erörterung der Verhältnisse der beiden noch bestehenden gemeinsamen Eisenbahnen, der Kaschau-Oderberger Bahn und der Südbahngesellschaft. Er verwies dabei darauf, dass sich bis vor einiger Zeit für 5 000 000 Kr. Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn im Besitze der Regierung befanden. Die quotenmässigen Antheile der beiden Staaten an diesem Aktienbesitz seien zwar nicht festgestellt gewesen, allein nach einer Vereinbarung mit der österreichischen Regierung habe die Uebung bestanden, dass das Stimmrecht auf Grund dieses Aktienbesitzes in der Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausschliesslich an Ungarn gefallen war, während der Besitz an Aktien der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft aus den gemeinsamen Aktiven ausschliesslich der österreichischen Regierung für die Ausübung des Stimmrechts in der Generalversammlung zur Verfügung gestellt war. Mit dieser Einflussnahme Ungarns in der Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn sei es nun für immer vorbei, da die Aktien zur Bedeckung gemeinsamer Ausgaben herangezogen und veräussert worden seien. Auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn werde die kürzeste Verbindung zwischen Ungarn und Preussen hergestellt. Was das in verkehrs- und tarifpolitischer Hinsicht bedeute, bedürfe keiner weiteren Auseinandersetzung, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die ungarische Regierung über hinreichenden Einfluss verfügen wird, um dem Lande den direkten Anschluss bei Annaberg mit Preussen sicherzustellen. Bei der Bedeutung dieser Eisenbahn erscheine es doppelt bedauerlich, dass die Legung des zweiten Gleises noch immer nicht erfolgte, sowie dass die auf den ungarischen Linien unumgänglich nothwendigen Investitionen noch immer nicht ausgeführt werden konnten.

Der Abgeordnete sprach auch von den Gefahren, welche der nunmehr überwiegende österreichische Einfluss auf diese Gesellschaft für Ungarn in sich berge. Gerade jetzt müsse man sich der grossen Verantwortung bewusst sein, die aus der Fortdauer dieses Verhältnisses sich ergeben könne, und darum sei es besonders dringend zu wissen, was die Regierung zur Wahrnehmung der ungarischen Interessen zu thun beabsichtige. Was das Verhältniss Ungarns zur Südbahn betrifft, so wies der Abgeordnete auf die schweren Gefahren hin, welche sich für Ungarn aus der gegenwärtigen finanziellen Lage der Südbahn ergeben können.

Der im Ausschusse anwesende Ministerpräsident übernahm es an Stelle des Handelsministers, auf die gestellten Anfragen kurz zu antworten. Er versicherte, dass die Regierung sich mit diesen Fragen im ganzen Umfange ihrer Wichtigkeit und Bedeutung unausgesetzt beschäftige. Sie besitzen in der That tiefgehende wirthschaftspolitische Bedeutung. Seiner Zeit habe die Regierung den Verkauf der Kaschau-Oderberger Aktien aus den gemeinsamen Aktiven thatsächlich beschlossen und dafür nachträglich die Genehmigung des Parlaments eingeholt. Der Ministerpräsident könne nicht behaupten, dass dies die richtigste und zweckmässigste Lösung einer so wichtigen Frage gewesen sei. Er könne dem Ausschusse die Versicherung geben, dass die Regierung thatsächlich ein fest umschriebenes Programm habe, nach welchem die Interessen Ungarns bei diesen beiden Eisenbahngesellschaften nach allen Richtungen gewahrt werden können. Mit Rücksicht auf den Umstand jedoch, dass diese Fragen in den Verhandlungen über den Ausgleich zwischen den beiden Reichshälften einbezogen und diese Verhandlungen noch nicht abgeschlossen seien, sei er nicht in der Lage, sich über dieses Programm näher auszusprechen. Die Regierung werde aber die tarif- und verkehrspolitischen Interessen Ungarns mit der grössten Umsicht wahren und für diese jede Fürsorge treffen. Insbesondere könne er versichern, dass die Regierung dafür sorgen werde, dass rücksichtlich der Südbahn für Ungarn keine schlechtere als die bisherige Lage sich ergebe. Dem Vernehmen nach soll der Ministerpräsident auch die Frage der Verstaatlichung gestreift und hinzugefügt haben, dass sie äusserst schwer durchführbar sei.

Uebrige europäische Länder.

— **Sozialistische Eisenbahnangriffe im belgischen Parlament.** In der Abgeordnetenkammer zu Brüssel interpellirte der Sozialist Anseele den Eisenbahnminister wegen der Lage der Bediensteten der Aktiengesellschaft der westflandrischen Eisenbahnen und suchte Herrn Libaert durch Berufung auf frühere schwere Klagen in Verlegenheit zu setzen, welche der Minister, als er noch Abgeordneter war, selbst vorgebracht habe. Im Frühjahre 1891 habe Herr Libaert, jetzt Eisenbahnminister, in der Kammer einen gründlichen Anlauf gegen die flandrische Eisenbahngesellschaft unternommen. Er habe damals erklärt, die Ausbeutung des Publikums auf diesen Linien sei „skandalös“, das Material sei scheusslich, die Züge hätten gar keine Regelmässigkeit, und Abg. Libaert habe geschlossen, die Regierung müsse diesen Missständen ein Ende bereiten. Nun dürfe man hoffen, dass er heute als Minister ein gleiches Gesuch wohl berücksichtige. Minister Libaert erwiderte darauf, der Abg. Anseele habe sich eine Interpellation ins Leere hinein geleistet, denn weder die Regierung noch die Kammer könnten die Schwierigkeit lösen. Er habe seiner Zeit nur die „offiziöse“ Dazwischenkunft der Regierung verlangt, und nicht, wie jetzt Abg. Anseele, ein direktes Einschreiten im Widerspruch mit dem vertragsmässigen Lastenheft der Gesellschaft. Dieses gebe der Regierung zwar ein Recht des Einschreitens in gewissem Maasse betreffs der Beförderungsbedingungen, aber nicht in der Art, wie Anseele wolle. Eisenbahnunfälle lägen im Wesen der Eisenbahnen selbst. Es seien deren nicht genug auf den Linien der westflandrischen Eisenbahn vorgekommen, um daraus den Schluss zu ziehen, dass die Sicherheit der Reisenden gefährdet sei. Selbst die französische Regierung, welche Sozialisten in ihren Reihen zähle, habe ihre Einmischung in Sachen der Festsetzung der Löhne und Begrenzung der Arbeitsstunden der Eisenbahnarbeiter als unmöglich erklärt. Der Minister versicherte, zwischen seinem Verhalten als Abgeordneter und seinem heutigen bestehe kein Widerspruch. Abg. Anseele behauptete dagegen, heute trete der Minister Libaert in Brüderschaft mit der „Ausbeuter“-Gesellschaft auf und habe kein Herz mehr für das Elend der jämmerlich bezahlten und überangestrengten Eisenbahnangestellten; das sei unwürdig für

einen Minister, unwürdig für einen Christen usw. Der sozialistische Volksvertreter gab dabei selbst indirekt zu, dass er bei seiner Interpellation einen politischen Zweck verfolge. Wenn der Minister bei jedem Anlass den Sozialisten „Frankreich zwischen die Beine werfe", so will Anseele diese Erörterung aufnehmen und sucht zu beweisen, dass Minister Millerand wirklich etwas für die Arbeiter gethan habe, und dass die französische Regierung die Eisenbahngesellschaften wirklich zu dem anhalte, was hier jetzt von der belgischen Regierung verlangt werde. Mit der Hervorhebung seitens des Ministers Libaert, dass Anseele hier nur politische Agitation mit der Sache verfolge, schloss der Zwischenfall.

— **Eisenbahnangelegenheiten vor dem schweizerischen Parlament.** Das neugewählte eidgenössische Parlament, welches am 1. d. Mts. zusammengetreten ist, hat sich in dieser Tagung auch mit wichtigen Eisenbahnangelegenheiten zu befassen; so mit dem Voranschlag der Bundesbahnen für 1903 und der Rechnung der Bundesbahnverwaltung für 1901; ferner bedürfen die zwischen den beiden Vertretungskörperschaften (Nationalrath und Ständerath) noch bestehenden erheblichen Abweichungen betreffs des Gesetzentwurfes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Transportanstalten des Ausgleiches. Auch wird die Art der Genehmigung des Budgets der Bundesbahnen von neuem zu erörtern sein, nachdem bekanntlich aus dem Parlament heraus der Vorschlag gemacht worden ist, auf dieses parlamentarische Bewilligungsrecht überhaupt zu verzichten. Sodann ist noch der Gesetzentwurf über Neuregelung der Haftpflicht der Eisenbahnen zu erledigen.

— **Die Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements** im Bundesrath übernimmt mit dem Ablauf seines Präsidiums in dieser eidgenössischen Regierungskörperschaft am 1. Januar 1903 wieder Herr Zemp.

— **Klasseneinhaltung auf den schweizerischen Bahnen.** Für das Personal der Bundesbahnen ist eine neue Anordnung ergangen, durch die nach Möglichkeit vermieden werden soll, dass Reisende einer niederen Klasse beim Ein- und Aussteigen die Wagenräume der höheren Klasse betreten oder sich in den Seitengängen der höheren Klasse aufhalten. Nach erfolgloser Mahnung sollen Zuwiderhandelnde zur Zahlung des höheren Fahrpreises angehalten werden. Das Abschliessen der Verbindungsthüren zwischen den verschiedenen Klassen ist wegen der Möglichkeit von Unfällen, bei denen den Reisenden die Flucht nach der einen oder anderen Seite hin offenstehen muss, nicht gestattet.

— **Elektrische Bahn Chur-Arosa.** Die Ingeniöre R. Wildberger in Chur und J. Englert in Basel haben um die Genehmigung zum Bau einer meterspurigen elektrischen Bahn von Chur nach Arosa nachgesucht. Die Linie soll, wie die „Schweiz. Bauztg." berichtet, vom Oberthor in Chur am linken Ufer der Plessur ausgehend im allgemeinen dem Thalweg des Flusses bis Langwies folgen, was mit Steigungen von im Höchstfalle 60 ‰ möglich ist. Zwischen Langwies und Arosa hat der Thalboden eine grössere Steigung, die ohne Vermehrung der genannten Höchststeigung durch künstliche Entwickelung überwunden werden soll. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist mit 60 m vorgesehen. Für die 22,3 km lange Strecke ist eine Kostensumme von 4500000 Fr. in Aussicht genommen.

— **Sizilianische Eisenbahnen.** Die Gesammteinnahmen für das mit dem 30. Juni d. J. beendete Betriebsjahr 1901/02 stellten sich auf 12465271 L. und übersteigen damit um 250212 Lire diejenigen des Jahres 1900/01; dies ist hauptsächlich eine Folge des vermehrten Reiseverkehrs. Vertragsmässig entfallen hiervon auf die Gesellschaft 9625873 L.; hierzu treten Rückvergütung von Unkosten 345833 L., Zuschüsse des Staates 2995831 Lire und Vergütung für den Bau von zwei neuen Linien 4911013 L., zusammen 17878551 L. Die Betriebsausgaben erforderten 11135311 L., daher mehr gegen das Vorjahr 337763 L., veranlasst durch dem Personal gewährte Gehaltsaufbesserungen. Die Herstellung der beiden oben erwähnten neuen Linien erforderte 4662479 L., Vergütungen und Zinsen an die Bankiers 171549 L. und Abschreibung auf die Gründungskosten 16657 L., zusammen 15945977 L. Es verbleibt daher ein Reingewinn von 1932554 L. (im Vorjahre 1933893 L.); hiervon geht $^1/_{20}$ an die ordentliche Rücklage; von restlichen 1835926 L. sind bereits 25 L. = 5 $\frac{0}{0}$ (wie im Vorjahre) auf Abschlag auf die umlaufenden 40000 Aktien und Genussscheine mit 997925 L. gezahlt, so dass noch 830001 L. verfügbar bleiben. Hiervon werden verschiedenen Rücklagen satzungsmässig 174304 L. überwiesen, 400000 L. dienen wieder als 2 $\frac{0}{0}$ Mehrdividende auf das 20000000 L. betragende Aktienkapital, 243896 L. erhält vertragsmässig der Staat und 19800 L. werden, zusammen mit 20000 L. aus dem Vorjahre, auf neue Rechnung übertragen. Die Rücklagen der Gesellschaft erreichen den Betrag von 6045913 L.

Allgemeines.

— **Pariser Verkehrsfragen.** In Paris spielt zur Zeit wegen des städtischen Verkehrsnetzes eine ähnliche Frage, wie in Berlin betreffs der Querung der Strasse „Unter den Linden" mit dem bekannten kaiserlichen Wort „unten durch, nicht drüber weg". Es ist aus Anlass des Baues der Stadtbahn (métropolitain) seit einigen Monaten die Rede davon, die Rue de Rennes bis zur Seine zu verlängern und eine neue Brücke zwischen dem Pont des Arts und dem Pont Neuf über die Seine herzustellen, wobei das althistorische Gebäude des „Institut de France" durch Abreissung eines Theils der Gebäude des Palais Mazarin in Mitleidenschaft gezogen werden könnte. Gegen solche Aussichten sträubt sich eine starke Strömung in der öffentlichen Meinung der französischen Hauptstadt, welche aus geschichtlichen und ästhetischen Rücksichten nicht alles den modernen Verkehrserfordernissen geopfert wissen will. So bringt der „Temps" vom 21. November d. J. einen Artikel mit dem Stichworte „Keine Brücke!" Es wird ausgeführt, wenn etwa der Plan unter der Decke weiter spiele, so sei es Zeit, Hallo zu schreien. Der Reiz und das „Prestige" der Stadt Paris verdienten wohl vertheidigt zu werden; sie habe ihre Geschichte, deren Denkmäler berücksichtigt werden müssten. Das Uebel würde noch nicht schlimm sein, wenn man nur das „Institut" verlegen und einige alte, schwarze Gebäude abreissen müsste. Aber eine Brücke würde das ganze alte und ehrwürdige Stadtbild bei der Cité stören; es handele sich da um einen Winkel von Paris, der einzig sei. „Die ganze Summe der nationalen Geschichte ist dort konzentrirt. . . . Die Pariser, die nicht fühlen, dass der Anblick der Cité, wie man ihn vom Pont des Saints Pères und dem Pont des Tuileries hat, unter allen Ansichten von Paris der interessanteste ist, derjenige, der am meisten die Vergangenheit des Landes wachruft, und zugleich einer der lieblichsten und vornehmsten, diese Pariser verdienen nicht ihren Namen. Sie treten den Boden von Paris, sie athmen seine Luft, vielleicht sind sie sogar dort geboren, sie haben aber nicht den Pariser Geist. Für jeden Freund von Paris muss die Spitze der Cité unberührbar bleiben. . . . Es handelt sich nicht, wie jüngst bei der Trambahn, welche die Elyseischen Felder queren sollte, darum, dem Nützlichen die Rechte der Eleganz und der Schönheit entgegenzustellen. Diese Rechte sind in weitem Maasse zu achten. Wie viel mehr aber die Rechte der Geschichte, die Rechte der Seele! Indem man die Elyseischen Felder einer schweren Trambahn eröffnet, beeinträchtigt man die physische Schönheit von Paris. Wenn man aber eine neue Brücke zwischen dem Pont Neuf und dem Pont des Arts herstellt, dann führt man einen Schlag gegen die Seele von Paris, so wie sie athmet und zuckt in ihren alten Erinnerungen, welche man freventlich verletzen würde. Man muss hoffen, dass dieses Attentat nicht geschehen wird. . . . Geben wir uns alle Mühe, die Hauptlinien des Angesichts zu retten, welches die Jahrhunderte Paris gegeben haben." Aehnliches lässt sich sicherlich betreffs Berlin auch fühlen und thun.

Gegenüber dem Plan, beim Weiterbau der Stadtbahn die Gebäulichkeiten des „Institut" durch Abbruch oder Unterführung in Mitleidenschaft zu ziehen, hatte die „académie française" und die „académie des sciences" von ihren ständigen Sekretären eine Denkschrift ausarbeiten und den betreffenden Ministern überreichen lassen. Es wird darin betont, dass das Institut „eine der grossen nationalen Einrichtungen" darstelle, deren Dienst und Würde im Interesse des ganzen Landes gewahrt werden müssten. Wolle man seine Gebäulichkeiten abreissen, so müssten unbedingt vorher entsprechende neue hergestellt werden. Wenn man die Stadtbahn, wie geplant sei, unter dem „Institut" durchführen wolle, so würde nicht nur vielleicht die Festigkeit der Gebäude erschüttert werden, sondern es müssten auch durch das Geräusch der Züge die Sitzungen und Berathungen leiden.

Bauliches von der Newyorker städtischen Untergrund-Schnellbahn (Newyork rapid transit railway).

Unserem die geschichtliche Entwickelung des oben genannten Bahnunternehmens sowie des Newyorker Schnellverkehrswesens überhaupt betreffenden Aufsatz in Nr. 69 S. 1041 d. Ztg. lassen wir hier einige bauliche Angaben über die Schnellbahn folgen, welche wir den „Eng. News" (beginnend Heft 8 S. 161) entnehmen.

Die allgemeine Beschreibung der Bahnanlage können wir übergehen, da sie bereits in der Abhandlung Jahrg. 1900, Nr. 18 und Nr. 20 S. 269 und 302 d. Ztg. enthalten ist. Dort ist auch ein Uebersichtsplan der Bahnanlage gegeben. Wir können uns

somit jetzt auf die wichtigeren Einzelheiten der Bauausführung beschränken.

Der Generalunternehmer Mc Donald theilte den ganzen Bau in 17 Sektionen, deren jede durch einen Untervertrag vergeben ist. Bis zum 18. September d. J. (S. 202) hatten „Eng. News" die Baubeschreibungen der ersten vier Sektionen gebracht.

Sektion 1 und 2 sind an einen und denselben Unternehmer verdungen. Sie erstrecken sich vom Broadway (nahe dem Hauptpostamt) unter Parkrow, Center Str., Elm Str. bis Gr. Jones Str.

Am beachtenswerthesten ist die südliche Endigung der viergleisigen Untergrundbahn, welche für das äussere (Orts-) Gleisepaar in einer Schleife (Wendekurve) besteht, während das mittlere (Schnellzug-) Paar in vier todte Kehr- oder Ausziehgleise ausläuft. Letztere gehen schienenfrei über die zu diesem Zwecke gesenkte Schleife hinweg und sind so geeignet, einer späteren südlichen Verlängerung der Bahn (nach Brooklyn) als Ausgangspunkt zu dienen. Die vier Ausziehgleise haben die normale Tunnelkonstruktion für geringe Ueberdeckung, stählerne Rahmen mit Zwischenstützen und Betonausmauerung. Die Gefällestrecke nach der Wendekurve hin hat ein in Beton gewölbtes Tunnelprofil erhalten. Die Wendekurve hat 44,9 m Halbmesser. An dieser scharf gekrümmten Strecke liegt aussen ein Bahnsteig (Station) zwischen Betonwänden unter einem durch Gurtbogen gegliederten Ziegelgewölbe. Oberlichtschächte sind ins Freie geführt. Die Flächen sind mit weiss und grün glasirten Ziegeln bekleidet. Unter den vier Kehrgleisen liegt die Wendekurve in einem rechteckigen Stahlbetontunnel. Unter den Kellern des Postamts und des zehnstöckigen Timesgebäudes liegt die Wendekurve 12 m unter Gelände. Unter der Post und der Mailstrasse musste wirklich „getunnelt" werden.

In einzelnen Strassen musste man die Strassenbahnen unterfangen (wovon bei Sektion 3 ausführlicher).

Stellenweise lagen die Ausschachtungen dicht neben den Häusern, deren Fundamente 3 bis 4,5 m tief unterfangen werden mussten.

Als Nebenanlagen sind Drahtseilbahnen zum Bewegen der Ausschachtungsmassen und eine Maschinenstation zur Erzeugung von Druckluft für die Arbeitsmaschinen auf den einzelnen Baustellen zu erwähnen.

Sektion 3 erstreckt sich von Gr. Jones Str. bis 30 m nördlich der 33. Strasse.

Der Bau des Unterpflastertunnels erfolgt, was allgemein für die ganze Bahn, gilt im offenen Einschnitt, womöglich sogleich viergleisig; wo nicht, zunächst für zwei Gleise, dann nach Verlegung des Strassenverkehres auf die fertige Tunnelhälfte für das dritte und vierte Gleis.

In der vierten Avenue von der 9. bis 33. Strasse war eine zweigleisige elektrische Strassenbahn mit Unterleitung im Betriebe zu erhalten. Sie wurde in unveränderter Lage einschliesslich des Kanals (oder der Rahmen) für die untere Zuleitung unterfangen. Dann wurde darunter der viergleisige Schnellbahntunnel gebaut. Zu diesem Zweck wurden unter der Strassenbahn versteifte Quergräben in 12,19 m Abstand ausgeschlitzt und bis unter das Planum der herzustellenden Unterpflasterbahn hinabgeführt. In den Gräben kamen hölzerne Joche auf Betonfundirung zu stehen, welche den nöthigen stählernen I-Längsträgern zum Auflager dienten. Dann hob man 2,13 m tiefe Quergräben aus und benutzte sie zum Unterschieben hölzerner Unterzüge in 1.52 m Abstand unter die Strassenbahngleise. Schliesslich wurden die Unterzüge an die I-Träger angehängt. Dann konnte darunter ausgeschachtet und der Tunnel gebaut werden. (Die 0,61 m hohen, 15,24 m langen I-Stahlbalken brachen nicht selten beim Abladen!) An jeder Seite der Strasse ist eine Drahtseilbahn zum Fortschaffen des Ausschachtungsbodens. Steifbeinige Krahne heben die Massen aus den Baugruben.

Diese Unterfangung der Strassenbahn scheint man aber nur da gewählt zu haben, wo es nicht anders ging, während man, wo seitlich Platz war, die mit Rücksicht auf die Unterleitung auch nicht gerade bequeme, zeitweilige Verschiebung der Strassenbahn vorzog. So zwischen der 14. und 17. Strasse, wo die 4. Avenue die Ostseite des Unionsquare berührt. Hier verschob man die Strassenbahn soweit nach Osten, dass der Raum für die Ausführung dreier Gleisbreiten des dort fünfgleisigen Tunnels frei wurde. Um die Unterleitung für die verschobene Strecke herstellen zu können, wurde der betreffende Strassentheil durch einen hölzernen Aufbau um 0,91 m gehoben.

Alle Arbeitsmaschinen der Sektion 3 werden von der Kraftstation an der Nordostecke des Union square mit Druckluft betrieben. Dies erwies sich billiger als direkter Dampf- oder elektrischer Betrieb. Der Vorgang fand bald auf anderen Sektionen der Untergrund- (Schnell-) Bahn Nachahmung (wie bereits bei Sektion 1—2 berichtet).

Sektion 4. Von dem oben bezeichneten Punkt bei 33. Strasse bis zur Mitte der 41. Strasse.

Während die ersten Sektionen grösstentheils in Sand und Lehm liegen, durchfährt Sektion 4 eine felsige Bodenerhebung, genannt Murray-hill, eins der schönen Wohnviertel der City. Der Glimmerschiefer, der unter der ganzen Manhattaninsel liegt, tritt hier zu Tage. Seine Schichten fallen unter etwa 45° von Osten nach Westen ein. Meist bilden sie eine feste Masse. Bisweilen treten aber auch Rutschungen ein. So geschah es bereits in störender Weise auf Sektion 3 und machte sich noch unheilvoller in Sektion 4 geltend, wie weiter unten zu berichten sein wird.

Die neue Bahn ist von der 34. bis zur 41. Strasse unter einer zweigleisigen, die Mitte der Park-Avenue einnehmenden, elektrischen Tunnelbahn entlang zu führen, welche der Metropolitan Street Railway Co. gehört. Für die 4 gleisige Untergrundbahn wurden daher hier 2 getrennte, 2 gleisige, gewölbte Tunnel bergmännisch durchgetrieben. Sie haben, um an Höhe zu sparen, gedrückte Korbgewölbe aus 3 Mittelpunkten. Sie lassen zwischen sich einen Felskern von 1,8 bis 12 m, während zwischen den Gewölberücken der neuen Tunnel und den Fundamenten des alten 1,14 bis 4,27 m Felsen stehen bleiben. Die neuen Tunnel haben senkrechte Seitenwände und sind im Lichten 7,62 m weit, 4,88 m hoch. Sie sind mit Beton ausgemauert.

Jeder Tunnel hatte an jedem Ende einen Schacht zum Angriff. Im ganzen waren also vier Schächte. Je zwei schlossen die Strassenbahngleise zwischen sich und waren über ihnen durch starke, hölzerne Bühnen verbunden, welche als Werkplätze dienten. Das Senken der südlichen Schächte wurde zuerst und zwar am 17. September bezw. 15. Oktober 1900 begonnen. Zimmerung war bei ihnen nicht nöthig. Dagegen theilweise bei den Nordschächten. Die Schächte waren 7,3 bis 11,5 m tief. Die Entfernung der Schächte von einander betrug bei dem Osttunnel rund 540 m, bei dem Westtunnel 556 m.

Der eigentliche Tunnelbau wurde am 11. Dezember 1900 angefangen. Man ging am Nordende, wo Druck zu erwarten war, bei beiden Tunneln mit Firststollen vor, vertauschte aber im Westtunnel diese Methode mit der des Sohlstollens, als man (schon nach 35 m) in den festen Felsen kam. Am Südende trieb man beim Westtunnel den First-, beim Osttunnel den Sohlenstollen vor, ging aber beim Westtunnel ebenfalls bald zum Sohlstollenbetrieb über.

Während man bisher bei amerikanischen Felsentunneln mit wenigen Ausnahmen vom Firststollen ausging, hat man sich also hier dem Sohlstollen zugewendet, weil er sich, wie Oberingeniör Parsons erklärt, nach vergleichenden Versuchen während einiger Monate als wirthschaftlicher erwiesen hat. Es wird dies zum Theil darauf zurückgeführt, dass starke Sprengladungen und viele gleichzeitige Schüsse, welche sonst gerade beim amerikanischen Firststollenbau mit besonderem Vortheil angewendet werden, im vorliegenden Fall wegen der Beschaffenheit des Gebirges und der Lage der Tunnel ausgeschlossen waren.

Wo freier Ausbruch unzulässig schien, wurde Sparrenzimmerung mit Längsverladung angewendet, die Binder meist in Form doppelter, labiler Sprengwerke.

Auf Gleisen verschiebliche Bühnen dienten zur Aufstellung der Bohrmaschinen für die obere Tunnelhälfte, während unten Ausbruchmassen verladen wurden. Die Förderung dieser Massen geschah in Kästen, welche auf flachen Rollwagen nach dem betreffenden Schacht gefahren wurden, um durch ihn hochgezogen und in Behälter entleert zu werden, welche ihren Inhalt demnächst durch Schütttrichter an Strassenfuhrwerke zur Abfuhr abgaben.

Für die Betonirungen war durch Mischmaschinen und verschiebliche Bühnen mit Lehrgerüsten für die Seitenwände bezw. das Gewölbe gesorgt.

Die Zahl der an beiden Tunneln beschäftigten Arbeiter betrug bis 600.

Vom Dezember 1900 bis einschliesslich Dezember 1901 waren aufgefahren (an beiden Enden zusammen) im Osttunnel 458 m, im Westtunnel 412 m, also 85 bezw. 74 % der Gesammtlängen. Der grösste Monatsfortschritt an einem Angriffspunkt betrug rund 38 m.

Die Arbeiten der Sektion 4 blieben nicht ohne eine Anzahl erheblicher Unfälle.

Am 27. Januar 1902 explodirte aus unaufgeklärter Ursache eine in einem Schuppen am Nordende der Sektion aufbewahrte Masse Dynamit, was den Tod einer Anzahl von Personen und ausgedehnten Schaden an den umliegenden Häusern zur Folge hatte. Darunter waren zwei Hotels, ein Krankenhaus und der Centralbahnhof der Newyork Central & Hudson River-Bahn. Der Tunnelbau selbst kam ohne nennenswerthe Beschädigung davon.

Am 21. März 1902 trat eine Felsrutschung zwischen der 37. und 38. Strasse ein, und zwar im Osttunnel. Sie begann schon am 19. an einer Stelle, wo der untere Theil des Tunnelquerschnittes ausgebrochen war. Zuerst rutschte die östliche Seitenwand und der angrenzende Theil der Decke. Dann am 21. folgte der Rest der Decke und der Bruch ging bis zu Tage, einige Häuser unterhöhlend und zum Theil zu Falle bringend. Die Länge der Rutschung in der Tunnelrichtung betrug rund 20 m. Eine Kommission des Schnellverkehrsausschusses gab Maass-

regeln für die Weiterführung des Baues: a) Untersuchung des zu durchfahrenden Gebirges mittelst Probebohrungen, b) Zimmerung und Absteifung, sobald irgend welche Zeichen der Unzuverlässigkeit des Gebirges hervortreten, und c) thunlichst schnelles Folgen der Mauerung.

Der letzte Unfall dieser Reihe ereignete sich am 17. Juni 1902, wo ein von der Tunneldecke sich ablösendes grosses Felsstück den die Arbeiten besichtigenden Unternehmer der Sektion 4, Herrn Ira A. Shaler, traf und tödtete.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahnen im tropischen Afrika.** Eine kolonialwirthschaftliche Studie von Professor Dr. Hans Meyer. Leipzig. Verlag von Duncker & Humblot. 1902.

Die Bahn Swakopmund-Windhuk. Von Gerding, Oberst und Kommandör des Eisenbahnregiments Nr. 1. Mit Uebersichtskarte und 17 Bildern. Berlin 1902. Wilhelm Süsserott.

Die erstgenannte Schrift des bekannten Afrikareisenden Professor Meyer gibt eine theils auf eigenen Forschungen beruhende, theils mit grossem Fleiss zusammengetragene, eingehende Schilderung der Eisenbahnen im tropischen Afrika und auf den ostafrikanischen Inseln Madagaskar, Reunion und Mauritius. Der Verfasser beschränkt sich nicht nur auf die Beschreibung der Haupteigenschaften der tropisch-afrikanischen Bahnen in Bezug auf ihre Entstehung, Länge, Baukosten, Personen- und Gütertarife, den Ertrag und die wirthschaftlichen Wirkungen, sondern beschäftigt sich auch ausführlich mit der Frage, wie gebaut werden soll, insbesondere, welche Spurweite anzuwenden ist und wer bauen soll: der Staat, die Kolonien oder Gesellschaften. Das Buch bietet in seinem reichen Inhalt eine Fülle von Belehrung und wird selbst bei denen, welche sich mit den Verhältnissen der afrikanischen Eisenbahnen näher beschäftigt haben, als eine sehr werthvolle Bereicherung unserer kolonialen Litteratur Anerkennung finden, wenn auch die Ansichten des Verfassers mannigfachem Widerspruch begegnen werden.

Vornehmlich von Interesse ist der Theil des Buches, welcher sich mit der Anlage von Eisenbahnen in den deutsch-afrikanischen Kolonien, insbesondere in Ost- und Südwestafrika, beschäftigt, da bekanntlich Professor Meyer ein entschiedener Gegner der afrikanischen Centralbahn ist, deren Länge übrigens nach neueren Ermittelungen nicht mehr 1 468 km, wie in der Denkschrift des Komitees für die deutsch-ostafrikanische Centralbahn vom 30. Juni 1896 angenommen wurde, sondern nur 1 250 km beträgt. Der Verfasser hat die seinerzeit so grosses Aufsehen erregende Erklärung gegen die Centralbahn nunmehr dahin gemildert, dass er sich mit der Beschränkung derselben auf eine Stichbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro einverstanden erklärt und sich sogar in folgender Weise ausspricht: „Im ganzen kann man mit Zuversicht erwarten, dass die auf 230 km Länge veranschlagte Dar-es-Salaam-Bahn, wenn sie mit 75 cm Spurweite gebaut wird, segensreich für das Land wirken und rentabel arbeiten wird.“

Während sich der Verfasser im allgemeinen für die Anlage von Stichbahnen in die küstennahen Vorzugsgebiete ausspricht und die bisher zu Gunsten der Centralbahn geltend gemachte Behauptung, die Erzeugnisse des fernen Innern hätten bisher nur deshalb nicht ausgeführt werden können, weil die Kosten des Transportes durch Träger zu hoch seien, als auf einem groben Irrthum beruhend bezeichnet, da im Innern keine Erzeugnisse von hinreichendem Werth vorhanden seien, um selbst bei niedrigen Ansprüchen der Träger den Transport zu lohnen, spricht sich Professor Meyer im Gegensatz zu dem vorstehenden für eine 700 km lange Bahn von Kilwa oder Lindi nach Wiedhafen am Nyassasee aus und erklärt diese kürzeste Verbindung des Seengebietes mit der Küste als allen übrigen in das ostafrikanische Seengebiet führenden Bahnen überlegen. Wenn diese Anschauungen den Widerspruch begegnen werden und wenn die Bemerkung des Verfassers: „Im Innern (Deutsch-Afrikas) gibt es unter den vorhandenen Produkten ausser Kautschuk und Elfenbein nichts, was die Kosten langer Bahntransporte auch bei billigen Frachtsätzen tragen könnte, ohne dadurch für den Absatzmarkt zu theuer zu werden und ohne seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber den aus billigen zugänglichen Produktionsgebieten kommenden Erzeugnissen zu verlieren“ die bisher gehegten Erwartungen auf den Ertrag der ostafrikanischen Bahnen sehr herabstimmt, so verdienen andererseits die auf die Wahl einer geringeren als der Kap-Spurweite bezüglichen Ausführungen um so mehr Beachtung.

Bekanntlich ist bisher in kolonialen Kreisen ungeachtet des nachgewiesenen geringen, mit einer Bahn von 0,60 m sicher zu bewältigenden Verkehrs und ungeachtet der durch die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung bedingten Nothwendigkeit, die Bau- und Betriebskosten auf das äusserste einzuschränken, immer noch die Kap- oder doch mindestens die Meterspurweite verlangt worden. Die Aeusserung des als vorzüglichen Kenner kolonialen Bahnbaues bekannten, belgischen Oberst Thyss: „Man muss so viel wie möglich, und falls keine besonderen Umstände vorliegen, für die Kolonialbahnen die Spurweite anwenden, welche die geringsten Baukosten verursacht“, die auf die Erfahrungen der Kongobahn gestützte Absicht, eine etwa 1 000 km lange Bahn, welche, vom oberen Kongo ausgehend, die Seenkette erreichen soll, mit einer geringeren Spurweite von 0,60 m auszuführen, sowie die bisher auf der Bahn Swakopmund-Windhuk gemachten Erfahrungen, auf Grund deren sich Oberst Gerding für die 0,60 m-Spurweite ausspricht, lassen über die Zweckmässigkeit dieser Spurweite für die deutsch-afrikanischen Kolonien keinen Zweifel mehr.

Was die Bahn Swakopmund-Windhuk betrifft, welche von Oberst Gerding in einer nur neun Seiten enthaltenden Schrift beschrieben wird, so müssen wir es einem Ortskundigen überlassen, die von Professor Meyer gemachten Angaben zu berichtigen; derselbe bemerkt nämlich in Bezug auf die Betriebsweise beim Uebergange über den Khanfluss, an welcher Stelle die Bahn auf 4 km Länge mit 1 : 40 von dem westlichen Theilufer auf das Flussbett hinabsteigt, dasselbe auf etwa 2 km Länge durchquert, um dann auf 4 km Länge mit einer Steigung von 1 : 20 in einer Schlucht des östlichen Ufers wieder emporzusteigen, dass von den Zügen, welche von Swakopmund aus in einer Stärke von fünf beladenen Wagen von einer Doppelmaschine gezogen werden, beim Uebergange über den Khanfluss vom Flussbett aus bei der Ersteigung der östlichen Uferrampe nur immer ein Wagen befördert würde, und wirft die Frage auf, ob es zur Vermeidung dieser ausserordentlichen Schwierigkeiten und der gefährlichen Bahnführung in der Erosionsschlucht des Khanflusses nicht zweckmässiger gewesen wäre, den Khanfluss in seinem Oberlauf zu überschreiten, wo er unschwer zu überbrücken sein würde. Dass die Anlage der 4 km langen Steigung 1 : 20, besonders da diese in der Lastrichtung liegt, nicht dauernd beibehalten werden soll und kann, liegt auf der Hand, da eine solche Steigung sich schon der äussersten Grenze einer Reibungsbahn nähert und abgesehen von der Uetlibergbahn bei Zürich, die indessen bei einer Höchststeigung von 70 ‰ fast ausschliesslich dem Personenverkehr dient, wohl ohne Beispiel sein dürfte. Nach Angabe des Oberst Gerding ist zwar die Anlage einer Zahnstange auf dieser 4 km langen Steigung 1 : 20 in Aussicht genommen, doch dürfte wohl zu erwägen sein, ob es nicht zur Verminderung der Betriebskosten und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn vorzuziehen ist, durch Anlage einer Spitzkehre an dem östlichen Steilufer des Khanflusses die 4 km lange Steigung 1 : 20 in 1 : 40 umzuwandeln; den mitgetheilten Bildern zufolge scheint dies wenigstens ohne besondere Schwierigkeiten und grosse Kosten ausführbar zu sein.

Es würde zu weit führen, auf die zahlreichen Fragen, welche Professor Meyer in seiner Schrift berührt, näher einzugehen, obgleich verschiedene Vorschläge desselben zu einer eingehenden Widerlegung auffordern.

Insbesondere gilt das von dem Vorschlage, den Gesellschaften anstatt Zinsgarantien Landkonzession zu geben, nach dem sogenannten amerikanischen System. Es beruht dies auf einer vollständigen Verkennung der Verhältnisse, da nach den bisherigen Erfahrungen die Geldbeschaffung für die Anlage von Bahnen in unseren afrikanischen Kolonien nur durch Gewährung einer Zinsgarantie seitens des Reiches erfolgen kann, falls nicht ganz aussergewöhnliche Verhältnisse, wie bei der Otavibahn, vorliegen, und da die Gewährung der ausgedehntesten Landkonzessionen eine Zinsgarantie nicht ersetzen kann.

Unter diesen Umständen, die so lange nicht zu ändern sein werden, so lange nicht unsere Kolonien wirthschaftliche Erfolge aufweisen, welche das Kapital zur Anlage von Bahnen ermuthigen, kann nicht dringend genug empfohlen werden, zwar die Bestrebungen zur Anlage von Bahnen fortzusetzen, die Zwischenzeit aber zur Anlage fahrbarer Strassen und Einrichtung einer regelmässigen Güterbeförderung sowie zur Verbesserung der Binnenschifffahrt zu benutzen. In dieser Beziehung sind in neuerer Zeit sowohl in Ostafrika, wie in Togo erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen und daher zu hoffen, dass mit der fortschreitenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch die wirthschaftliche Erschliessung der Kolonien und die Hebung des Verkehrs soweit gesteigert werden wird, um die Vorbedingungen für eine wenn auch nur mässige Rentabilität einer Schmalspurbahn zu erfüllen. Bekanntlich ist diese Aussicht bei der Usambarabahn wie bei Swakopmund-Windhuk zur Zeit noch nicht vorhanden, auch scheinen die Betriebsergebnisse der letztgenannten Bahn sich nicht so günstig, als erwartet wurde, herausgestellt zu haben. Denn während nach der dem Reichstage zugegangenen Denkschrift vom 25. Januar 1901 die derselben beigefügte Ertragsberechnung einen Ueberschuss von annähernd 3 % des Anlagekapitals ergibt, spricht sich nunmehr Oberst Gerding in folgender Weise aus:

„Vorläufig aber werden die Klagen über mangelhafte Leistungsfähigkeit der Bahn verstummen, sobald der Bau beendigt und der regelmässige Betrieb auf der ganzen Strecke eröffnet ist. Die Bahn wird alsdann in der Lage sein, den ihr zufallenden Verkehr spielend zu bewältigen, und es wird vielmehr die Frage in den Vordergrund treten, ob der Verkehr genügend ist, um die Bahn ohne Betriebszuschuss zu erhalten.“
Schwabe.

Anm. d. Schriftl. Wir sind in Bezug auf die ostafrikanische Mittellandbahn weder mit den Anschauungen des Prof. Meyer noch mit denen des Herrn Verfassers obiger Besprechung überall einverstanden und halten insbesondere daran fest, dass diese Bahn den Verkehr nicht vorfindet, sondern ihn erst wecken soll. Die Kapspur scheint uns wegen des möglichen Anschlusses an die Kap-Kairo-Bahn das Richtige.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Lokalbahnstrecke Ochenbruck-(Burgthann-) Allersberg — 14,78 km —, welche am 15. Dezember d. J dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 15. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Cassel-Frankfurt a/M. zwischen den Stationen Lang-Göns und Butzbach gelegene Haltepunkt Kirch-Göns für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Station St. Peter bei Görz der am 1. Oktober d. J. zur Eröffnung gelangten Lokalbahn Görz-Haidenschaft ist am 20. November d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. ist die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Seulbitz für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Kamnje der am 1. Oktober d. J. zur Eröffnung gelangten Lokalbahn Görz-Haidenschaft ist am 20. November d. J. für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 25. November d. J. verschied zu Strassburg nach kurzem, schwerem Leiden der Vorsteher des Materialienbüreaus der Reichseisenbahnen

Herr Eisenbahn-Betriebsdirektor **Carl Bennegger.**

Der Verstorbene ist zu Anfang des Jahres 1873 in den Dienst der diesseitigen Verwaltung eingetreten und hat dieser zunächst in der Stellung eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors, später als Leiter des Materialienbüreaus in aufopfernder Hingebung treue Dienste geleistet. Er war zeitlebens seinen Untergebenen ein wohlwollender Vorgesetzter, seinen Kollegen ein immer dienstbereiter Freund. Sein Andenken wird uns stets theuer sein.

Strassburg, den 27. November 1902. (3162)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
Wackerzapp.

2. Güterverkehr.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. ab wird die Station Redwitz a/Rodach in den Ausnahmetarif 17 für Petroleum etc. einbezogen.

Die Frachtsätze sind zu bilden durch Anstoss von 0,08 ℳ für 100 kg an die Ausnahmesätze der Station Lichtenfels.

München, den 1. Dezember 1902. (3163)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.
Tarif vom 1. Januar 1901.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember l. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Wolle) für Pernitz-Muckendorf wie folgt ermässigt:

Nach und von	Pernitz-Muckendorf für 100 kg in Mark
Frankfurt a/M. Hafen . . | Frankfurt a/M. Hauptbhf. tr.	2,99
Gustavsburg tr.	3,07
Mainz (Hafen) . . . . . | Kastel (Hafen)	3,09
Mannheim tr. . . . . . | Ludwigshafen tr.	3,10

München, den 27. November 1902. (3164)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreich-ungarischer Kohlenverkehr, Heft II.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1903 werden die Frachtsätze im Verkehre nach den Stationen Hisnyoviz, Jolsva, Lieze-Gieze, Murány und Nagy-Röcze der Murányvölgyer Lokaleisenbahn um je 1 h für 100 kg erhöht.

Kattowitz, den 27. Nov. 1902. (3165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Klarschlag und rohen Bruchsteinen, die auf den Stationen Berbersdorf, Beucha, Demitz Ladestelle, Dornreichenbach, Seelingstädt bei Brandis und Wurzen der sächsischen Staatseisenbahnen an Dienststellen der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung aufgegeben werden, tritt am 3. Dezember d. J. ein Ausnahmetarif in Kraft. Er findet Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe und auf einem Wagen und gilt im Verkehre nach den Stationen Görlitz, Kamenz und Röderau im Kartirungs-, nach den Stationen Leipzig Berliner, Magdeburger und Thüringer Bahnhof im Rückvergütungswege. Die Rückvergütungsbeträge werden für Sendungen gewährt, bei welchen von den sächsischen Versandstationen nach den bezeichneten preussischen Staatsbahnhöfen in Leipzig die Fracht des Spezialtarifes III mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen berechnet worden ist. Die Erstattung erfolgt durch die unterzeichnete Generaldirektion gegen monatliche Vorlegung von Duplikatfrachtbriefen. Abzüge des Tarifes sind von den betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.

Dresden, den 1. Dezember 1902. (3166)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1903 treten im Verkehr zwischen den an der Strecke Buchholz-Lüneburg belegenen Haltepunkten (Güter-

ladestellen) Brackel (Hann.), Jesteburg und Tangendorf einerseits und den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn direkte Eilgutfrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 25. Nov. 1902. (3167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif IV.

Unter den Seehafenstationen des Direktionsbezirks Altona im Ausnahmetarif C für Getreide zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Husum M. nachgetragen.

Altona, den 22. November 1902. (3168)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II, Staatsbahn-Wechseltarife mit der Tarifgruppe II und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif.

Am 1. Dezember d. J. wird der zwischen Karlsthal und Grünthal gelegene Haltepunkt Strickerhäuser für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Für den Bereich des Gruppentarifs II sind bereits im Nachtrag II die Entfernungen angegebeu, im übrigen sind der Frachtberechnung bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen die Entfernungen von Petersdorf im Riesengebirge zuzüglich 32 km zu Grunde zu legen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Breslau, den 25. November 1902. (3169)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn.

Auf Seite 59 unseres Binnen-Gütertarifs wird in dem Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ vom 28. November 1902 ab geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger“. (3170H&V)
Direktion.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1902 treten für den Verkehr zwischen Paderborn und einer Reihe Stationen der Gruppe IV ermässigte Entfernungen in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 26. November 1902. (3171)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den bezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Erfurt, den 27. November 1902. (3172)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Am 10. Dezember d. J. werden die Stationen Drensteinfurt und Paderborn Nord des Direktionsbezirks Münster in den Ausnahmetarif für den obigen Verkehr aufgenommen, und zwar Drensteinfurt in die Tarifklassen 6, $7^1/_1$, 7^2 und 9 (Eisen und Stahl) und Paderborn Nord in die Tarifklassen 1, 2, 3, 4, 5 und 10 (Petroleum, Reis usw.).

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 26. November 1902. (3173)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird in obenbezeichnetem Verkehre der Nachtrag III, sowie im oberschlesischen Kohlenverkehre nach Troppau Nordbhf. der Nachtrag I eingeführt. Nachtrag III enthält ermässigte Frachtsätze von einzelnen bisherigen Versandstationen, sowie Einbeziehung mehrerer neuer Gruben, anderweite Frachtsätze nach Bratelsbrunn und Dittmannsdorf, sowie nach Stationen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn; Nachtrag I enthält Frachtsätze von mehreren neuen Gruben. Insoweit durch den Nachtrag III Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Januar 1903 in Geltung. Die Nachträge I und III sind zum Preise von je etwa 10—30 ₰ bei den betheiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 27. Novbr. 1902. (3174)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. treten die Nachträge IX zu den Heften B 1, B 3 und B 4 und der Nachtrag X zum Heft B 2 des Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft. Durch dieselben werden die Stationen Essen Segeroth, Rhede, Rhedebrügge und Voerde des Direktionsbezirks Essen, Heerlen der niederländischen Staatsbahn, Barneveld (Dorf), Ede (Dorf) und Zeist der niederländischen Centralbahn in den Verkehr einbezogen. Ferner werden Frachtsätze zwischen Borken i/W. und Rhade einerseits und den Hafenstationen der niederländischen Staatsbahn, zwischen Bocholt und Blerick, Oldenzaal und Venray der niederländischen Staatsbahn sowie theils neue, theils geänderte Frachtsätze zwischen Borken i/W. und Rhade einerseits und Stationen der niederländischen Staats- und niederländischen Centralbahn sowie verschiedenen Stationen der holländischen Bahn andererseits, zwischen Borken i/W. und Stationen der Nordbrabant-deutschen Bahn, Stationsfrachtsätze für den Verkehr mit der Station Barneveld der holländischen Bahn und ermässigte Frachtsätze zwischen Apeldoorn und Zütphen einerseits und einigen Stationen des Direktionsbezirks Essen andererseits eingeführt. Die Nachträge enthalten Bestimmungen über die Frachtberechnung für Stückgut im Verkehre mit verschiedenen nur für den Wagenladungsverkehr eröffneten Stationen des Direktionsbezirks Essen, neue Assimilationsverzeichnisse für den Verkehr mit der niederländischen Staats-, niederländischen Central- und holländischen Eisenbahn, Ergänzungen der Ausnahmetarife 6 für Kaffee usw., 7 für Heringe und 11 für Eisen und Stahl usw., Bestimmungen hinsichtlich der Schliessung der Station Broich für den Güterverkehr und Wiedereröffnung der Station Essen Hauptbahnhof für den allgemeinen Wagenladungsverkehr sowie Aenderung eines Stationsnamens und Berichtigungen.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eingeführt werden, sind diese erst vom 15. Januar 1903 gültig. Abdrücke derselben sind durch die Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Essen zu beziehen, und zwar Nachtrag IX zu den Heften B 1 und 3 zu je 20 ₰, X zum Heft B 2 zu 40 ₰ und Nachtrag IX zum Heft B 4 zu 10 ₰ für das Stück.

Elberfeld, den 25. November 1902. (3175)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember l. J. gelangen in Ergänzung des Abschnittes II für Borke (Rinde) von Landl nach München-Schwabing direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 29. November 1902. (3176)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Zuckersendungen zur überseeischen Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 neuen Stils in Danzig oder Neufahrwasser eingehen, die für den Nachweis der erfolgten Ausfuhr in dem Ausnahmetarif 28 vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 neuen Stils in Danzig und Neufahrwasser ankommenden Sendungen gilt für den Ausfuhrnachweis wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Danzig, den 27. November 1902. (2177)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

(Verlängerung der Gültigkeit des direkten Frachtsatzes für Bretter von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Horgen.)

Der in diesem Blatte Nr. 23 vom 19. März 1902 sub Pos. 757 verlautbarte direkte Frachtsatz für Bretter (russischer Herkunft) von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Horgen bleibt mit den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903 aufrecht.

Wien, am 27. November 1902. (3178)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

(Verlängerung der Gültigkeit des direkten Frachtsatzes für Brennholz, Scheit-, Kloben-

und Knüppelholz von Granica nach Rosenheim pro 1903.)

Der in diesem Blatte Nr. 66 vom 24. August 1901 sub Pos. 2191 verlautbarte direkte Frachtsatz für Brennholz, Scheit-, Kloben- und Knüppelholz von Granica transito nach Rosenheim, dessen Gültigkeit in Nr. 97 dieses Blattes vom 11. Dezember 1901 sub Pos. 3258 für das Jahr 1902 verlängert worden ist, bleibt mit den gleichen Bedingungen auch für die Zeit vom 1. Januar 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903 aufrecht.

Wien, am 27. November 1902. (3179)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Verlängerung der Gültigkeit der Frachtbegünstigung für Sammelladungen von Bregenz, Buchs etc. nach Granica transit bezw. Szczakowa transit.

Die in diesem Blatte Nr. 94 vom 30. November 1901 sub Position 3162 verlautbarte Frachtbegünstigung für Sammelladungen von Bregenz, Buchs etc. nach Granica transit bezw. Szczakowa transit bleibt mit den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903 aufrecht.

Wien, am 27. November 1902. (3180)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Frachtsätze für Trass und Tuffsteine von Brohl nach Einsiedel.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen für Beförderung von

a) Trass,
b) Tuffsteinen

bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Einsiedel S. N. D. V. B. für 100 kg in Mark ad a)	ad b)
Brohl K. E. D. Cöln	1,52	1,48

Wien, am 27. November 1902. (3181)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr.

Für Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, und Möbelbestandtheile treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Mähr. Weisskirchen	125 ₰
„ Stauding	111 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Mähr. Weisskirchen	120 ₰
„ Stauding	106 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Mähr. Weisskirchen	154 ₰
„ Stauding	140 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 28. November 1902. (3182)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr.

Für Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Cakovic	56 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Cakovic	51 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Cakovic	84 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 28. November 1902. (3183)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr.

Für Zucker (Rübenzucker) aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ung. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahre 1903 in Kraft.

Nach Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Luzan	219 ₰
„ Tlumacz-Palahicze	204 „

Die Frachtsätze für Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 27. November 1902. (3184)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Pflaumentransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von getrockneten Pflaumen sowie von Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Paris-La Villette-Douane (Francs Gold für 1 000 kg)	Paris-Reuilly
Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien)		
Barcs	75,25	75,90
Csaktornya	71,35	72,—
Sziszek	67,—	67,65
Zágráb	67,—	67,65
Zákány	71,75	72,40
Zapresic	67,—	67,65
Stationen der königlich ungar. Staatsbahnen		
Andrijevci	79,40	80,05
Bosna-Brod	78,80	79,45
Brod	78,10	78,75
Brcka	83,75	84,40
Brsadin	78,55	79,20
Dalja (Dalj)	77,85	78,50
Eszek (Osiek)	78,55	79,20
Eszek alváros	78,55	79,20
Garcin	78,80	79,45
Gunja	82,95	83,60
Ivankovo	79,35	80,—
Mikanovci	79,55	80,20
Mitrovicz	80,45	81,10
Mitrovicz-Szavapart	80,45	81,10
Ruma	80,45	81,10
Samac	80,65	81,30
Strzivojna-Vrpolje	79,95	80,60
Vinkovci	78,95	79,60
Vukovác	78,55	79,20
Zimony	80,45	81,10

Die Frachtsätze gelten nur bei Abfertigung der Sendungen über Innsbruck-Arlberg-Buchs-Delle oder über Innsbruck-Arlberg-Bregenz-Traject-Romanshorn-Delle.

Die Beförderung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abth. A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abth. B vom 1. Juni 1890 des österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 22. November 1902. (3185)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes (Theil IV) für Kohlentransporte.

Mit 1. Januar 1903 gelangt unter der Bezeichnung „Theil IV" ein neuer Ausnahmetarif für die frachtgutmässige Beförderung mineralischer Kohlen und Koks von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen und Oberösterreich), sowie der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft (Lokalbahn Swolenowes-Smecna) nach Lindau, Station der königl. bayer. Staatseisenbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie nach Stationen der k. k. österr. Staats-

bahnen (Bludenz und westlich hiervon) zur Einführung.

Hierdurch wird der Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau, gültig vom 1. November 1891 sammt Nachtrag I, aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 24. November 1902. (3186)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österr.-ungarischer Transitverkehr.

Tarife für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut mit der Bestimmung nach Spanien.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis 31. März 1903 werden für die Beförderung von lebendem Geflügel in Wagenladungen bei Aufgabe als Eilgut mit Bestimmung nach Spanien von Orosháza, Station der königl. ungar. Staatseisenbahnen, nach Genf transit folgende Frachtsätze berechnet:

Bis zum Schnittpunkte:
bei Frachtzahlung für mindestens 2 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen 132,40 Francs für 1 000 kg.

Vom Schnittpunkte:
bei Frachtzahlung für den verwendeten Wagen:

	für einen einbodigen Wagen	für einen doppelbodigen Wagen
	Francs	
a) bei Leitung der Transporte über Biel	187,20	280,80
b) bei Leitung der Transporte über Bern	194,55	291,80

Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der bis zum und vom Schnittpunkte getrennt zu berechnenden Theilfrachten.

Die Abfertigung der Sendungen entweder über Biel oder über Bern ist von dem Aufgeber im Frachtbriefe vorzuschreiben. Hierbei ist es ihm freigestellt, einen der folgend angeführten Beförderungswege zu wählen, und zwar:

Ujszász - Kelenföld - Bruck a/L. - Wien-Bischofshofen-Arlberg - Buchs - Biel bezw. Bern

oder Brod - Sziszek - Laibach - Tarvis-Villach - Franzensfeste - Arlberg-Buchs-Biel bezw. Bern.

Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Partei.

Im übrigen ist für die Beförderung der Sendungen der Tarif Theil I, Abtheilung A des österreichisch - ungarisch-schweizerischen Eisenbahn - Verbandes maassgebend.

Wien, am 25. November 1902. (3187)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Ermässigte Frachtsätze für Pflaumentransporte mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903 werden für die Beförderung von getrockneten Pflaumen sowie von Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Passau transit — Francs Gold für 1 000 kg
1. Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien)	
Sziszek	23,45
Zágráb	23,45
Zapresic	23,45
2. Stationen der königlich ungar. Staatseisenbahnen	
Andrijevci	35,85
Bosna-Brod	35,25
Brod	34,55
Brcka	40,20
Garcin	35,25
Gunja	39,40
Ruma	36,90

Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein. Für die Abfertigung derselben sind die Bestimmungen des im österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbande bestehenden Ausnahmetarifes vom 1. Januar 1895 für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern von ungarischen Stationen nach Passau transit mit Bestimmung nach Paris und darüber hinaus maassgebend.

Wien, am 22. November 1902. (3188)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.) Theil II, Heft 1 vom 1. April 1900. Einbeziehung der Station Regensburg in den Ausnahmetarif Nr. 15 A für Petroleumnaphta (Rohbenzin).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 ist auf Seite 22 des Nachtrages II zum vorbezeichneten Tarifhefte die Station Regensburg mit den nachstehenden Theilfrachtsätzen für Petroleumnaphta (Rohbenzin) nachzutragen:

Von dem Schnittpunkte nach	Theilfrachtsätze a) — Theilfrachtsätze a) bis zu den Schnittpunkten	Theilfrachtsätze a) — Abtheilung A — Centimes für 100 kg
Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen		
Regensburg	I	525
	II	630
	III	546

Wien, am 27. November 1902. (3189)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österr.-ungarischer Transitverkehr.

Tarif für den Transport von vegetabilischem Oele von Genf trs. nach Kralup, Prag und Smichow.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903 werden für die Beförderung von vegetabilischem Oele, welches nachweislich von Marseille stammt, von Genf transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach		von Genf transit — bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg — pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold für 1 000 kg	10 000 kg
Prag (St. B.), Smichow	K. k. österr. Staatsbahnen	51,00	37,40
Prag-Bubna, Prag-Sandthor, Prag-Smichow, Kralup	K. k. priv. Buschtêhrader Eisenbahn		

Wien, am 21. November 1902. (3190)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903, werden für die frachtgutmässige Beförderung von Gütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege berechnet:

Von oder nach	Genf transit — bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7 000 kg — pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold für 1 000 kg	10 000 kg
den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen: Prag (St. B.) Smichow; den Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn: Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	52,92	49,56

Die bezüglichen Sendungen müssen nach oder von Lyon und weiter, Grenoble

und weiter, sowie nach oder von Stationen der Strecke Lyon-La Tour du Pin-Grenoble und südlich bezw. westlich davon gelegenen Stationen nachweisbar befördert werden.

Für die auf Grund vorstehender Frachtsätze zur Beförderung gelangenden Sendungen gelten die reglementarischen Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung A des österreichisch - ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 22. November 1902. (3191)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Aenderung der Bestimmungen für den im Tarife Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 enthaltenen Ausnahmetarif 24.

(A. für Rübenzucker aller Art, B. für Pilé- und Raffinade-Rübenzucker.)

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember a. c. erhält die Fussnote auf Seite 181 des oben genannten Tarifes folgenden Wortlaut:

*) Die Kontrolvorschriften für die Ausfuhr über See auf Seite 13 und 14 finden mit der Maassgabe Anwendung, dass die Ausfuhrfrist für in der Zeit bis 31. August 1904 in den betreffenden See - Ausfuhrstationen ankommende Zuckersendungen 18, für nach dem 31. August 1904 in diesen Stationen ankommende Zuckersendungen 12 Monate beträgt.

Wien, am 26. November 1902. (3192)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 gelangen nachstehende Frachtsätze bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5 000 kg, b) 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen zur Einführung:

Nach	Ausnahmetarif Nr. XV (Holzstoff)	Ausnahmetarif Nr. XXI (Papier)							
	Serie 4	Serie 1		Serie 2		Serie 1		Serie 2	
	von								
	Ternitz	Ternitz				Vöcklabruck			
	Centimes für 100 kg								
	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Bregenz transit*)	207	396	227	396	227	260	149	260	149
Buchs transit*)	203	388	222	388	222	260	144	260	144
St. Margrethen transit*)	207	396	229	396	229	265	151	265	151
Lindau transit*)	—	—	—	—	—	260	149	260	149
Aarau	328	—	—	—	—	—	—	—	—
Basel S. B. B./Bad. B.	306	536	325	536	325	376	247	376	247
Basel-St. Johann	306	536	325	536	325	376	247	376	247
Bern	—	682	467	644	424	523	389	485	346
Freibourg	436	—	—	—	—	—	—	—	—
Genève (Genf)	541	—	—	—	—	—	—	—	—
Lenzburg	326	—	—	—	—	—	—	—	—
Lenzburg-Stadt	326	—	—	—	—	—	—	—	—
Netstall	267	—	—	—	—	—	—	—	—
Olten	342	—	—	—	—	—	—	—	—
Reinach-Menziken	—	600	391	570	367	441	313	417	289
Romanshorn	227	426	247	426	247	290	169	290	169
St. Gallen	244	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaffhausen S. B. B./Bad. B.	265	477	284	477	284	318	206	318	206
Schönenwerd	333	—	—	—	—	—	—	—	—
Utzenstorf	385	—	—	—	—	—	—	—	—
Winkeln	251	—	—	—	—	—	—	—	—
Winterthur	—	513	325	489	303	371	247	355	225
Zürich (Hauptbahnhof)	304	545	352	511	324	393	274	374	246

*) Diese Frachtsätze finden Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, ferner auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden.

Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten.

Wien, am 25. November 1902. (3193)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Im Nachtrage I zum Tarife Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900 sind folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. XV richtig zu stellen:

Seite 79 Serie 3 Lambach loco-Papierfabrik a/d. Sihl . . . von 225 auf 207 Cts.
Seite 81 Serie 3 Lambach trs.*)-Papierfabrik a/d. Sihl . . . „ 216 „ 198 „
Seite 82 Serie 4 Lambach trs.*)-Schönenwerd . „ 232 „ 262 „

Wien, am 25. November 1902. (3194)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Verdingung von: **A.** 5 000 Stück Achslagerkasten für Wagen, fertig bearbeitet mit Beschlag in 8 Loosen; **B.** 2 019 000 kg Stahlgussbremsklötzen in 19 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 19. Dezember 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ. für A und 0,50 ℳ. für B baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Januar 1903.

Berlin, den 28. November 1902. (3195)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 680 000 kg grauem Giesserei-Roheisen und 300 000 kg deutschem Hämatit-Roheisen in je 2 Loosen für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 19. Dezember 1902, Mittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Januar 1903.

Berlin, den 28. November 1902. (3196)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Für unsere Verwaltung werden mehrere mit der Buch- und Rechnungsführung, sowie mit Sekretariatsgeschäften im Eisenbahnwesen, namentlich in Bausachen, vertraute Beamte mit guter Schulbildung zu langjähriger diätarischer Beschäftigung oder zu etatsmässiger Anstellung nach einjähriger Probedienstleistung gesucht. Meldungen sind mit Angabe der Besoldungsansprüche sowie unter Beifügung von Zeugnissen und eines Lebenslaufes bis zum 15. Dezember d. J. an uns einzureichen.

Lübeck, den 25. November 1902. (3197)

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 96. | 6. Dezember 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 34 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Der deutsche Eisenbahngütertarif Theil I.

Eine Jubiläumsbetrachtung.

Am 12. und 13. Februar 1877 tagte in Berlin auf Einladung des preussischen Handelsministers eine Generalkonferenz sämmtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen, in der die mehrjährigen schwierigen Verhandlungen über den deutschen Reformtarif zum Abschluss kamen. Ein von der Generalkonferenz eingesetzter Ausschuss stellte am 15. Februar die Tarifvorschriften sowie die Klassifikation der Spezialtarife nach Maassgabe der in der Generalkonferenz gefassten Beschlüsse fest. Noch im selben Jahre erschien (Erfurt 1877) der neue Tarif unter dem Titel

Deutsche Eisenbahn-Verbände: Verbands-Güter-Tarif, Theil I. Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr A. Betriebs-Reglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen. B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Wenn auch erst bei einer späteren Ausgabe der Tarif den Titel „Deutscher Eisenbahn-Gütertarif“ erhielt, so besteht doch in Wirklichkeit der deutsche Eisenbahngütertarif Theil I in diesem Jahre ein Vierteljahrhundert. Da mag es angezeigt erscheinen, einen kurzen Rückblick auf die in den 25 Jahren eingetretene Entwickelung des Tarifs zu werfen und daran einige Betrachtungen über seine weitere Ausgestaltung zu knüpfen.

Aus dem schlanken Stamm vom Jahre 1877 ist ein kräftiger, stark verästelter und weitverzweigter Baum geworden. Die liebevolle und sorgsame Pflege, deren er sich seit nahezu 25 Jahren zu erfreuen hat — auch die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen kann im Februar 1903 ihr 25 jähriges Jubiläum feiern — macht sich durchweg bemerkbar. Freilich — mancher verheissungsvolle Trieb ist von einem rauhen Dezembersturm vernichtet worden, der sich mit boshafter Regelmässigkeit wenige Tage vor Weihnachten zu erheben pflegt. Es ist eben dafür gesorgt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Eine Schilderung der Verhandlungen, die schliesslich zur Vereinbarung des Reformtarifs führten, würde über den Rahmen dieser Betrachtungen hinausgehen. Es kann auch nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, die allmählich eingetretene Entwickelung des Reformtarifs in allen Einzelheiten zu verfolgen. Die Aenderungen der Güterklassifikation werden ganz unberücksichtigt bleiben. Es sollen vielmehr im wesentlichen nur die bedeutsameren Aenderungen des Tarifschemas selbst erörtert werden, und zwar nicht nur, soweit sie durchgeführt, sondern auch, soweit sie nur angestrebt, aber nicht verwirklicht worden sind. Denn gerade manche Anläufe zu einer Umgestaltung des Schemas bieten auch heute noch besonderes Interesse.

Das ursprüngliche Schema des Reformtarifs war folgendes:

Eilstückgut, Eilgut in Wagenladungen, Frachtstückgut, Allgemeine Wagenladungsklasse A 1 für mindestens 5000 kg, Allgemeine Wagenladungsklasse B für mindestens 10 000 kg, Spezialtarif A 2 für mindestens 5000 kg, Spezialtarif I für mindestens 10 000 kg, Spezialtarif II für mindestens 10 000 kg und Spezialtarif III für mindestens 10 000 kg.

Der Reformtarif war noch nicht vollständig durchgeführt worden, als bereits von einer Anzahl Handelskammern, wirthschaftlicher Vereine und von verschiedenen Privatbahnen einschneidende Aenderungen angeregt wurden. Insbesondere sollte auch für den Stückgutverkehr dem Klassifikationsgrundsatz durch Einführung einer zweiten, ermässigten Stückgutklasse Rechnung getragen werden. Ausserdem sollten die Schwierigkeiten, die sich aus der verschiedenen Tragkraft und dem verschiedenen Rauminhalt der Güterwagen ergaben, durch erleichterte Bedingungen für die Anwendung der theureren Wagenladungsklassen gemildert werden: die Sätze der allgemeinen Wagenladungsklasse B und des Spezialtarifs I sollten schon bei Frachtzahlung für 5000 kg Anwendung finden. Die ständige Tarifkommission beschloss auf Grund dieser Anträge schon in der ausserordentlichen Sitzung vom 13. und 14. November 1878 die Einsetzung eines Unterausschusses mit der Aufgabe:

das Bedürfniss der Einrichtung einer zweiten Stückgutklasse und die bei Anwendung der allgemeinen Wagenladungsklassen sich ergebenden Unzuträglichkeiten zu prüfen

und zu erwägen, in welcher Weise eventuell dem Bedürfnisse der Errichtung der zweiten Stückgutklasse abzuhelfen und welche andere Bestimmungen für die Anwendung der allgemeinen Wagenladungsklassen zu treffen seien.

Auf Grund eines von dem Unterausschuss erstatteten, mit den Anlagen 91 Druckseiten starken Berichtes beschloss dann die Tarifkommission in der Sitzung vom 27. November 1879, der Generalkonferenz die Einführung des nachstehenden Tarifschemas zu empfehlen:

Eilgut, Stückgutklasse I, Stückgutklasse II (für die Güter der Wagenladungsklassen), Wagenladungsklasse I und II bei Aufgabe von mindestens 5000 kg für den Wagen, Wagenladungsklasse III und IV bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Wagen. Bei Aufgabe von 5000 kg für einen Wagen oder der Frachtzahlung für dieses Gewicht werden befördert die Güter der Wagenladungsklasse III zu den Sätzen der Wagenladungsklasse II und die Güter der Wagenladungsklasse IV zu den Sätzen der Wagenladungsklasse III.

Den Wagenladungsklassen II—IV sollten dieselben Artikel zugetheilt werden, die den Spezialtarifen I—III angehörten. Mit der Feststellung der in die neue Wagenladungsklasse I aufzunehmenden Artikel wurde wiederum der Unterausschuss beauftragt. In der Sitzung der Tarifkommission vom 12. und 13. Februar 1880 wurde dann das Artikelverzeichniss für die Wagenladungsklasse I festgestellt, gleichzeitig aber beschlossen, die bis dahin bezüglich der Tarifreform geführten Verhandlungen und gefassten Beschlüsse durch ein von dem Unterausschuss festzustellendes Protokoll zu veröffentlichen und im Mai zur Berathung etwa weiter eingehender Anträge auf Aufnahme von Artikeln in die Wagenladungsklasse I zusammenzutreten. Einige Aenderungen in dem Artikelverzeichniss wurden, wenn auch nicht im Mai, so doch im September 1880 vorgenommen. Aber es dauerte mehr als 5 Jahre, bis die Generalkonferenz sich mit den vorgeschlagenen Aenderungen befasste.

Die Aufnahme der Vorschläge über die Aenderung des Reformtarifs in den Kreisen der Verkehrsinteressenten war sehr verschieden: auf der einen Seite freudige Zustimmung, auf der anderen entschiedenster Widerspruch. In der Natur der Sache begründet war es, dass sich der Widerspruch am lebhaftesten zur Geltung zu bringen suchte. Namentlich waren es die Vertreter des Speditörgewerbes, die gegen die Aenderungsvorschläge zu Felde zogen. In einer Denkschrift der von dem Speditörtage in Leipzig gewählten Kommission deutscher Speditions- und Handelsfirmen wurde die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen ersucht, dem Beschluss der ständigen Tarifkommission ihre Zustimmung zu versagen und vielmehr einen Beschluss des Inhalts zu fassen, dass die allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B auch für den Fall der Einführung einer zweiten Stückgutklasse beibehalten werden sollten. Bei dem Widerstreit der Interessen war es erklärlich, dass insbesondere die Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz eine weitere Klärung durch Anhörung der betheiligten Verkehrskreise für angezeigt hielten. Ausser den durch die geplante Tarifänderung bedingten wirthschaftlichen Verschiebungen wurden auch die Wirkungen auf die Erträgnisse der Eisenbahnen eingehend untersucht. Bei den Verhandlungen der preussischen Staatsbahnen mit den wirthschaftlichen Körperschaften ergaben sich nach wie vor erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Während im allgemeinen der Wunsch nach einer Ermässigung der Stückgutfracht in grösserem oder geringerem Umfange getheilt wurde, sprach man sich in mehreren Bezirken entschieden gegen die Reform aus, weil sie Erhöhungen anderer Klassen mit sich brächte. Auch der deutsche Handelstag beschäftigte sich mit der Frage. Ein Antrag der Handelskammer zu Breslau:

„In Erwägung, dass der gegenwärtige Frachttarif noch zu kurze Zeit bestanden hat, um eine definitive Beurtheilung zu gestatten, dass ferner das neue Schema zwar manche für gewisse Branchen vortheilhafte Bestimmungen enthält, dieselben aber mit wesentlichen Tarifvertheuerungen für andere Handelszweige erkauft sind, dass endlich die allgemeinen Wagenladungsklassen, deren Beseitigung geplant ist, nach wie vor als eine rationelle Einrichtung angesehen werden müssen, auf welche der Handelsstand nicht verzichten kann, beschliesst der deutsche Handelstag, den Herrn Minister zu ersuchen, von dem ihm zustehenden Einspruchsrecht gegen die etwaigen diesbezüglichen Beschlüsse der Generalkonferenz Gebrauch zu machen" —

fand Stimmengleichheit. Nach weiteren Verhandlungen wurde schliesslich die Zustimmung zur Einrichtung einer zweiten ermässigten Stückgutklasse unter der Bedingung erklärt, dass die Güter der Stückgutklasse I bei Aufgabe von 5000 kg für den Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Menge zu den Sätzen der Stückgutklasse II befördert würden. Die Vorlage der Verhandlungen aber wurde von dem Präsidium des deutschen Handelstages mit der Bemerkung begleitet, dass aus diesem Ergebniss wohl der Schluss gerechtfertigt sei, dass die Frage über den Werth des bestehenden Tarifs und über die etwaige Nothwendigkeit einer Abänderung desselben im Kreise der Interessenten zur Zeit noch nicht für spruchreif gelte.

Die vorgenommenen finanziellen Ermittelungen ergaben, dass die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutklasse in dem von der Tarifkommission vorgeschlagenen Umfange ohne gleichzeitige Erhöhung anderer Klassen für die preussischen Staatsbahnen allein eine jährliche Mindereinnahme von etwa 10 000 000 *M.* zur Folge gehabt hätte.

Als nun endlich die Generalkonferenz vom 11. Dezember 1885 mit der Sache befasst wurde, stellten die preussischen Staatsbahnen folgenden neuen Antrag:

1. Die Stückgutfracht für gewisse Artikel (insbesondere Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife I bis III, Blei und Zink des Spezialtarifs I, andere unedle Metalle, ordinäre Metallwaaren, Düngemittel des Spezialtarifs III, Getreide und Hülsenfrüchte, Samen und Sämereien, Kartoffeln und einzelne Futtermittel) allgemein zu ermässigen; 2. die Güter des Spezialtarifs III bei Aufgabe von 5000 kg für einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Sätzen des Spezialtarifs II zu befördern; 3. im übrigen die Anträge der ständigen Tarifkommission abzulehnen.

Zu einer sachlichen Erörterung kam es aber nicht: die Angelegenheit wurde an die Tarifkommission zur erneuten Vorberathung zurückverwiesen. Hier begegnete aber der Antrag auf Einführung einer zweiten Stückgutklasse (Spezialtarif für bestimmte Stückgüter) dem entschiedensten Widerstande der süddeutschen Verwaltungen. Gegen den Antrag wurde — abgesehen von dem erheblichen Einnahmeausfall — insbesondere geltend gemacht, dass es an einem allgemeinen wirthschaftlichen Bedürfnisse mangle und dass ein derartiger Tarif nicht lange auf die benannten Artikel beschränkt bleiben könne, sondern zweifellos über kurz oder lang auf zahlreiche andere Artikel ausgedehnt werden müsse. Auch ein Mitglied des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sprach sich gegen die Maassnahme aus; er hielt es im Interesse der Eisenbahnen wie des Verkehrs für zweckmässig, wenn die Stückgutbeförderung nicht nur keine Ausdehnung, sondern eine Einschränkung erführe. Von anderer Seite wurde vorgeschlagen, die zweite Stückgutklasse allen Gütern zu gewähren, die den Spezialtarifen I—III angehörten, sowie den sperrigen Gütern, letzteren unter Zuschlag von 50% zum wirklichen Gewicht. Schliesslich wurde der preussische Antrag vom Verkehrsausschuss angenommen, von der Tarifkommission dagegen abgelehnt. Der zuletzt erwähnte Vorschlag fand weder die Zustimmung des Verkehrsausschusses noch der Tarifkommission. Dagegen wurde der preussische Antrag, bei den Gütern des Spezialtarifs III die Nebenklasse A 2 durch den Spezialtarif II zu ersetzen, angenommen, nachdem ein anderweiter Vorschlag, die Güter der allgemeinen Wagenladungsklasse B sowie der Spezialtarife I—III bei Aufgabe von nur 5000 kg gleichmässig mit einem Aufschlage von 30% zu den für Sendungen von 10 000 kg

festgesetzten Grundtaxen der betreffenden Klassen zu verfrachten, keine Zustimmung gefunden hatte. — In der Generalkonferenz vom 24. September 1886 wurde der preussische Antrag auf Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter mit 115 gegen 89 Stimmen angenommen, der weitere Antrag auf Ersetzung der Nebenklasse A 2 bei den Gütern des Spezialtarifs III durch den Spezialtarif II einstimmig angenommen; dagegen wurde der ältere Antrag der Tarifkommission auf Einführung eines anderweiten Gütertarifschemas einstimmig abgelehnt. Durch schriftlichen Widerspruch fiel dann auch noch der Antrag auf Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter.

So blieb denn — abgesehen von der Aenderung in der Nebenklasse des Spezialtarifs III — vorläufig alles beim alten. Freilich nicht mehr allzu lange. Die preussischen Staatsbahnen führten nämlich schon 1887 den abgelehnten Spezialtarif für bestimmte Stückgüter als Ausnahmetarif ein — ein Vorgehen, dem binnen kurzem fast alle deutschen Bahnen folgten. Hierdurch wurden zwar die Beschwerden über die hohe Stückgutfracht des Reformtarifs für die wichtigsten Güter, die früher theilweise zur ermässigten Fracht befördert worden waren und in Betreff deren die wirthschaftliche Nothwendigkeit einer Tarifermässigung nachgewiesen war, beseitigt. Nichtsdestoweniger hörten die Klagen über die Höhe der Stückgutfrachten nicht auf. Auch der preussische Landeseisenbahnrath erachtete eine weitere Erleichterung des Stückgutverkehrs in tarifarischer Beziehung für erwünscht. Zu dem Zwecke schlug er vor, den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter auf Güter aller Art auszudehnen, sofern sie in Mengen von mindestens 1000 kg aufgegeben würden. In der Tarifkommission fand diese Anregung aber keinen Beifall, und zwar nicht nur wegen des für die deutschen Eisenbahnen ermittelten Einnahmeausfalls von 5 000 000 ℳ, sondern weil man von der vorgeschlagenen Maassnahme eine wirksame Abhilfe der Beschwerden nicht erwartete. Denn der Unterschied zwischen der Stückgutfracht und den in Aussicht genommenen Tonnengutsätzen erschien nicht so erheblich, um die Ansammlung von Stückgütern zu Tonnengutsendungen gewinnbringend genug zu gestalten. Auch andere Anträge, die auf eine Ermässigung des Einheitssatzes für Stückgüter abzielten, wurden abgelehnt. Betrug doch der Ausfall für die deutschen Eisenbahnen bei allgemeiner Herabsetzung des Einheitssatzes für jeden Pfennig der Ermässigung gegen 10 000 000 ℳ, bei Herabsetzung der Frachtsätze nach einer bis auf einen Einheitssatz von 8,5 ₰ für 1 tkm fallenden Skala 14 000 000 oder 9 000 000 ℳ, je nachdem die Ermässigung bei 101 oder bei 201 km eintrat. Schliesslich einigte man sich dahin, die Aufnahme des bei den meisten deutschen Eisenbahnen bestehenden Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter als Spezialtarif in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I zu empfehlen. Die spätere Aufnahme weiterer Artikel in diese zweite Stückgutklasse — so wurde ausgeführt — würde die allgemeine Stückgutklasse einschränken und so die Möglichkeit bieten, durch schrittweise erfolgende Frachtermässigung für einzelne Artikel schliesslich zu allgemeiner Herabsetzung der Stückgutfrachten zu kommen, ohne dass den Eisenbahnen auf ein Mal allzu grosse Opfer auferlegt würden. Dieser Vorschlag fand denn auch die Genehmigung der Generalkonferenz (18. Dezember 1891). Und diesmal scheiterte der Beschluss nicht durch nachfolgenden schriftlichen Widerspruch, wie es 1886 der Fall gewesen war. So war denn das bereits im Jahre 1878 hervorgetretene Bestreben, den Reformtarif durch eine zweite Stückgutklasse zu ergänzen, nach Verlauf von 13 Jahren endlich von Erfolg gekrönt.

Mit den anderen in der Generalkonferenz vom Jahre 1886 endgültig beseitigten Reformbestrebungen aus dem Jahre 1878 standen in einem gewissen inneren Zusammenhange die im Jahre 1886 von der Elberfelder Verwaltung gestellten Anträge, für die Gestellung von Spezialwagen übernormaler Grösse einheitliche Grundsätze zu vereinbaren. Jene Anträge aus dem Jahre 1878 hatten — wie bereits oben angedeutet — zum Ausgangspunkt die Thatsache, dass es eine grössere Anzahl von Gütern gibt, von denen 10 000 kg auf einen Wagen überhaupt nicht oder nur auf einen Wagen von bestimmten Raumverhältnissen verladen werden können, sowie die allgemein empfundene Ungerechtigkeit, dass die Fracht für das Tonnenkilometer von dem ungemein verschiedenen Rauminhalte der Wagen abhängig ist. Damals war zur Beseitigung dieser Missstände vorgeschlagen worden, die Sätze der allgemeinen Wagenladungsklasse B und des Spezialtarifs I künftig schon bei Frachtzahlung für 5000 kg anzuwenden, weil sich in dieser Klasse eine grosse Menge leichtwiegender Güter befinde. Gegen diesen Vorschlag wurde mit Recht geltend gemacht, dass einerseits die Herabsetzung des Mindestgewichtes eine Verschwendung bezüglich aller der Güter dieser zwei Klassen sei, von denen 10 000 kg leicht in einen Wagen verladen werden können, und dass andererseits für die leichtwiegenden Güter der Spezialtarife II und III die beklagten Missstände nicht beseitigt würden.

Da die Wagenladungsfracht für mindestens 10 000 kg zu zahlen ist ohne Rücksicht darauf, ob das Gut auch in dieser Gewichtsmenge in dem gerade zur Verfügung stehenden Wagen untergebracht werden kann, ist die Fracht thatsächlich bei vielen Gütern von dem Fassungsraum des von der Eisenbahn jeweils gestellten Wagens abhängig. Das ist offenbar ein Mangel unseres Tarifsystems — ein Mangel, der aber schon bei den Vorberathungen des Reformtarifs erkannt wurde. Nur die in der Verschiedenartigkeit des Wagenparkes der deutschen Eisenbahnen liegenden Schwierigkeiten führten dazu, dass man von der grundsätzlichen Regelung der Frage damals absah und die Lösung vertrauensvoll der Zukunft überliess. Das durch die Tarifbestimmungen erklärliche Interesse der Versender, für leichtwiegende Güter möglichst grosse Wagen zu erhalten, damit die in den Wagen unterzubringende Menge dem Mindestgewicht für die Frachtberechnung möglichst nahe kam, veranlasste die deutschen Bahnen nach und nach, sich immer grössere Wagen zu beschaffen. In dem gegenseitigen Wettbewerb der Eisenbahnen spielten diese grossen Wagen eine wichtige Rolle. Da aber ihre Anzahl immerhin beschränkt war und die Ueberweisung der Wagen innerhalb der einzelnen Bahngebiete nach verschiedenen Grundsätzen erfolgte, so ergab sich für die leichtwiegenden Güter naturgemäss eine erhebliche Ungleichmässigkeit in der Fracht. Diese machte sich um so empfindlicher bemerkbar, als im Wettbewerb mancher Industrien vielfach die Gleichmässigkeit der Fracht von grösserer Bedeutung ist, als die Höhe an und für sich. Aus diesen Erwägungen beantragte Elberfeld eine Ergänzung der Tarifvorschriften in dem Sinne, dass bei Verwendung von Wagen, deren Laderaum über ein bestimmtes Maass hinausgeht, für jedes das Normalmaass übersteigende Quadratmeter ein Zuschlag zu dem der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Mindestgewicht von 10 000 kg erhoben werden sollte. Eine Ausnahme von dieser Bestimmung sollte nur hinsichtlich der Gegenstände gemacht werden, die wegen ihrer Schwere oder wegen räumlicher Ausdehnung der einzelnen Stücke auf kleinere Wagen nicht verladen werden können. Gegen diesen Vorschlag wurde geltend gemacht, dass damit auch eine grosse Menge von Transporten getroffen werden würde, für die Ausnahmebestimmungen gar nicht nöthig wären, nämlich für alle Sendungen schwerer Güter, von denen 10 000 kg in einen gewöhnlichen Wagen verladen werden können, bei denen also der Versender gar kein Interesse daran hat, grosse Wagen gestellt zu erhalten. Auch wurde eine schlechtere Ausnutzung der grossen Wagen befürchtet, weil die Versender, soweit es sich nicht um leichtwiegende Güter handelte, die Beladung der grossen Wagen wegen der damit verbundenen Frachtvertheuerung voraussichtlich häufig verweigern würden.

Diese Einwendungen bestimmten die Tarifkommission, von der Weiterverfolgung des Elberfelder Antrages abzusehen. Man versuchte aber, auf einem anderen, von Baden gewiesenen Wege den Missständen bei der Gestellung der übernormalen

Wagen zu begegnen. Indem man von einer Normalgrösse von 18 qm Bodenfläche ausging, sagte man sich, dass für die Güter, von denen in einem solchen Wagen 10000 kg untergebracht werden können, kein Interesse bestehe, grössere Wagen zu erhalten, dass es für solche Güter daher auch keiner einschränkenden Tarifmaassnahmen bedürfe. Anders dagegen bei den spezifisch leichten Gütern, von denen in einem Wagen von 18 qm Bodenfläche 10000 kg nicht untergebracht werden können; hier sollte einerseits das zur Frachtberechnung heranzuziehende Mindestgewicht thunlichst auf diejenige Gewichtsziffer herabgesetzt werden, die der in einem Wagen von 18 qm Bodenfläche unterzubringenden Menge annähernd entspricht; andererseits sollte bei Verwendung grösserer Wagen als solcher von 18 qm Bodenfläche das frachtpflichtige Mindestgewicht um ein entsprechendes Gewicht erhöht werden. Gegen eine derartige Regelung wurde hauptsächlich eingewendet, dass die Klarheit und Uebersichtlichkeit des Tarifs vollständig verloren gehe, dass es unmöglich sei, die leichtwiegenden Güter richtig zu bestimmen, und dass die Komplikation des Tarifschemas die im Interesse der deutschen Ausfuhr dringend erforderliche Ausgestaltung der internationalen Tarife wesentlich erschwere. Die Mehrheit der Tarifkommission hielt aber trotz dieser Bedenken die vorgeschlagene Regelung für angezeigt und empfahl folgende Bestimmungen: Das bei Beförderung der Leichtgüter zur Frachtberechnung nach der Klasse B und den Spezialtarifen I—III zu ziehende Mindestgewicht für die Wagen wird, sofern Wagen von nicht mehr als 18 qm Bodenfläche verwendet werden, von 10000 kg auf 5000 kg herabgesetzt. Bei Verwendung von Wagen mit grösserer Bodenfläche wird für jedes weitere Quadratmeter über 18 qm das zur Frachtberechnung zu ziehende Mindestgewicht um 300 kg erhöht. Besondere Bestimmungen wurden wegen Abrundung der Bruchtheile und für den Fall der Zusammenladung von Leichtgütern mit Schwergütern vorgesehen. Das Verzeichniss der Leichtgüter umfasste 24 Güter der allgemeinen Wagenladungsklasse und 87 Güter der Spezialtarife. In der Generalkonferenz vom 19. Dezember 1889 wurden diese Vorschläge zwar mit 166 gegen 67 Stimmen angenommen, auf schriftlichen Widerspruch fiel aber dieser Beschluss.

Der Reformtarif enthielt ursprünglich keine Bestimmungen über die Erhebung von Nebengebühren. Diese Vorschriften waren vielmehr in den verschiedenen Theilen II enthalten und wichen bei den verschiedenen Eisenbahnen nicht unwesentlich von einander ab. Für das verkehrstreibende Publikum war dieser Zustand wenig angenehm. Daher stellte die Eisenbahndirektion Berlin im Jahre 1886 den Antrag, nach dem Vorgange anderer ausserdeutscher Eisenbahnen, insbesondere der österreichisch-ungarischen Verwaltungen, einen einheitlichen Tarif für Nebengebühren einzuführen und in den Theil I zu übernehmen. Ein von der Berliner Direktion aufgestellter Entwurf, der die in den Tarifen der verschiedenen deutschen Verwaltungen enthaltenen Vorschriften nach Möglichkeit berücksichtigte, wurde zunächst von einem Unterausschuss und dann in der Tarifkommission selbst durchgearbeitet und vielfach geändert. Das Ergebniss dieser Berathungen wurde mit geringen Aenderungen durch die Generalkonferenz vom Dezember 1887 gutgeheissen. Seit dem Jahre 1888 ist nunmehr auch der einheitliche Nebengebührentarif ein Bestandtheil des deutschen Gütertarifs Theil I. Bei den Berathungen in der Tarifkommission wie in der Generalkonferenz wurde übrigens ausdrücklich betont, dass es den einzelnen Eisenbahnen freistehe, von dem einheitlichen Nebengebührentarif abweichende Bestimmungen einzuführen. Allseitig wurde aber auch der Wunsch geäussert, diese Abweichungen nach Möglichkeit zu beschränken.

Gleich dem Nebengebührentarif und der zweiten Stückgutklasse nahm auch der im Jahre 1899 eingeführte Spezialtarif für bestimmte Eilgüter seinen Ausgang von den in den Binnentarifen zahlreicher deutscher Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen. In diesen Binnentarifen war für verschiedene leichtverderbliche Artikel, insbesondere Nahrungsmittel, die die theure Eilgutfracht nicht wohl tragen konnten, eine beschleunigte Beförderung bei Aufgabe als Frachtgut vorgesehen. Den Verfrachtern musste aber daran liegen, dass diese Vergünstigungen thunlichst gleichmässig für das ganze Gebiet des Theiles I gewährt wurden. So erklärt es sich, dass schon bald nach Einführung des Reformtarifs Anträge eingingen, den Theil I durch eine Bestimmung zu ergänzen, wonach verschiedene Artikel bei Zahlung der Frachtgutsätze in Personenzügen befördert werden sollten. Derartige Wünsche wurden für Butter und Käse, frisches Obst, frisches Gemüse sowie für Bier geäussert. Die Anträge fanden aber weder in der Tarifkommission, noch in der Generalkonferenz Gegenliebe. Nur für frische Fische und für Bienen wurden im Laufe der Zeit gewisse Beförderungsvergünstigungen eingeführt. Erst im Jahre 1896 trat man der Frage näher, in welcher Weise derartige Erleichterungen in weiterem Umfange einheitlich für den Theil I gestattet werden könnten. Anlass dazu gaben zwei Anträge, die zu gleicher Zeit an die Tarifkommission gelangten. Die bayerische Staatsbahn beförderte auf ihren Linien Milchbuttersendungen bei Aufgabe als Frachtstückgut eilgutmässig und erstattete für die von bayerischen Versandstationen im direkten Verkehr abgefertigten, als Eilgut aufgegebenen Milchbuttersendungen im Reklamationswege für die bayerische Beförderungsstrecke den Unterschied zwischen Eilgutfracht und den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse. Sie beantragte nunmehr die Aufnahme einer Bestimmung in den Theil I, dass Milchbuttersendungen, die mit weissem Frachtbrief als Stückgut aufgegeben werden, zu den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse eilgutmässig befördert würden. Nach dem anderen, von der preussischen Regierung überwiesenen Antrage sollte frisches Gemüse in Personen- und Eilgüterzügen gleich frischem Obst und Weintrauben zu gewöhnlichen Frachtgutsätzen befördert werden. Während die erleichternden Vorschriften für Butter nur bei Stückgutsendungen begehrt wurden, sollten sie für frisches Gemüse usw. allgemein, also auch bei Aufgabe als Wagenladungen gewährt werden. Die Tarifkommission betraute zunächst einen Unterausschuss mit der Prüfung der Frage, ob sich die Einführung eines ermässigten Eilguttarifs sowie dessen Ausdehnung auf Wagenladungen empfehle, welche Güter in diesen Tarif aufzunehmen wären, und ob die im Theil I bereits bestehenden Begünstigungen für Bienen, Brieftauben und Fische hierdurch überflüssig würden und zu beseitigen seien. Die Erörterung im Unterausschuss ging aber nicht ganz glatt vor sich. Bei der ersten Berathung herrschte Uebereinstimmung darüber, dass es zweckmässig sei, die Einrichtung eines ermässigten Eilgütertarifs anzustreben Bei Prüfung der Frage, welche Güter in die neue Tarifklasse aufzunehmen seien, sollten die Güter berücksichtigt werden, für die Anträge auf beschleunigte Beförderung vorlagen, ferner diejenigen, die bereits im Theil I genannt waren, und endlich solche, für die in den Theilen II der meisten Verwaltungen Vergünstigungen gewährt wurden. — Bei den weiteren Erörterungen ergab sich aber weder für die Einführung einer zweiten ermässigten Eilgutklasse, noch für die von einer Seite angeregte Einrichtung von zwei ermässigten Eilgutklassen eine Mehrheit. Man kam vielmehr zu dem Vorschlage, in den Theil I eine Bestimmung des Inhalts aufzunehmen, dass die zu begünstigenden Güter bei Aufgabe mit weissem Frachtbrief zu den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse bezw. der allgemeinen Wagenladungsklasse mit denselben Zügen wie Eilgut, jedoch ohne Gewähr für Eilgutlieferfrist, befördert werden sollten. Dieser Vorschlag fand aber wieder nicht den Beifall der Tarifkommission. Diese beschloss vielmehr die Einführung einer zweiten ermässigten Eilgutklasse unter dem Namen „Spezialtarif für bestimmte Eilgüter“ mit der Maassgabe, dass für die in diesen Spezialtarif aufzunehmenden Güter die Sätze für Frachtgut berechnet werden. Die Güterklassifikation umfasste solche Artikel, für die bereits in den Theilen II der meisten Verwaltungen Beförderungsbegünstigungen enthalten waren. Die im Theil I bereits vorhandenen Bestimmungen über Bienen, Brieftauben usw. wurden entsprechend geändert. Diese Vorschläge der Tarifkommission

fanden demnächst die Zustimmung der Generalkonferenz vom Dezember 1898, so dass der Spezialtarif für bestimmte Eilgüter am 1. April 1899 in Kraft trat.

Eine nicht unwichtige Ergänzung des Theils I ist schliesslich noch am 1. April d. J. erfolgt durch die Aufnahme einer Bestimmung darüber, welche Flüssigkeiten zur Beförderung in Kessel- und anderen Gefässwagen zugelassen werden dürfen. Der Tarif enthielt früher nur Vorschriften für die Frachtberechnung bei Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen. Die Frage, für welche Flüssigkeiten Kesselwagen zuzulassen seien, war lediglich durch Vereinbarungen zwischen den deutschen Eisenbahnen (Kundmachung 19 des Verkehrsverbandes) geregelt. Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten wünschte dagegen, dass im Tarif selbst eine neue Rubrik für die Güter geschaffen werde, die auf Grund des § 35 der allgemeinen Tarifvorschriften zur Beförderung mit Kesselwagen zuzulassen seien. So richtig dieser Gedanke an sich erschien, so ergaben sich doch Schwierigkeiten dadurch, dass die Eisenbahnen nicht verpflichtet waren und sich auch nicht wohl verpflichten konnten, allgemeine Privatgüterwagen in ihren Wagenpark einzustellen, auch wenn die betreffenden Artikel zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen sind. Diesen Bedenken wurde dadurch Rechnung getragen, dass man den Tarif durch ein Verzeichniss der Flüssigkeiten ergänzte, die zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen werden d ü r f e n. Nunmehr ist aus dem Tarif zu ersehen, für welche Flüssigkeiten die Beförderung in Kesselwagen überhaupt zulässig ist; andererseits ist das Recht der Eisenbahnen gewahrt, über die Einstellung der Privatkesselwagen zur Beförderung der zulässigen Flüssigkeiten in jedem Falle selbständig Entscheidung zu treffen.

Zur Zeit schweben auch Verhandlungen über die Frage, ob nicht die gesammten mit der Verwendung von Privatgüterwagen zusammenhängenden tarifarischen Bestimmungen in die allgemeinen Tarifvorschriften aufzunehmen sind. Sollte es gelingen, diesen schwierigen Stoff durch den Theil I erschöpfend zu regeln, so wäre damit der deutsche Gütertarif allen anderen Tarifen voraus.

(Schluss folgt.)

Die Schneeverwehungen auf den Eisenbahnen Russlands.

Der Winter des Jahres 1900/01 hat aufs neue bewiesen, dass, ungeachtet des 65 jährigen Bestehens der Eisenbahnen in Russland, Verkehrsstockungen durch Schneeverwehungen sich immer noch wiederholen werden. Im Bericht, den S. Kareischa im Jahre 1900 den Theilnehmern der technischen Versammlung der Pariser Weltausstellung unterbreitete, sind alle Maassnahmen der russischen Eisenbahnverwaltungen gegen die Schneeverwehungen angeführt und nach ihren Erfolgen gewürdigt. Dieser Bericht enthält eine Tabelle, die aus 13 jährigen Beobachtungen zusammengestellt ist und aus der hervorgeht, dass die Dauer der Verkehrsstockungen auf den Eisenbahnen Russlands im Winter 2 Stunden bis 11,15 Tage beträgt. Die auf den Linien Perm-Tjumen, Jekaterinenbahn, Rjäsan-Uralsk, Kursk-Charkow-Sewastopol, Sysran-Wjäsma, Samara-Slatoust und auf den südöstlichen und südwestlichen Bahnen vorkommenden Verkehrsunterbrechungen im Winter dauerten $3^2/_3$ bis 11,15 Tage. Der Winterverkehr auf diesen Bahnen dauert etwa 100 Tage im Jahre; die Dauer der Verkehrsstockung durch Schnee beträgt bei ihm rund 7 % der Winterzeit. Daneben finden noch in jedem Winter Verzögerungen im Verkehre statt, bei denen es indessen nicht bis zur völligen Betriebseinstellung kommt.

Der auf den Schienenweg gewehte Schnee behindert mehr oder weniger die Züge, die dadurch langsamer fahren müssen. Je mehr der Schnee sich anhäuft, desto schwerer kommen die Züge vorwärts; zeitweise bleiben sie liegen und müssen warten, bis das Gleis gesäubert ist. Bisweilen können die Züge nur 15 Werst oder weniger in 24 Stunden zurücklegen, und bis diese auf der nächsten Station angekommen, sind wieder die nachfolgenden gezwungen, auf den rückwärtigen Stationen liegen zu bleiben.

In einer Tabelle, deren Einzelheiten hier nicht interessiren, sind die Eisenbahnen des europäischen Russlands, die den Schneeverwehungen mehr oder weniger unterliegen, angeführt und die Kosten der Schneebeseitigung aus mehrjährigen Beobachtungen nach Kareischa zusammengestellt. Auf den Bahnen, die den Schneeverwehungen am meisten ausgesetzt sind, betragen diese Kosten für den Winter im Durchschnitt etwa 302 ℳ. für 1 km Bahnlänge oder etwa 545 ℳ. für 1 km verwehter Bahnstrecke. Auf den Eisenbahnen, die den Schneeverwehungen weniger ausgesetzt sind, stellen sich die Kosten auf etwa 107 ℳ. und 363 ℳ. für 1 km.

Den Schneeverwehungen sucht man in Russland durch Umstellen der gefährdeten Strecken mit tragbaren Schutzwänden vorzubeugen. Wenngleich hierdurch auch bei schweren Schneestürmen auf manchen Bahnen ein Winterverkehr aufrecht erhalten werden kann, so haben sich doch grössere Verzögerungen im Betriebe, bisweilen auch völlige Verkehrsstockungen nicht vermeiden lassen. In den 70 er Jahren des verflossenen Jahrhunderts wurden von den Verwaltungen der Odessaer, Rjäschk-Wjäsmaer, Moskau-Kursker, Moskau-Rjäsaner, Rjäsan-Koslower, Orenburger, Orel-Witebsker und anderer Bahnen Versuche mit hohen, feststehenden Schutzzäunen gemacht, die aber unbefriedigende Ergebnisse lieferten und in der Folge aufgegeben worden sind.

Um die russischen Bahnen besser als bisher gegen Schneeverwehungen zu schützen, hat A. Tscherjawski in der Zeitschrift „Das Eisenbahnwesen" auf die Erfolge hingewiesen, die in früheren Jahren durch Anpflanzung von Nadelbäumen längs den Eisenbahnen erzielt worden sind, und die Aufforstung der von Eisenbahnen durchschnittenen Steppengebiete befürwortet. Die Tschernjawski'sche Abhandlung enthält einige beachtenswerthe Vorschläge. Die weit ausgedehnten offenen Steppengebiete Russlands an den Wasserscheiden sind den Schneeverwehungen am meisten, die in bewohnten Niederungen angelegten Eisenbahnen den Einwirkungen starker Schneewehen und heftiger Winde im allgemeinen seltener ausgesetzt. In waldreichen Gegenden, sowohl in hoher als niedriger Lage, haben sich bedeutende Schneeverwehungen oder Verkehrsstörungen nicht bemerkbar gemacht. In hochgelegenen waldlosen Gegenden erklären sich die heftigen Schneewehen aus der grösseren Kraft des Windes. Es gibt auch Eisenbahnen, die dem Lauf einer Wasserscheide folgen, die von Schneestürmen heimgesucht ist. Solche Bahnen sind in einer schwierigen Lage, wenn das Gelände keine Falten bietet, die einen beträchtlichen Theil des von den Feldern auf den Schienenweg zu getriebenen Schnees auffangen. Die glühenden Winde, die im Sommer auf diesen Höhen wehen, trocknen den wasserarmen Boden vollständig aus. Auf solcher glatten, jeglichen Pflanzenwuchses beraubten Steppe wird der Schnee im Winter durch nichts aufgehalten und in grossen Mengen auf den Schienenweg getrieben. Es kommt hinzu, dass das Thermometer an der Wasserscheide oft noch unter Null steht, während in den Niederungen bereits Thauwetter eingetreten ist.

Wo — was vorwiegend der Fall — die Bahn eine Wasserscheide durchschneidet, lassen sich fast dieselben Erscheinungen beobachten, wie bei den an den Wasserscheiden entlang geführten Bahnen. Doch fällt hier günstiger ins Gewicht, dass die Durchquerung im allgemeinen an niedriger gelegenen Punkten sich vollzieht. Die Linie ist an diesen Stellen häufiger durch tiefe Einschnitte geführt, die bekanntlich Schneewehen weniger ausgesetzt sind. Ferner liegen auch die Strecken vor und hinter der Wasserscheide geschützter, da in der Richtung der Bahn sich zahlreiche Falten hinziehen und eine nicht unbeträchtliche Menge des vom Winde umher getriebenen Schnees auffangen. Trotz der hervorgehobenen günstigeren Umstände treten auch bei solchen Bahnen, die Wasserscheiden durchschneiden, noch sehr heftige Schneewehen auf.

Das Gesagte bezieht sich auf die im offenen Gelände befindlichen Wasserscheiden; in den waldreichen Gegenden Russlands sind die Eisenbahnen den Schneeverwehungen viel weniger ausgesetzt. Die allerstärksten Schneewehen kommen da vor, wo keine Wälder vorhanden sind. Nach den Beobachtungen von Kareischa ist indessen durch die Anpflanzung von Laubbäumen ein befriedigendes Ergebniss nicht erzielt worden, wohl aber haben 30 bis 40 Reihen in genügender Entfernung vom Bahndamm angepflanzter Nadelholzbäume den Einschnitt vor Schneeverwehungen geschützt. Versuche, die an den Waldsäumen unweit der 705. Werst der Koslow - Woronesh-Rostowschen Eisenbahn im Donschen Kosakengebiet und in den Weliko-Anadolschen Forstbetrieben des Jekaterinoslawschen Guvernements angestellt wurden, haben gezeigt, dass sich im Walde ein Schneewall von 47 bis 53 m Breite bildete, der gleichsam als Schutzmauer gegen weitere Verwehungen und Schneeanhäufungen wirkte.

Versuche, entlang den Eisenbahnen Pflanzungen zum Schutz gegen Schneeverwehungen anzulegen, sind schon früh in Russland ausgeführt worden. Der verstorbene Gartenbauer A. Rochel stellte im Jahre 1863 für die Nikolaibahn eine lebende Hecke her; allein die Bahnwärter vernachlässigten die Baumanpflanzungen, für die auch die Vorgesetzten des Streckenpersonals wenig Verständniss zeigten. Die Bäumchen kamen im allgemeinen nur schlecht fort. Trotzdem kann man an einigen Stellen der Nikolaibahn, näher nach Moskau zu, noch heute üppig aufgeschossene Pflanzungen von Laub- und Nadelbäumen erblicken, die eine hohe und fast undurchdringliche Schutzmauer gegen Schneeverwehungen bilden.

In grösserem Umfange hat J. Rerberg in dem Zeitraum von 1860—1870 an den den Schneeverwehungen ausgesetzten Strecken der Moskau-Nischny-Nowgoroder Eisenbahn Fichten und Tannen angepflanzt, die jetzt zu einer hohen Hecke herangewachsen sind und sich gegen Schneeverwehungen bewährt haben. Die jungen Pflanzen wurden aus den Wäldern in die Gärten der Bahnwärter, die man in Baumschulen umgewandelt hatte, versetzt und dann später, wenn sie eine bestimmte Höhe erreicht hatten, entlang der Bahnlinie ausgepflanzt.

In der südlichen und östlichen Steppengegend Russlands wurde die Anlage von Baumpflanzungen in den Jahren 1870—80 in Erwägung gezogen. Man befürchtete jedoch, dass die jungen Bäumchen in der trockenen, sonnenverbrannten Steppe nicht fortkommen würden oder aber durch Hasen und weidendes Vieh zu Grunde gerichtet werden könnten. Trotzdem wandten sich einige Bahnverwaltungen an den Gartenbauer Seredinski, der Anpflanzungen in der Steppe nicht nur für möglich hielt, sondern auch selbst die Ausführung solcher Pflanzungen längs der Kursk-Charkow-Asowschen, der Koslow-Woronesh-Rostower und der Orel-Griäsyer Linie übernahm. Die Arbeiten wurden aber unter so ungünstigen Bedingungen ausgeführt, dass sie nicht den erhofften Nutzen brachten. Das für den Schienenweg enteignete Gelände besass stellenweise eine Breite von nur 53 m, so dass man genöthigt war, die Bäume in sehr schmalen Streifen und zu dicht an den Schienenweg zu pflanzen. Um bereits in wenigen Jahren eine lebende Hecke zu erhalten, die schon einigermaassen imstande wäre, den Schnee aufzuhalten, wurden schnellwachsende Holzarten verwendet. Einige dieser Pflanzungen haben aber wegen ihres zu geringen Abstandes vom Schienenweg mehr Schaden als Nutzen gebracht und wurden später abgeholzt. Damals begann man überhaupt über den Nutzen von Baumpflanzungen als Schneeschutz für Eisenbahnen Zweifel zu hegen. Jedenfalls aber haben die Anlagen von Seredinski den Beweis geliefert, dass in den südlichen Steppen Russlands Waldpflanzen gedeihen können.

Nach der bereits erwähnten Tabelle beträgt die Gesammtlänge der Eisenbahnstrecken im europäischen Russland, die den Schneeverwehungen mehr oder weniger ausgesetzt sind, über 14 000 km, die Länge der den Schneeverwehungen unterliegenden Bahnstrecken in den südlichen und östlichen waldlosen Steppengegenden 8750 km. Ein grosser Theil dieser letzteren Strecken liegt im Gebiet von Wasserscheiden. Der im Laufe des Winters dort aufgehäufte Schnee thaut im Frühjahr gewöhnlich schnell auf und das Schmelzwasser ergiesst sich dann in die Niederungen. Die Eisenbahnen leisten dem Ablauf dieser Frühjahrsfluthen Vorschub, die sich in die Abzugsgräben ergiessen, diese überfluthen und nicht selten den Bahnkörper und die Kunstbauten beschädigen. Während sich so die Eisenbahnverwaltungen den Schnee fern halten, haben sie andererseits unter Wasserschäden zu leiden und Ausbesserungen an Dämmen, Brücken, Durchlässen usw. vorzunehmen. Gleichzeitig geht das Wasser der Landwirthschaft, für die es in diesem Steppengebiet von Nutzen sein könnte, verloren. Im Interesse der Landwirthschaft läge es, in der Nähe der Eisenbahneinschnitte die Wasserscheiden mit Bäumen zu bepflanzen. Der zwischen den Bäumen sich anhäufende Schnee würde einerseits die Einschnitte gegen Verwehungen sicherstellen, andererseits, indem sich das Aufthauen verzögert, eine Bewässerung der Felder ermöglichen.

Die Kosten für eine Hecke von Nadelbäumen, die, Anpflanzung in je 40 Reihen vorausgesetzt, auf einem 85 m breiten Bahngelände zu beiden Seiten der Bahn angepflanzt werden müssten, würden für die früher angegebenen 8750 km Bahnlänge sich auf rd. 22 000 000 Rubel (etwa 47 300 000 ℳ) belaufen.*)

Zur Ermässigung der Kosten wird die Anlage vielreihiger Baumpflanzungen wünschenswerth sein. Eine grössere Ausgabe hierfür würde sich sowohl im Interesse der Landwirthschaft, als auch im Interesse ungestörter Abwickelung des Winterverkehrs der Eisenbahnen als nützlich erweisen. Es handelt sich dabei keineswegs um eine unerschwingliche Summe; sie kann bei etwa 90 ℳ für 1 ha auf etwa 83 000 000 ℳ geschätzt werden. Hierbei sind allerdings die Kosten für die Enteignung des Bodens nicht mit einbegriffen, da angenommen werden kann, dass der Wald den Grundbesitzern zu eigen überwiesen werden kann, natürlich unter Einschränkung ihrer Rechte hinsichtlich der Abholzung.

Der Verfasser schliesst seine Abhandlung mit den Worten: „Es will uns bedünken, dass eine solche Waldanlage, wenn sie auf Staatskosten geschaffen wird, durch Ersparnisse, die sich aus der Verminderung der schädlichen Einwirkungen der Schneewehen erzielen lassen, und durch erhöhte Erträgnisse aus dem Winterverkehr gedeckt werden kann. Ausserdem dürften dem Staat aus der Anlage von Wäldern und durch die Hebung des Ackerbaues in den Steppengebieten noch mancherlei Vortheile erwachsen."

*) Da auf den Wasserscheiden das Land theilweise unfruchtbar ist, so erscheint der dafür angesetzte Preis von etwa 200 ℳ für 1 ha hoch. Die Kosten werden sich daher voraussichtlich niedriger stellen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kaiserliches Handschreiben an den Staatsminister v. Maybach.** Wie der „Reichsanz." meldet, richtete der Kaiser an den Staatsminister a. D. v. Maybach anlässlich dessen 80. Geburtstages folgendes Handschreiben:

Mein lieber Staatsminister v. Maybach!

Ich habe mit Freuden vernommen, dass es Ihnen durch Gottes Gnade vergönnt ist, am heutigen Tage das achtzigste Lebensjahr zu vollenden. Ich kann es Mir nicht versagen, Ihnen aus diesem Anlass Meine wärmsten Glück- und Segenswünsche auszusprechen. Möge die Erinnerung an die hervorragenden Dienste, die Sie in Ihrem arbeits- und segensreichen Leben der Krone und dem Vaterlande geleistet haben, Ihren Lebensabend verschönern und das Bewusstsein Sie erfreuen, dass Ihrer stets in Dankbarkeit gedenkt

Ihr wohlgeneigter König
Wilhelm, R.

Neudeck, 29. November 1902.

— **Läutetafeln vor unbewachten Wegeübergängen auf Nebenbahnen.** In Abänderung eines früheren Erlasses hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass für die Folge die Läutetafeln zur Erleichterung der Unterscheidung der verschieden beschriebenen Tafeln je nach ihrem Zweck in verschiedenen Formen und Abmessungen hergestellt werden. Läutetafeln vor Ueberwegen, bei denen nur das Läutewerk in Thätigkeit zu setzen ist, sollen die Form eines aufrechtstehenden Rechtecks erhalten von 50 cm Höhe und 30 cm Breite, Aufschrift L; Läutetafeln, bei denen ausserdem ein Achtungssignal mit der Dampfpfeife gegeben werden soll, erhalten die Form eines liegenden Rechtecks von 50 cm Breite und 30 cm Höhe, Aufschrift L P.; Läutetafeln, bei denen die Fahrgeschwindigkeit so ermässigt werden soll, dass sie vor dem Uebergang 15 km in der Stunde nicht überschreitet, erhalten die Dreieckform mit 50 cm Seitenlänge und der Aufschrift L, darunter: 15 km; Läutetafeln, bei denen vor dem Uebergang gehalten werden soll, erhalten die Form eines schräggestellten Quadrats mit der Aufschrift L, darunter: Halt. Die Aufschriften sind sämmtlich in schwarzer Farbe auf weissem Grunde herzustellen, weil rothe Aufschriften sich nicht als genügend dauerhaft erwiesen haben. Nach Jahresfrist sollen die Eisenbahndirektionen berichten, wie weit die Abänderung der Tafeln erfolgt ist.

— **Verrechnung der Telegrammgebühren bei vereinigten Eisenbahn- und Reichs-Telegraphenstationen.** Zur Herbeiführung eines gleichmässigen Verfahrens hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass die auf vereinigten Eisenbahn- und Reichs-Telegraphenstationen zur Aufgabe kommenden Telegramme zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung anzunehmen und zu verrechnen sind, wenn sie von Reisenden oder bei Dienstschluss der Reichs-Telegraphenstelle oder bei Störungen in der Reichsleitung aufgeliefert und mit dem Bahntelegraphen befördert werden. Die Gebühren für die übrigen Telegramme sind somit der Postkasse zu überweisen.

— **Vertretung der Handelskammer Berlin im dortigen Bezirkseisenbahnrath.** Nachdem das eine der von den Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin für die Jahre 1901 bis 1903 gewählten beiden Mitglieder des Bezirkseisenbahnraths in Berlin

gestorben ist, haben die drei betheiligten preussischen Minister für Landwirthschaft usw., für Handel und Gewerbe und der öffentlichen Arbeiten beschlossen, an dessen Stelle für den Rest der Wahlperiode einen Vertreter der Handelskammer in Berlin als Mitglied zuzulassen. Das „Eisenbahnverordn.-Blatt" veröffentlicht einen gemeinschaftlichen Erlass der drei Minister, durch den der Oberpräsident in Potsdam ersucht wird, die Aeltesten der Kaufmannschaft und die Handelskammer hiervon zu verständigen, die letztere zur Wahl eines Mitgliedes zu veranlassen und den Namen des Gewählten der königlichen Eisenbahndirektion Berlin mitzutheilen.

— **Aschbecher in den Personenwagen III. Klasse.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Anbringung von Aschbechern in den Abtheilen der vorhandenen Personenwagen III. Klasse nach einer vom Ausschuss für Personen- und Gepäckwagen vorgeschlagenen Form genehmigt. Die Arbeit ist auf die nächsten drei Etatsjahre zu vertheilen. Im Etatsentwurf für 1903 werden entsprechende Mittel vorgesehen werden. Mit der Anbringung der Aschbecher kann schon jetzt begonnen werden, sofern hierdurch eine Ueberschreitung der für das laufende Etatsjahr bewilligten Mittel nicht herbeigeführt wird.

— **Die Kleinbahn Thorn-Leibitsch,** welche durch die Stadt und den Landkreis Thorn, die Provinz Westpreussen und den Staat mit einem Kostenaufwand von 480 000 ℳ. vollspurig erbaut ist, wurde am 1. d. Mts. dem Verkehr übergeben. Leibitsch liegt etwa 11 km östlich von Thorn unmittelbar an der russischen Grenze, die durch den Drewenzfluss gebildet wird; durch die Bahn erhält eine bedeutende Mühlen- und Ziegelei-Industrie Bahnanschluss.

— **Der Jahresbericht über die badischen Staatseisenbahnen für 1901** und über die Verwaltung der Bodensee-Dampfschifffahrt im gleichen Zeitraum gibt die Länge der am Jahresschlusse unter badischer Verwaltung stehenden Linien auf 1667 (1581) km an. Neu in Betrieb genommen wurden im Berichtsjahre die Fortsetzung der Höllenthalbahn von Neustadt nach Hüfingen, die Hauptbahnstrecke Ueberlingen-Kluftern und die Nebenbahnstrecke Oberuhldingen-Unteruhldingen sowie die Fortsetzung der Elzthalbahn von Waldkirch nach Elzach. Von den Bahnen waren doppelgleisig 657 (655) km. Das verwendete Anlagekapital betrug im Jahresdurchschnitt 559 887 407 (541 932 119) ℳ. oder auf 1 km der Eigenthumslänge 358 050 (349 021) ℳ. Die Zahl der Stationen und Haltestellen betrug am Jahresschlusse 436 (410). An Betriebsmitteln waren vorhanden 720 (700) Lokomotiven und 611 (616) Tender, ferner 1745 (1657) Personenwagen und 12 933 (12 609) Güterwagen einschl. der Gepäckwagen. Die Zahl der beförderten Personen betrug 35 991 586 (35 188 695), darunter in I. Klasse 174 256 (193 794), in II. Klasse 1 570 831 (1 636 109), in III. Klasse 13 826 137 (13 765 198), auf Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Kilometerhefte, Lokalzugfahrkarten usw. 19 677 501 (18 998 233), Militärpersonen 742 861 (595 631). Es entfielen also auf die I. Klasse 0,48 (0,55), auf die II. Klasse 4,37 (4,65), auf die III. Klasse 38,42 (39,12), auf Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Kilometerhefte usw. 54,67 (53,99), auf Militärfahrtausweise 2,06 (1,69) % des gesammten Personenverkehrs. An Personenkilometern wurden 725 377 650 (703 955 532) zurückgelegt; es betrug also die von der einzelnen Person durchschnittlich durchfahrene Strecke 20,02 (20,01) km. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 21 931 028 (22 018 666) ℳ. Auf die einzelne beförderte Person entfielen davon 0,61 (0,63) ℳ. Von besonderem Interesse ist die rasche Entwicklung des Verkehrs auf die seit Mai 1895 in Gebrauch genommenen Kilometerhefte. Die aus ihnen erzielte Einnahme hat in den Jahren von 1895 bis 1901 betragen 1 841 702, 2 473 071, 3 310 144, 3 814 883, 4 334 523, 4 732 958 und 5 526 782 ℳ., so dass sich also diese Einrichtung beim Publikum einer gleichmässig steigenden Beliebtheit erfreut hat und jetzt bereits rd. 25 % des gesammten Personenverkehrs umfasst. — Die Einnahmen aus dem Gepäck-, Expressgut-, Milch- und Traglasten- sowie dem Thier-, Leichen- und Fahrzeugverkehr betrugen 3 039 816 (3 017 707) ℳ., diejenigen aus dem Güterverkehr 40 100 906 (43 349 456) ℳ.; sie sind also gegen das Vorjahr um 7,5 % zurückgegangen. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 74 215 526 (78 046 108) ℳ., während sich die Betriebsausgaben auf 59 945 262 (60 509 355) ℳ. stellten. Hiernach verblieb ein Einnahmeüberschuss von 14 270 263 (17 536 753) ℳ. und das Verhältniss der Ausgaben zur Gesammteinnahme stellte sich auf 80,77 (77,53) %. Durch den Reinertrag verzinste sich das Anlagekapital mit 2,55 (3,31) %. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 km betrug für eine Person 3,02 (3,13) ₰, für eine Tonne Gut 4,05 (4,03) ₰. — Die Gesammtzahl der durch Unfälle beim Betriebe getödteten Personen betrug 35 (47), die der Verletzten 83 (292). Die ausserordentlich hohen Ziffern des Vorjahres waren auf das Unglück am Karlsthor in Heidelberg zurückzuführen. Von den 118 Verunglückungen entfallen auf 1 000 000 Zugkm 5,30 (16,48), auf 1 000 000 Wagenachskm 0,17 (0,48) und auf je 10 000 Züge aller Art 1,97 (5,58).

— **Die königliche Eisenbahndirektion Altona und der Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter.** Der „Vorwärts" hatte die Nachricht verbreitet, wonach die königliche Eisenbahndirektion Altona ihren Angestellten verboten haben sollte, dem Verband Deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter (Sitz Trier) beizutreten. Die Nachricht war in andere Zeitungen, unter anderen auch den „Hamburg. Korresp.", übergegangen. Diesem ist nun von der genannten Direktion die Mittheilung zugegangen, dass der Beitritt zu dem Verbande nicht nur nicht verboten worden sei, sondern dass der Verband mit Wissen und Willen der Direktion in mehreren Städten des Eisenbahndirektionsbezirks Altona Zweigvereine gegründet habe.

— **Die Einweihung des neuen Motivhauses in Charlottenburg** fand am Sonntag, den 30. November in feierlicher Weise statt. „Motiv" ist bekanntlich der Name eines seit mehr als 50 Jahren bestehenden weitberühmten akademischen Vereins an der Berliner Technischen Hochschule, dem namentlich Studirende der Architektur und des Ingeniörfaches angehören und der von Alters her die besten Namen dieser Fächer zu seinen Jüngern und alten Herren zählt. Natürlich ist auch die Eisenbahn unter alten und jungen Motivern zahlreich vertreten, wie denn gegenwärtig im Vorstand der Motivhausgesellschaft der Geheime Baurath Nitschmann, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, den Vorsitz führt. Das neue, schöne Heim, das dem Motiv durch die Opferwilligkeit seiner alten Herren in der schönsten Gegend des neuen Charlottenburgs in unmittelbarer Nähe der neuen Gebäude der Hochschule für die bildenden Künste und Musik und der Technischen Hochschule entstanden ist, gehört der durch die alten Motiver gegründeten Baugesellschaft. Es enthält neben umfangreichen Wirthschaftsräumen insbesondere den Festsaal mit anschliessenden Gesellschaftsräumen und oben im vierten Stock die den jugendlichen studirenden Mitgliedern des Motivs überlassenen eigentlichen Vereinsräume. In dem schönen, lorbeergeschmückten Festsaale des Hauses fand der Weiheakt statt. Zu ihm waren die Minister Studt und Budde und aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausserdem Unterstaatssekretär Fleck, die Ministerialdirektoren Schultz und Schröder, ferner die Geheimeräthe Blum und Nitschmann sowie die Oberbaudirektoren Hinkeldeyn und v. Dömming erschienen. Aus der Zahl der Eisenbahnmänner nennen wir den Eisenbahndirektionspräsidenten Jungnickel-Altona, den Geh. Baurath Breidsprecher-Danzig, den jetzigen Professor an der Technischen Hochschule Geheimerath v. Borries, den Oberbaurath zur Nieden und den Schriftleiter dieser Zeitung. Nach dem Vortrag einer sinnigen Festhymne durch die Liedertafel des Motivs sprach Geheimer Baurath Nitschmann im Namen der Motivhausgesellschaft und des Vorstandes die Festrede, in der er zunächst die Geschichte des Baues schilderte. Mit Stolz stellte er fest, dass sich die Gesammtzahl der Mitglieder auf über 2 500 beläuft, von denen etwa 1 500 sich in höheren Stellungen befinden. Wie ernst es die Motiver mit ihrem Fache nehmen, beweist, dass unter etwa 100 Preisvertheilungen in den verschiedenen Schinkel-Wettbewerben mehr als 40 Mal die Siegespalme von den Motivern errungen wurde. Er sprach allen Stiftern, die aus Anlass der Feier den Verein in so reicher Weise bedacht haben, herzlichen Dank aus, gedachte des leider vor Vollendung dieses Baues heimgegangenen Geheimeraths Böckmann, der das schwankende Schiff der Hoffnungen auf den Bau in den sicheren Hafen geführt habe, und schloss mit einem dreifachen, begeistert aufgenommenen Hoch auf den Kaiser. Alsdann überbrachte Staatsminister Dr. Studt den Glückwunsch der Unterrichtsverwaltung; auch er gedachte der Verdienste des zu früh dahingeschiedenen Geheimeraths Böckmann und schloss mit dem Wunsche, dass sich das gesellige Leben des Motivvereins auf der Grundlage der Sittenreinheit und Wahrhaftigkeit fortentwickeln möge zur Ehre Gottes und zum Nutzen des Gemeinwohls. Der Rektor Geh. Regierungsrath Kammerer überbrachte die Glückwünsche der Berliner Technischen Hochschule und der Oberbürgermeister Schustherus die der Stadt Charlottenburg. Für den Ausschuss der Studirenden der Technischen Hochschule sprach Studiosus Seck. Von den zahlreichen Geschenken, die zur Ausschmückung des neuen Heims gestiftet sind, sei in erster Linie eine grössere Anzahl von farbigen Schaubildern erwähnt, die der Minister der öffentlichen Arbeiten schenkte. Grosse Meydenbauer'sche Messbildaufnahmen verdankt das Motiv dem Kultusministerium sowie dem Berliner Architektenverein, der durch den Vorsitzenden, Baurath Beer, seinen Glückwunsch aussprechen liess und durch eine grosse Anzahl seiner Mitglieder vertreten war. Für den Verein Deutscher Ingeniöre brachte Geheimer Regierungsrath Professor v. Borries Glückwünsche dar. Ein Bronzestandbild der Venus von Milo widmete als Freundschaftszeichen der akademische Verein „Hütte". Die Alten Herren des Motivs, denen das neue Heim seine Entstehung verdankt, haben ihr weiteres Interesse durch zahlreiche Schenkungen zur Ausschmückung des neuen Hauses bekundet. So überreichte der Vorsitzende des Alten Herren-

verbandes Geheimer Rath Vogeler mit herzlicher Ansprache eine Marmorbüste Stier's. Im Namen der Alten Herren von Hamburg, Bremen, Lübeck und Schleswig-Holstein überreichte Eisenbahndirektionspräsident Jungnickel mit einer liebenswürdigen, den Zusammenhang von Alt und Jung betonenden Ansprache die Schenkungsurkunde über eine Anzahl Sessel für das Lesezimmer. Die Schenkung eines kostbaren Liedervatersessels verkündete namens der „Liederväter" früherer Jahre Oberbaurath Dr. zur Nieden, und den Festgruss der alten „Musikmeister" übermittelte Baurath Rattey in Gestalt von 1 200 *M.* als eines ansehnlichen Grundstocks zur Beschaffung eines Flügels. Den Dank des Vereins Motiv stattete als zeitiger Liedervater Studiosus Fritz Fischer in geziemender Weise ab und verkündete, dass zum Andenken an den Geheimen Baurath Böckmann ein Bronzebildniss im Hause angebracht werden solle. Männergesang schloss die schöne Feier, wie er sie eingeleitet hatte. Ihren heiteren Schluss bildete ein von der Motivaktiengesellschaft gebotener Imbiss, an den sich ein Rundgang durch die zahlreichen Räume des Motivhauses anschloss. Sie alle waren von festlich gestimmten jungen und alten Motivern und ihren Gästen erfüllt. Man musste die zweckmässige Anordnung und bei aller Einfachheit höchst geschmackvolle Ausstattung aller Räume des stattlichen Baues bewundern, der auf Grund eines preisgekrönten Entwurfs des Architekten Roensch in Berlin von den Architekten Reimer und Körte als alten Motivern ausgeführt ist.

Das Fest wird allen Theilnehmern in köstlicher Erinnerung bleiben; es war von dem Geiste erfüllt, der aus den letzten Versen der schönen Festhymne spricht, mit denen wir diesen Bericht schliessen wollen:

„Fröhlichen Menschen all' zum Nutz,
Unserem Bunde ein ewiger Schutz,
Freiester Jugend lachender Ort,
Alles Wahren und Schönen Hort —
Heil Dir, Motiv, Schöpfer des Baus —
Das erfülle Dein Haus."

— **Ausserkurssetzung der Zwanzigpfennigstücke aus Nickel.** Nachdem der Bundesrath laut Bekanntmachung vom 16. Oktober d. J. (Reichsgesetzblatt S. 567) die Ausserkurssetzung der Zwanzigpfennigstücke aus Nickel zum 1. Januar 1903 mit Einlösung bei den Reichs- und Landeskassen bis zum 31. Dezember 1903 beschlossen hat, sind nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Kassen im Bereich der königlichen Eisenbahndirektionen anzuweisen, die Zwanzigpfennigstücke aus Nickel bis zum 31. Dezember 1903 der Reichsbank zuzuführen. Die nicht an Bankplätzen befindlichen Kassen haben die gedachten Münzen an die Eisenbahnhauptkasse abzuliefern. Die bis zum Ablauf der Einlösungsfrist bei den öffentlichen Kassen vereinnahmten Stücke, deren rechtzeitige Ablieferung an die Reichsbank Schwierigkeiten begegnet, können bis zum 15. Februar 1904 in gleicher Weise wie solche Reichsnickelmünzen, die infolge längeren Umlaufs und Abnutzung an Gewicht oder Erkennbarkeit erheblich eingebüsst haben, dem Münzmetalldepot des Reichs zugeleitet werden. Nach dem 15. Februar 1904 werden eingelöste Stücke der bezeichneten Münzsorte von diesem Depot nicht mehr angenommen.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsassessor Adolf v. Schaewen, bisher in Essen, ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Elberfeld versetzt. — Dem Eisenbahnbauinspektor Brosius in Saarbrücken ist die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst verliehen. — Der Regierungsbaumeister Husham in Düsseldorf ist zum Eisenbahnbauinspektor ernannt. — Zur Beschäftigung überwiesen ist: Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Briegleb, seither aus dem Staatsdienst beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Kattowitz. — Der Regierungs- und Baurath Lottmann, Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion in Jülich, ist gestorben.

Oesterreich.

— **Zur Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Stadtgemeinden Lemberg und Krakau sowie die Handels- und Gewerbekammern daselbst haben sich für die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 1. Januar 1904 ausgesprochen.

Die Handelskammer in Lemberg bezeichnet in ihrem Beschlusse die Verstaatlichung dieser Bahn als eine wirthschaftliche Nothwendigkeit für Galizien, aber auch für den Staat, der sich nicht allein auf Uebernahme nur wenig rentabler Eisenbahnunternehmungen zu beschränken hätte. Die Verstaatlichung müsste aber noch vor dem Baue des Donau-Oderkanales durchgeführt werden, deshalb solle die Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Januar 1904 verstaatlicht werden.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. November d. J. wurde ein Dringlichkeitsantrag eingebracht, nach welchem die Regierung aufgefordert werden soll, alle Maassnahmen zu treffen, dass vom 1. Januar 1904 angefangen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verstaatlicht werde.

— **Der elektrische Betrieb und die neuen Alpenbahnen.** In einer der letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses hat eine Gruppe von Abgeordneten an den Eisenbahnminister die Anfrage gestellt, ob die Staatseisenbahnverwaltung Studien darüber eingeleitet habe oder einleiten wolle, inwiefern der elektrische Betrieb bei den neuen Alpenbahnen sich etwa vortheilhafter erweisen würde als der Dampfbetrieb. Der Beantwortung dieser Anfrage wird mit Interesse entgegengesehen.

— **Anschluss der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf an das preussische Eisenbahnnetz.** Wie bereits mitgetheilt wurde, haben vor kurzem in Berlin Verhandlungen zwischen Vertretern der preussischen und österreichischen Regierung über den wegen des Anschlusses der vorgenannten Lokalbahn an das preussische Eisenbahnnetz abzuschliessenden Staatsvertrag stattgefunden. Die Verhandlungen haben zu einem befriedigenden Ergebniss geführt und ist am 20. November d. J. der auf den Anschluss bezügliche Staatsvertrag unterzeichnet worden. Durch ihn wird der Anschluss der bereits im Betriebe stehenden Lokalbahn Friedland-Heinersdorf an die geplante, auf preussischem Gebiete gelegene Linie von der Landesgrenze nach Friedeberg a. Qu. gesichert, welche die preussische Regierung nach erlangter gesetzlicher Ermächtigung als Staatsbahn zu bauen sich verpflichtet. Der Bau der neuen Linie wird voraussichtlich noch im Laufe des nächsten Jahres in Angriff genommen werden können. In dem Schlussprotokolle zu dem in Rede stehenden Staatsvertrage spricht die preussische Regierung überdies grundsätzlich ihre Bereitwilligkeit aus, den Bau und Betrieb der auf preussischem Gebiete liegenden Theilstrecke der Eisenbahnverbindung von Troppau nach Bauerwitz sicherzustellen.

— **Die Schienenbestellungen für die Staatsbahnen.** Vom 1. Januar 1903 ab tritt, wie gemeldet wird, der neue Vertrag der Staatsbahnen mit dem Schienenkartell in Kraft. Dieser Vertrag gilt für die Jahre 1903 und 1904. In ihm sind die Preise zwar festgesetzt, aber der Bedarf der Staatsbahnen nicht ziffermässig angegeben. Die Staatsbahnen verpflichten sich, sechs Wochen vor Eintritt des Bedarfes die Eisenwerke von dessen Höhe zu verständigen, und bei den letzteren beginnt sechs Wochen nach dieser Mittheilung die Lieferungspflicht. Nach dem Vertrage haben die Werke die Schienen für Neubauten, Umbauten und Erhaltungszwecke zu liefern.

— **Die Lokalbahnen im Voranschlag der österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1903.** Die Betriebslänge der vom Staate betriebenen Lokalbahnen beträgt nach dem Voranschlag für das Jahr 1903: 3 434 km, die Betriebskosten sind mit 9 762 760 Kronen (für 1 km 2 843 Kr.), die Betriebseinnahmen mit 19 919 680 Kronen (für 1 km 5 800 Kr.) veranschlagt. Aus dem Entgegenhalte von Einnahmen und Ausgaben ergibt sich ein Betriebskoeffizient von 49 %. Was den voraussichtlichen Erfolg des Jahres 1902 betrifft, so werden sich bei einer Länge von 3 100 km die Betriebsausgaben voraussichtlich mit 9 800 000 Kr. (für 1 km 3 160 Kr.), die Betriebseinnahmen mit 18 900 000 Kr. (für 1 km 6 000 Kr.) beziffern, sonach der Betriebskoeffizient auf 52 % stellen. Im Jahre 1901 betrugen bei einer Betriebslänge von 2 976 km die Betriebskosten 10 262 012 Kr. (für 1 km 3 447 Kr.), die Betriebseinnahmen 17 325 284 Kr. (für 1 km 5 835 Kr.); der Betriebskoeffizient stellt sich sonach auf 58,3 %. Entsprechend der Besserung des Betriebskoeffizienten vollzieht sich eine andauernde Verringerung des Staatsgarantieerfordernisses. Dieses ist im Budget des Jahres 1903 mit 3 450 000 Kr. eingestellt. Werden jedoch von dieser Summe die Beträge für die nicht im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen und für jene Linien, die erst nach dem Jahre 1901 eröffnet wurden, abgezogen, so ergibt sich, dass im Jahre 1901 aus dem Titel der Staatsgarantie wirklich in Anspruch genommen wurden 3 263 782 Kr., gegen 2 707 100 Kr., welche für 1902, und 2 533 900 Kr., die für 1903 veranschlagt sind. Es ergibt sich sonach bei der Staatsgarantie für 1903 gegen 1902 eine Ersparniss von 173 200 Kr. und für 1903 gegen 1901 eine solche von 729 880 Kr. Die Besserung in Bezug auf das Staatsgarantieerforderniss tritt auch aus der Thatsache hervor, dass, während im Jahre 1901 noch 81,1 % des garantirten Reinerträgnisses in Anspruch genommen wurden, sich dieses Verhältniss im Jahre 1903 auf 52,2 % bessern wird.

— **Die Frage des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn** erscheint, obwohl die auf der Probestrecke der Wiener Stadtbahn mit dem elektrischen Betriebe gemachten Versuche

bisher ein nicht unbefriedigendes Ergebniss geliefert haben, bisher nicht spruchreif, weil die Wirthschaftlichkeit des elektrischen Betriebes noch nicht in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise beantwortet wurde und weil überdies die Kapitalbeschaffung für die Einrichtung des elektrischen Betriebes grosse Schwierigkeiten macht. Schon in der letzten Budgetdebatte hat der Eisenbahnminister darauf hingewiesen, dass bisher eine Ersparniss bei dem elektrischen Betriebe gegenüber dem Dampfbetriebe nicht nachgewiesen worden sei. Die elektrotechnischen Kreise sind der Ueberzeugung, dass durch eine Vereinfachung im Bau der Motorwagen eine Erhöhung der Wirthschaftlichkeit erzielt werden könnte. Es wird nun eine solche Vereinfachung ins Auge gefasst und von der Firma Siemens & Halske ist eine Umänderung der in den Probezug eingestellten Motorwagen in Ausführung begriffen. Die Aenderung besteht hauptsächlich darin, dass die gegenwärtig fest auf den Achsen sitzenden Motoren in der Weise federnd über denselben angebracht werden sollen, dass die motorische Kraft von dem Motor auf die Achsen durch Zahnräder übertragen wird. Mit diesen umgeänderten Motorwagen dürften sodann die Probefahrten fortgesetzt werden.

— **Kleinbahn Dornbirn-Lustenau.** Am 30. November d. J. ist die vorgenannte mit elektrischer Kraft betriebene Kleinbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

— **Kommerzieller Vorbereitungskurs.** Bei der Staatsbahndirektion Linz wurde im Oktober und November dieses Jahres ein sechswöchentlicher Unterrichtskurs zur Vorbereitung der Aspiranten der Staatsbahndirektionsbezirke Linz und Wien für die kommerzielle Beamtenfachprüfung abgehalten. In dem Kurse, an welchem 45 Aspiranten theilnahmen, wurden insbesondere Eisenbahntransportrecht, Tarifwesen, Verrechnungswesen sowie Eisenbahngeographie gelehrt. Als Lehrkräfte waren ausschliesslich Beamte der Staatsbahndirektion Linz thätig. Am 29. November wurden in Anwesenheit eines Vertreters des Eisenbahnministeriums die Hörer des Kurses geprüft. Die meisten beantworteten die an sie gestellten Fragen in einer Weise, welche erkennen liess, dass sie mit vollem Verständnisse dem Unterricht gefolgt waren. Besonders befriedigend war der Unterrichtserfolg hinsichtlich der Tariflehre.

— **Haftung bei Eisenbahnunfällen.** Bei einem Eisenbahnunfall erlitt ein Offizier so schwere Verletzungen, dass er nach mehrmonatlicher Kur den Militärdienst verlassen musste, weil eine dauernde Unfähigkeit zum Gebrauch der rechten Hand zurückblieb. Der Verletzte beanspruchte von der Bahnverwaltung 41 Kr. Heilungskosten, 40 000 Kr. Schmerzensgeld und eine Rente, die er nach der wahrscheinlichen regelmässigen Beförderung, nach welcher er im Jahre 1935 als Oberst in den Ruhestand getreten wäre, berechnete. Die verklagte Bahn erkannte die Haftpflicht an und bestritt nur die Angemessenheit der angesprochenen Beträge. Das Gericht stellte in erster Linie fest, dass die Bahn für alle etwa noch später auftretenden Folgen haftbar bleibe, und erkannte für jetzt, die Bahn sei schuldig, dem Kläger 41 Kr. Heilungskosten, 8 000 Kr. Schmerzensgeld und eine monatlich im voraus zu bezahlende Rente von jährlichen 2 320 Kr. zu bezahlen. Bei Bemessung der Rente hatte sich der Gerichtshof von der Erwägung leiten lassen, dass nicht die militärische Laufbahn des Klägers dem Anspruch zur Grundlage zu dienen habe, dass vielmehr der durchschnittliche Jahresverdienst eines Mannes von dem Bildungsgrade und der gesellschaftlichen Stellung eines Oberleutnants 3 000 Kr. betrage. Da nun der Kläger vom Staate ein Ruhegehalt von 680 Kr. bezieht, verblieben 2 320 Kr. als anzusprechender Betrag.

Ungarn.

— **Güterverkehr der Staatsbahnen.** In den Ausweisen der Staatsbahnen über den Güterverkehr im Monat Oktober machen sich die erwarteten Folgen einer guten Ernte noch nicht in grösserem Maasse geltend. Im ganzen hat in diesem Monat der Verkehr nur um 5 615 Wagenladungen gegen den Oktober 1901 zugenommen. Die verhältnissmässig grösste Steigerung weist der Verkehr in Getreide, Mehl, Eisen und Kohle auf. Der übrige Verkehr, namentlich jener in Rüben, hat beträchtlich abgenommen. Von Beginn des Jahres bis Ende Oktober wurden 2 034 276 Wagenladungen aufgegeben, noch immer etwas weniger als in den 10 ersten Monaten des vorigen Jahres.

— **Lokalbahn Kun = Szt. Miklós = Tass - Dunapataj.** Vor kurzem wurde die vorgenannte Lokalbahn eröffnet. Sie verbindet die Hauptlinie Budapest-Kun=Szt. Miklos=Tass-Maria Theresiopel-Semlin-Belgrad in der Dampfschiffstation Dunapataj (zwischen Budapest und Kalocsa) mit der Donau.

— **Ausbau der Bahnlinie Zsebely - Liebling.** Die Interessenten des Komitates Temes und die Gemeindeverwaltung von Csákovár haben den Ausbau der Theilstrecke Zsebely-Liebling der Lokalbahn Csákovár - Zsebely - Liebling - Végvár=Kádár beschlossen, durch welche seiner Zeit die im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehende Lokalbahn Zsebely - Csákovár-Bóka mit der ungarischen Südostbahn Versecz-Végvár=Kádár-Lugos-Maros=Illye in der Station Végvár=Kádár verbunden werden wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Eröffnung der Ofoten - Eisenbahn.** Die Eröffnung der für den Transport der nordschwedischen Eisenerze hochwichtigen schwedisch - norwegischen Ofoten-Eisenbahn (Luleå - Narwik), der nördlichsten der Welt, fand, wie wir in Nr. 94 S. 1431 d. Ztg. erwähnten, am 15. November d. J. statt. Hierzu erfährt das „Handelsmuseum", dass es sich um eine vorläufige Betriebseröffnung handle. Die endgültige Inbetriebnahme solle erst im Juni 1903 stattfinden. Am 15. November traf bereits der erste Personenzug aus Stockholm im norwegischen Hafen Narwik ein, am 17. November der erste Erztransport aus dem Bergwerksdistrikte Luossavara. Alltäglich kommen Erztransporte in Narwik an, aber die Erzverschiffungen werden erst im Januar 1903 beginnen, da die Hafenanlagen gegenwärtig noch nicht ganz vollendet sind.

— **Eisenbahn von Miramas nach L'Estaque.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Kammer den Gesetzentwurf zum Bau einer 54 km langen Bahn von Miramas nach L'Estaque, deren Kosten sich auf etwa 33 000 000 Fr. belaufen würden, vorgelegt. Der Zweck dieser Linie ist nichts geringeres, als die Herstellung und Vervollständigung einer neuen Verbindungslinie von Paris nach Marseille. Dies wird dadurch möglich, dass die Bahn von Paray=le=Monial im Departement Saône=et=Loire nach Lozanne zweigleisig angelegt ist, dass die Linie von Lozanne nach Givors an der Rhone, südlich von Lyon, als von öffentlichem Nutzen erklärt wurde, dass die Brücke über die Rhone bei Avignon ausgeführt ist und dass schliesslich die zweigleisige Bahn von Avignon nach l'Isle, Cavaillon und Miramas im Departement Vaucluse demnächst gebaut wird. Die jetzige Linie von Paris nach Marseille durch Burgund muss einen grossen, sich unaufhörlich steigernden und eine immer grössere Zahl von Zügen fordernden Verkehr befriedigen, so dass es von hoher Wichtigkeit ist, eine zweite von der ersten unabhängige Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Marseille zu haben, die dem dortigen Arenc-Bahnhofe sowohl Güterzüge als auch Schnellzüge mit Reisenden, die auf die Dampfschiffe übergehen wollen, zuzuführen erlaubt. Die Konzession für die neue Linie erhält nach dem Vertrage vom 26. Mai 1883 gegebenenfalls die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

— **Französische Zufahrtslinien zum Simplon und Simplontunnel.** In Frankreich regt sich das Interesse für den Simplon immer lebhafter. Es ist bezeichnend, das der Pariser „Temps" ausführt, die durch den Simplon geplante Verbindung der französischen und italienischen Eisenbahnlinien sei bestimmt, Frankreich einen Theil des Verkehrs wiederzugeben, den die Durchbohrung des Gotthard ihm genommen habe. „Der Simplon ist die wahre Pforte Italiens; diese Pforte muss geöffnet werden." Es wird dann weiter gesagt, die Kantone der deutschen Schweiz schienen den Anschluss an die Baseler Linien zu wünschen; dieser Plan sei aber viel kostspieliger und unnatürlich, das wallisische Rhonethal biete den einzig richtigen Weg. Die Durchbohrung des Simplontunnels biete einen unschätzbaren Vortheil vor allen anderen Alpen-Schienenwegen; denn bei der geringen Höhe des Tunnels auf nur 670 bis 720 m über dem Meere habe man hier eine wahre Ebenenbahn ohne beträchtliche Steigungen durch die Alpen. Der Simplonweg sei von hohem Interesse und unumgänglich für Italien, einen grossen Theil der Schweiz, Frankreich, Belgien und England. So der „Temps". Bekanntlich haben aber die verschiedenen Theile Frankreichs wieder verschiedene Vorschläge für die Wahl der Zufahrtslinie je nach ihrem besonderen Vortheil gemacht. Neuerdings ist eine Kundgebung aus Marseille zu verzeichnen, indem der Generalrath des Departements Bouches=du=Rhone die Aufmerksamkeit der französischen Regierung „auf die schweizerischerseits proklamirte Solidarität zwischen den Plänen Frasne-Vallorbe und Lötschberg" gelenkt hat, „die als für die allgemeinen Interessen Frankreichs höchst gefährlich bezeichnet werden müssten, weil sie die vom Gotthard begonnene wirthschaftliche Absorbirung vollendeten und ausserdem höchst schädlich für die Interessen Marseilles wären; sie würden dazu dienen, den Durchgangsverkehr direkt in das Herz Italiens von Genua aus zu leiten". Der Generalrath von Marseille spricht deshalb den Wunsch aus, den Plan Frasne-

Vallorbe, welchen bekanntlich die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft ebenso wie der schweizerische Bundesrath schon genehmigt haben, endgültig zu beseitigen und die Linie Lons-le-Saulnier-(Faucille-)Genf zu wählen. Hierzu ist zu bemerken, dass die Möglichkeit der Erstellung der Lötschbergbahn noch in recht weiter Zukunft liegt. Wie sehr man in Frankreich hofft, den Verkehr vom Gotthard, an dem auch deutsche Interessen stark betheiligt sind, abzulenken, bezeugt auch eine Ausführung des „Petit Parisien“; dort wird gesagt, wenn Frankreich nicht alsbald für die nöthigen Anschlüsse an den Simplon sorge, werde es den Durchgangsverkehr der Mittelmeerländer für Getreide usw. nach der Schweiz an Italien verlieren, da dann Genua von Genf nur 400 km Eisenbahnfahrt entfernt sein werde, Marseille dagegen 521 km. Noch gefährlicher drohe der Verlust der indischen Post für Frankreich und des Reisendenverkehrs, der auf der Linie Calais-Modane-Brindisi nach der Levante geht, zumal wenn der Plan, den Orientverkehr über Saloniki zu leiten, einmal verwirklicht würde. Um diese Gefahren zu beschwören, gebe es für Frankreich, die Schweiz und Italien nur ein Mittel, gemeinsam an der Ausnutzung des Simplondurchstichs zu arbeiten, indem sie alle drei die Verbindungslinien mit ihm zu verkürzen suchten. Thatsächlich hat sich die Mehrheit der vom französischen Handelsminister wegen der Zufahrtslinien befragten Generalräthe und Handelskammern Frankreichs für die Faucillelinie Lons-le-Saulnier-Genf ausgesprochen, die den Schienenweg zwischen Paris und Genf um 114 km abkürzen würde. Diese Linie würde aber mit zahlreichen Tunnelbauten sehr theuer sein, ihre Kosten sind auf 120 000 000 Fr. veranschlagt, also über fünfmal so hoch, wie die Kosten der Linie Frasne-Vallorbe, die allerdings für Frankreich nach dem Simplon nur eine Abkürzung von etwa 20 km bringt.

Nach schweizerischen Blättern verlangen die Simplontunnelunternehmer, dass ihnen die Mehrkosten für die Einrichtung der Kraftwerke zur Kühlung wegen der erhöhten Temperatur im Tunnel in Anrechnung gebracht werden. Die Unternehmung glaubt, dass man schon jetzt Einrichtungen ins Auge fassen müsse, die gegen 2 500 000 Fr. kosten würden, wenn man eine Unterbrechung der Arbeiten vermeiden wolle.

— **Verona-Riva.** Nach einer Mittheilung aus Verona hat sich dort ein Komitee den Bau einer Eisenbahn von Verona längs des Gardasees nach Riva zur Aufgabe gestellt. Seine Bestrebungen stossen jedoch sowohl auf technische wie auf finanzielle Schwierigkeiten. Die Kosten dieses Bahnbaues würden 12—15 000 000 L. betragen. Die italienische Eisenbahngesellschaft für das adriatische Netz bekämpft dieses Bahnprojekt, weil es mit ihrer direkten Linie vom Brenner über Bozen und Ala nach Verona in Wettbewerb treten würde.

— **Eisenbahnarbeiterausstände in Rostow a/D. und Tichoretzkaja.** Der Petersburger „Regierungsbote“ meldet: Am 17. November d. J. stellten ungefähr 3000 Arbeiter der in Rostow am Don gelegenen Werkstätten der Wladikawkas-Eisenbahn die Arbeit ein. Sie verlangten von der Eisenbahnverwaltung eine Verkürzung der Arbeitszeit, Lohnerhöhung und Entlassung einiger Meister und erklärten zugleich, die Arbeit nur dann wieder aufzunehmen, wenn die genannten Forderungen erfüllt würden. Die Eisenbahndirektion erklärte hierauf, die Forderungen dem Eisenbahnminister mitzutheilen. Da die Arbeiter anfangs zurückhaltend waren, wurden besondere Maassnahmen gegen sie nicht ergriffen. Am 20. November wurde den ausständigen Arbeitern die Verfügung des Ministers bekannt gegeben, dass die Forderungen nicht beachtet würden, weil die Arbeit eingestellt worden sei, ohne dass die Arbeiter auf gesetzlichem Wege versucht hätten, ihre Rechte zu vertreten. Die Arbeiter wurden hierauf aufgefordert, ihre Abrechnung zu machen und sich anderweitig Arbeit zu suchen. Schon zu Beginn des Ausstandes waren bei den Arbeitern gedruckte Aufrufe bemerkt worden, welche die Unterschrift trugen: „Donsches Komitee der russischen sozialdemokratischen Arbeiterpartei“. In diesen waren die oben genannten Forderungen mit dem Aufruf zum Ausstande enthalten. An den folgenden Tagen verstärkte sich die Verbreitung des Aufrufs und die Arbeiterbewegung dehnte sich auf mehrere Fabriken des Ortes aus. Infolge dessen wurden am 21. November fünf Aufrührer festgenommen. An den beiden folgenden Tagen fanden in Rostow Arbeiterversammlungen statt. Die Eisenbahnbehörde setzte den Arbeitern als endgültigen Termin den 24. November fest und erklärte ihnen, dass sie entlassen würden, falls sie bis dahin die Arbeit nicht wieder aufgenommen hätten. An demselben Tage wurden sechs Rädelsführer verhaftet. Um weitere Versammlungen zu verhindern, wurde in die Versammlungsgegend 1 Sotnie Kosaken gelegt. Trotzdem begannen am Morgen des 24. November in einer angrenzenden Gegend unter starker Betheiligung Arbeiterversammlungen; den Aufforderungen der Polizei, auseinander zu gehen, wurde kein Gehör gegeben. Im Laufe des Tages versuchten berittene Kosaken vergebens, die Ausständigen zu vertreiben; die Arbeiter empfingen die Kosaken mit einem Steinhagel, wobei ein Offizier, neun Kosaken, letztere schwere, und ein Polizeiaufseher verwundet wurden. Als die Ausschreitungen ihren Höhepunkt erreichten, erhielt eine halbe Sotnie Kosaken zu Fuss den Befehl, zu feuern, worauf der Arbeiterhaufe flüchtete und 2 Todte und 19 Verwundete auf dem Platze liess. Von diesen Verwundeten sind zwei im Hospital gestorben.

Der Ausstand der in den Rostower Werkstätten beschäftigten Arbeiter fand Wiederhall bei den Arbeitern der Station Tichoretzkaja. Diese stellten die Arbeit am 28. November ein, verliessen ihre Arbeitsstätten und sammelten sich an. Der Haufe stellte, angeführt von Aufrührern aus Rostow, die gleichen Forderungen wie die Arbeiter in Rostow. Trotz ausdrücklichen Verbots versammelten sich am 30. November an 1000 Arbeiter, die ungeachtet wiederholter Ermahnungen nicht auseinandergingen, dem Militär mit Steinwürfen begegneten, 12 Kosaken verwundeten und einem Offizier mit einem Beil die Hand durchhackten. Nach Erschöpfung aller Mittel zur Beruhigung der Menge sah sich der Kommandör gezwungen, erst mit blanker Waffe vorzugehen und sodann Feuer zu geben, worauf der Haufe auseinanderlief und 2 Todte, 7 Schwer- und 12 Leichtverletzte zurückliess. 102 Personen, die Widerstand leisteten, wurden verhaftet. Ueber die Ursachen dieser Arbeiterbewegung ist eine sorgfältige Untersuchung eingeleitet worden.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnen in Portugiesisch-Westafrika.** Die portugiesische Regierung hat einer Meldung des „Standard“ zufolge einen Vertrag unterzeichnet, wodurch sie dem Unternehmer Robert Williams die Konzession für den Bau einer 1400 km langen Eisenbahnlinie von einem Hafen in Benguella in Portugiesisch-Westafrika in östlicher Richtung gewährt. Die Konzession lautet auf 99 Jahre und verpflichtet Williams, eine Gesellschaft mit einem Kapital von 2000000 £ zu bilden. Die Gesellschaft hat das Recht, 120 km weit auf beiden Seiten der Bahn Bergbau zu betreiben. Benguella am atlantischen Ozean liegt etwa 550 km nördlich von der Mündung des Kunene, des Grenzflusses gegen Deutsch-Südwestafrika.

— **Eisenbahn Concordia-Villaguay (Argentinien).** Anfangs Oktober d. J. ist der Betrieb auf der vorgenannten, in der Provinz Entre Rios gelegenen Bahn eröffnet worden. Die Bahn, welche eine Verbindung zwischen dem Norden der Provinz und dem Süden schafft und die fruchtbaren Ansiedelungen von Yerua, San Salvador und La Alemana durchläuft, bringt die Stadt Concordia mit Gualeguay und Gualeguaychú, den reichsten Distrikten der Provinz, in Berührung.

— **Der neue Bahnhof der Wabashbahn in Pittsburg.** In dem genannten Orte wird ein neuer Bahnhof angelegt, dessen Kosten auf 1000000 D. (= 4000000 ℳ) berechnet sind. Der Bahnhof ist nach seiner Fertigstellung der dritte, den Pittsburg besitzt, da sich hier bereits die Bahnhöfe der Pennsylvaniabahn und der Pittsburg and Lake Eriebahn befinden, die innerhalb der letzten 18 Monate gebaut sind. Einer Beschreibung des Bahnhofes in „Railroad Gaz.“ entnehmen wir folgendes.

Der Bahnhof wird den grösseren Theil eines von drei Strassen begrenzten Dreiecks einnehmen. An der einen Strasse wird seine Front etwa 56 m, an einer anderen etwa 67 m betragen. Die Personenhalle wird sich in einer Weite von 30 m und einer Länge von 137 m südwärts von dem Hauptgebäude ausdehnen und 10,66 m über der Strassenfläche verschiedene Strassen kreuzen. Das Erdgeschoss des Hauptgebäudes, das man durch eine schöne, runde Vorhalle betritt, die sich an der Ecke zweier Strassen befindet, dient hauptsächlich der Abwickelung des Abfahrtverkehres.

Zwei Personenaufzüge, die gleichzeitig 70 Personen in einer Minute befördern können, führen zum zweiten Stockwerk, welches in gleicher Höhe mit dem Bahnkörper liegt. Das zweite Stockwerk besteht aus einem grossen allgemeinen Wartesaal mit besonders abgetheilten Zimmern, die umfassende Bequemlichkeitseinrichtungen haben. Ein 12 × 30 m grosser, „Midway“ genannter, oben bedeckter und an den Seiten offener Querbahnsteig ist zwischen dem allgemeinen Wartesaal und den Prellböcken an den Gleisenden angelegt, der den Zugang zu den verschiedenen Bahnsteigen vermittelt. Ueber dem im Erdgeschoss befindlichen Café wird ein Zwischengeschoss, welches als Speisezimmer benutzt werden soll, eingerichtet. Die oberen sechs Stockwerke des Gebäudes sind zu Geschäftsräumen, die zum grossen Theil von der Bahn selbst benutzt werden, bestimmt. Der Hauptgepäckraum befindet sich an der Südseite der einen Strasse genau unter der Personenhalle, von wo eine Anzahl Bahnsteigaufzüge das Gepäck hinaufbefördern.

Allgemeines.

— **Kaninchenzüchterei durch Bahnwärter.** Auf den australischen Bahnen hat man, wie „Railr. Gaz." mittheilt, seit 1900 Versuche mit Kaninchenzüchterei gemacht, die von den längs der Bahnlinien wohnenden Bahnwärtern (track-walkers) betrieben wurde, in der Hoffnung, dass dadurch die Lebensweise dieser Bediensteten, die wahrscheinlich das niedrigste Gehalt, das die Eisenbahn überhaupt zahlt, erhalten, durch ein bischen frisches Fleisch, das sie sich sonst äusserst selten gönnen können, verbessert werde. Die Versuche sind so günstig ausgefallen, dass die Lust zur Kaninchenzüchterei bei den Bahnwärtern allgemein gehoben werden soll und dass die Eisenbahn sogar Belehrungen darüber herausgibt.

Rechtsprechung.

— **Verletzung des § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B. durch Ertheilung der Einfahrtserlaubniss an einen Zug, ehe die Freiheit des Einfahrtgleises festgestellt war.** Ein Stationsassistent ist wegen Verletzung des § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B. verurtheilt, weil er vor Ertheilung der Einfahrtserlaubniss für einen Zug es unterlassen hatte, sich persönlich zu überzeugen, dass das Einfahrtgleis frei war. Dieses war mit einem Wagen besetzt, der durch das Auffahren des Zuges beschädigt wurde.

In dem auf § 46 der Betr.-Ordn. und § 13 Abs. 3 der Dienstanweisung für die Stationsbeamten der preussischen Staatsbahnen gestützten Urtheil vom 23. Juni 1902 führt das Reichsgericht u. a. folgendes aus:

Die Vorinstanz nimmt zwar an, dass der Zusammenstoss die Folge der Ertheilung der Einfahrtserlaubniss ist, hält aber die Nichtbeachtung der erwähnten Dienstvorschrift, dass der Assistent sich persönlich davon zu überzeugen hat, dass das Gleis frei ist, deshalb für gerechtfertigt, weil der Beamte mit Rücksicht auf sonstige ihm obliegende Dienstverrichtungen ausser Stande gewesen sei, die fragliche Bahnstrecke selbst zu besichtigen. Unter den obwaltenden Umständen habe er sich darauf verlassen dürfen, dass auf dem fraglichen Einfahrtsgleis keine Güterwagen ständen, weil sonst sich ein entsprechender Vermerk in dem von seinem Vorgänger ihm übergebenen Dienstübergabebuch gefunden hätte. Beide Gründe erscheinen indessen auch in ihrem Zusammenhang mit einander nicht ausreichend, die Entscheidung zu tragen. Selbst wenn der Vorgänger des Angeklagten es pflichtwidrig unterlassen hatte, die Aufstellung der Wagen auf dem in Frage stehenden Gleise in das Dienstbuch einzutragen, so konnte das an und für sich den Angeklagten nicht von der Pflicht eigener Prüfung der Fahrstrecke entbinden. Die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundene hohe Gefahr hat im Interesse der Sicherheit des Verkehrs zur Anwendung mehrfacher, neben einander hingehender Kontrolmaassregeln geführt, die jeder der betheiligten Beamten selbständig zu befolgen hat, ohne — der Regel nach — sich darauf verlassen zu dürfen, dass die anderen zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsdienst angestellten Personen ihren Obliegenheiten nachgekommen seien, und deshalb die Verantwortung für eigene Versäumniss von sich abwälzen zu können. Zu den allerwesentlichsten Sicherheitsmaassregeln gehört aber offenbar auch die, dass durch den Beamten, welcher über die Einfahrt von Zügen zu bestimmen hat, festgestellt wird, ob das zu durchfahrende Gleis frei sei. Diese Rücksicht muss dann zugleich auch dahin führen, dass sonstige dienstliche Geschäfte nicht ohne weiteres von der Pflicht zur Kontrole der zu benutzenden Bahnstrecke befreien können, selbst wenn zuzugeben ist, dass unter Umständen eine Kollision der Pflichten hervortreten kann, welche zur Nichtbeachtung einzelner Dienstvorschriften geradezu nöthigt und diese alsdann entschuldigt. Ein solcher Fall ist hier nicht genügend dargelegt. Handelt es sich um Feststellung eines Zustands der Bahngleise, von welchem die Sicherheit des Betriebes unmittelbar abhängt, so war zu prüfen, ob nicht die Einhaltung und Erledigung anderer Dienstvorschriften zurücktreten musste, weil ihre gleichzeitige Ausführung thatsächlich unmöglich war. Namentlich war dabei in Betracht zu ziehen, in wie weit etwa die Abweichung von anderen Dienstvorschriften lediglich eine Verzögerung des Betriebes zur Folge haben oder gleichfalls die in erster Linie zu wahrende Sicherheit desselben gefährden konnte.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahntariftechnik.** Von Emil Rank, Inspektor der österreichischen Nordwestbahn. Wien. Alfred Hölder. 1902. Preis 1,40 ℳ.

Der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten lässt fortan unter der Bezeichnung „Schriften über Verkehrswesen" eine Folge von fachwissenschaftlichen Werken erscheinen und hat dies Unternehmen mit der Herausgabe des oben erwähnten Buches eröffnet. Die Sammlung wird in drei Reihen zerfallen, von denen die erste Sonderabdrücke von grösseren Abhandlungen aus dem Kluborgan, der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung", enthält. Die zweite Reihe bringt selbständige Werke, namentlich umfassende Darstellungen ganzer Gebiete, die dritte ist bestimmt für die Drucklegung von Lehrbüchern, die sich zum Gebrauche in Eisenbahnfachschulen und zum Selbststudium für die in der Ausbildung begriffenen jungen Beamten eignen. Die obige Schrift enthält Aufsätze des als gründlichen Kenner des Tarifwesens bekannten Verfassers in Buchform. Sie haben schon bei ihrem Erscheinen in der „Oesterr. Eisenbahn-Ztg." im Laufe dieses Jahres die Anerkennung und den Beifall aller Fachleute errungen. Wurde hier doch ein Gebiet beschritten, welches bislang noch verhältnissmässig wenig in den Kreis wissenschaftlicher, streng systematischer Erörterung gezogen war. Die verwickelten Besitz- und Betriebsverhältnisse des österreichischen Eisenbahnnetzes sind mehr als andere geeignet, zu schwierigen Fragen auf dem Gebiete der Tariferstellung und der Abrechnung Anlass zu geben. So hat sich denn dort für eine grosse Zahl der verschiedenartigsten Verkehrsverhältnisse eine bestimmte, ständige Ausgleichspraxis gebildet, die wohl verdient, bei Anlässen ähnlicher Art sorgfältige Beachtung auch in anderen Ländern zu finden. Leider gestattet uns der Raum ein näheres Eingehen auf die einzelnen hier erörterten Probleme nicht, und müssen wir uns auf eine kurze Aufzählung des gebotenen Gesammtinhalts beschränken. Dieser befasst in der Einleitung zunächst eine genaue und klare Feststellung der Aufgaben, mit denen sich die Tariftechnik zu beschäftigen hat, und sodann diejenigen Fragen, die sich bei der Feststellung der Entfernungen von Station zu Station für den Binnenverkehr und für den Verbandsverkehr ergeben. Der dritte Abschnitt behandelt die Bildung der Fahrpreise für Binnen-, Verbands- und Auslandverkehr. Im vierten Abschnitt wird die Bildung der Gütertarife in gleicher Weise erörtert und zugleich die Erstellung von Tarifen für den vereinigten Bahn- und Schifffahrtsverkehr in den Bereich der Betrachtung gezogen. Als Leitsätze für diesen in letzter Zeit so bedeutend hervorgetretenen Verkehrszweig stellt der Verfasser die folgenden hin:

„Durchgehende Frachtsätze für den direkten Verkehr lassen sich überhaupt nur mit fest organisirten Schifffahrtsgesellschaften bilden, weil nur diese die Gewähr für eine regelmässige und entsprechende Ausführung der Beförderung, für eine wirksame Haftung usw. bieten; die Einführung solcher Frachtsätze ist auch nur in dem Falle möglich, als die betreffende Schifffahrtsgesellschaft entweder den Verkehr ganz in der Hand hat, so dass sie in der Lage ist, die Einhaltung gleichbleibender Antheile zu verbürgen, oder so niedrige Frachtsätze zur Verfügung stellt, dass ein Wettbewerb von dritter Seite als ausgeschlossen betrachtet werden kann. Da die Schifffahrtsgesellschaften ihre Beförderungspreise hauptsächlich nach dem Raum, den die Güter einnehmen, bemessen, während die Eisenbahnen der Hauptsache nach einerseits den Werth, andererseits das Gewicht der Güter zu berücksichtigen pflegen, lässt sich ein direkter Tarif gewöhnlich nur in der Form eines Artikeltarifes erstellen. Die Frachtsätze erscheinen dann gewöhnlich entweder in der Form von Stationstarifen oder in der von Schnitttarifen, letztere in der Regel so, dass die Eisenbahnsätze bis zum Umschlagsplatz den ersten, die Schiffssätze vom Umschlagsplatz den zweiten Schnitt bilden."

Der fünfte Abschnitt des Werkes behandelt „Verkehrstheilung und Verkehrsleitung", der sechste die „Vertheilung der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr". Die Ausführungen des Verfassers über alle diese Gegenstände sind um so werthvoller, weil sie Punkt für Punkt mit zutreffenden Beispielen belegt sind. Dadurch wird auch dem der Sache ferner Stehenden die Möglichkeit geboten, sich einen Einblick in dies so wichtige und doch so Wenigen bekannte Gebiet zu verschaffen.

— **Meyer's historisch-geographischer Kalender für 1903.** VII. Jahrgang. Mit 12 Planetentafeln und 353 Landschafts- und Städteansichten, Porträts, kulturhistorischen und kunstgeschichtlichen Darstellungen sowie einer Jahresübersicht (auf dem Rückdeckel). Als Abreisskalender eingerichtet. Preis 1,75 ℳ. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Scheinbar im alten Gewande tritt auch dieses Jahr der Kalender vor sein Publikum. Und doch hat sich manches geändert, allerdings in mehr innerer Wandlung. Die kleinen Abbildungen, wie Wappen, kleine ethnologische Darstellungen usw. sind gefallen, dafür wurden die Tagesmittheilungen vermehrt. So bedeutet jene Beschränkung einen doppelten Gewinn: die Kalenderblätter, nur von einem Bilde beherrscht, machen einen ruhigeren, geschlosseneren Eindruck, den Tagesmittheilungen aber wurde mehr, als es bis jetzt geschehen konnte, ihr Recht

zu theil. Viel Anklang werden die neu eingeführten Planetentafeln finden, die am ersten jedes Monats erscheinen und mit Hilfe der mitgegebenen Erklärung leicht zu verstehen sind. Dass der Kalender trotz seiner vorzüglichen Ausstattung billiger geworden ist als in den Vorjahren, möge nicht unerwähnt bleiben.

— **Hamburgs Rhederei und die Levante im 19. Jahrhundert.** Dieses von der deutschen Levantelinie herausgegebene Werkchen gibt eine interessante Schilderung der Entstehungsgeschichte des deutschen Levanteverkehres. Wir erfahren u. a., dass dem deutschen Ausfuhrhandel nach der Levante durch die Schiffe des „Oesterreichisch-ungarischen Lloyd" und der zu Marseille gegründeten „Messageries Maritimes" lange Zeit grosser Abbruch gethan wurde, und dass man sich deshalb seit den dreissiger Jahren des vorigen Jahrhunderts aufs lebhafteste mit der Nothwendigkeit einer direkten Schifffahrtsverbindung von Deutschland nach dem Orient beschäftigte. Der mächtige wirthschaftliche Aufschwung Deutschlands, der vor etwa einem Menschenalter einsetzte, musste schliesslich zur Einrichtung solcher führen. Dampferexpeditionen von Hamburg nach der Levante wurden zum ersten Mal 1881 durch die Hamburger Firma Gläfcke & Hennings unternommen. 1885 machten 3 Dampfer der „Orientlinie" — diesen Namen nahm die Rhederei an — Reisen nach Konstantinopel, Odessa, Batum. Im Jahre 1889 führte die Geneigtheit der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, einem sich zur Einrichtung regelmässiger Linien verpflichtenden Dampfschifffahrtsunternehmen besonders ermässigte Ausfuhrfrachtsätze zu gewähren und mit ihm durch Herstellung direkter kombinirter Eisenbahn- und Seeschifffahrttarife in ein Verbandsverhältniss zu treten, zur Gründung der „Deutschen Levantelinie". Die deutschen Eisenbahnverwaltungen vereinbarten mit ihr den Tarif eines „Deutschen Levanteverkehres über Hamburg seewärts". In dem Werkchen wird dann des weiteren das Wachsen dieser neuen Gesellschaft geschildert. Während sie im Jahre 1890/91: 24 Reisen unternahm, führte sie im Jahre 1902 deren 100 aus; im Jahre 1890 eröffnete sie ihren Betrieb mit 4 Dampfern, jetzt besitzt sie deren 26. Eine Statistik gibt interessante Zahlen über die Ausdehnung des Handels mit der Levante, die ein ganz erstaunliches Anwachsen zeigen. Die Ausfuhr aus der Levante nach Hamburg wuchs dem Werthe nach von 1890—1901 aus Rumänien um 22 %, aus der europäischen Türkei um 424 %, der asiatischen um 159 %, aus Griechenland um 101 %, aus Aegypten, Algier und dem übrigen Nordafrika um 2 162 %, von den russischen Häfen des schwarzen Meeres um 44 %.

Der zweite Theil des Werkchens beschäftigt sich mit der Entwickelung des Orientreiseverkehrs und gibt eine anziehende Schilderung seiner allmählichen Fortschritte. Jetzt führen von März bis Oktober alle 20 Tage die Levantedampfer Turisten aus allen deutschen Gauen nach Lissabon, Gibraltar, Algier, Tunis, Malta, Piräus, Smyrna, Konstantinopel. Das Werkchen ist mit einer Fülle reizender Abbildungen der von den Dampfern der Levantelinie berührten Gegenden geschmückt, so dass man es mit Vergnügen zur Hand nimmt.

— **Wasserstrassen und Binnenschifffahrt.** Von Kapitän C. V. Suppán, Vorstand der Schifffahrtsabtheilung der Ersten kaiserlich königlich privilegirten Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. Verlag von A. Troschel, Berlin-Grunewald. 1902. Preis 18 *M.*

Das hochgradige Interesse, welches sich im Laufe des letzten Jahrzehnts in allen europäischen Grossstaaten dem Ausbau der Wasserstrassen und der Entwickelung der Binnenschifffahrt zugewendet hat, liess es allmählich als ein Bedürfniss erscheinen, dass die Erfahrungen, welche auf diesem Gebiete bereits gemacht worden sind, und die wirthschaftlichen Fragen, welche sich daran knüpfen, in einem umfassenden und erschöpfenden Werke zusammengestellt wurden. Dieser zugleich schwierigen und dankbaren Aufgabe hat der Verfasser seine Kenntnisse und seine Arbeitskraft zur Verfügung gestellt, und das Ergebniss seiner Mühewaltung liegt jetzt in Gestalt eines stattlichen Bandes vor uns. Gern bekennen wir, dass wir mit weitgehenden Erwartungen an das Studium dieses Buches herangetreten sind. Schon die Persönlichkeit des Verfassers, der als Vorstandsmitglied eines der grössten und ältesten europäischen Binnenschifffahrtsunternehmungen zu einer solchen Arbeit in hervorragender Weise berufen war, schien uns die Gewähr einer abschliessenden Leistung zu verbürgen; als sein besonderes Verdienst aber dürfen wir es hinstellen, dass er das ungeheuere Material zu einer völlig einheitlichen Gestaltung zusammengefasst hat. In sechs sorgfältig durchgearbeiteten, und in sich abgerundeten Abschnitten behandelt er I. die natürlichen Wasserstrassen, II. die künstlichen Wasserstrassen, III. die Binnenschifffahrt, IV. den Schiffswiderstand und den Schleppzug, V. den wirthschaftlichen Werth der Wasserstrassen und VI. die Statistik der Wasserstrassen. Als Mann der Praxis legt der Verfasser, wie zu erwarten, auf allen von ihm erörterten Gebieten den Hauptnachdruck auf die wirthschaftliche und geschäftliche Seite seiner Ausführungen. Aber gleichzeitig wird auch die geschichtliche Entwickelung in keiner Weise vernachlässigt, und gerade dies sorgfältige Zurückgehen auf die Anfänge jedes einzelnen der behandelten Gegenstände gibt dem Buche einen besonderen Reiz, der durch die zahlreich eingeschalteten Bilder noch wesentlich erhöht wird. Man gewinnt dadurch unwillkürlich den Eindruck, dass der Verfasser sich wissenschaftlich ganz in seine Aufgabe vertieft hat und zugleich bemüht ist, denjenigen Grad von anschaulicher Klarheit, den er selbst gegenüber den einzelnen einschlägigen Fragen gewonnen hat, seinen Lesern möglichst unverkürzt zu übermitteln. So gibt er z. B. auf S. 39/40 bei Besprechung des Donaustrudels beim Städtchen Struden eine im Jahre 1781 von der k. k. österreichischen Navigationsdirektion aufgenommene Abbildung, die den damaligen Zustand der seitdem durch umfassende Regulirungsarbeiten gefahrlos gemachten Flussstrecke zu Gesicht bringt und dem Betrachter die Thatsache bestätigt, dass und in welcher Weise dort in früheren Jahrhunderten manches Fahrzeug zum Kentern gebracht sein muss. Dass sich bei den Ausführungen des Verfassers die österreichisch-ungarischen Wasser- und Schifffahrtsverhältnisse einer gewissen Bevorzugung erfreuen, liegt in der Natur der Sache, — aber darum sind die den übrigen Kulturstaaten gewidmeten Abschnitte nicht weniger lehrreich und reizvoll. Der Kern der gesammten Darstellung liegt selbstredend im Abschnitt V, wo der wirthschaftliche Werth der Wasserstrassen und ihres Schiffsverkehrs zur Erörterung gezogen wird. So verlockend es gerade angesichts des heutigen Standes der Kanalfrage in Deutschland und in Oesterreich wäre, auf eine ausgiebigere Behandlung dieses Gegenstandes einzugehen, so beschränken wir uns doch hier auf die Aufzählung der — allerdings unseres Erachtens hinreichend bezeichnenden — Thatsachen, dass sich in Deutschland der Güterverkehr auf den Binnenwasserstrassen während der Jahre 1875 bis 1898 von 2,9 Milliarden auf 10,7 Milliarden Tonnenkilometer gehoben hat, während in der gleichen Zeit der deutsche Eisenbahngüterverkehr von 10,7 Milliarden Tonnenkilometer auf 32,6 Milliarden Tonnenkilometer stieg. Demgegenüber betrug im Jahre 1892 in den Vereinigten Staaten die Leistung der Binnenschifffahrt allein 40 Milliarden Tonnenkilometer. Wenn daher jetzt mitunter die Behauptung hervortritt, dass sich nach den in Amerika gemachten Erfahrungen die Binnenschifffahrt als ein überlebter und durch die Eisenbahnen zu hilflosem Hinwelken verurtheilter Verkehrszweig erwiesen habe, so wird es wohl nur einer Hindeutung auf diese Zahlen bedürfen, um einen bündigen Gegenbeweis zu erbringen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. November d. J. von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in Betrieb genommenen Strecken der Kremsthalbahn 1. Linz-Klaus-Steyrling (65,415 km) und 2. Unterrohr-Bad Hall (4,136 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner sind die Strecken Wilhermsdorf-Markt Erlbach (5,98 km) der königlich bayerischen Staatseisenbahnen und Kirchberg-Morbach (31 km) der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz, welche am 6. bezw. 15. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollen, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Dezember d. J. ist der zwischen Karlsthal und Grünthal ge-

legene Haltepunkt Strickerhäuser für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Strecke Thorn-Schönsee zwischen Thorn und Thornisch Papau gelegene Kreuzungsstation Katharinenflur ist am 1. Dezember d. J. für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern eröffnet worden, jedoch nur für den Uebergangsverkehr nach und von den Stationen Gramtschen und Leibitsch der Kleinbahn Thorn-Leibitsch. Ortsverkehr ist in Katharinenflur ausgeschlossen. Die Abfertigung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 94 — Inser.-Nr. 3122 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Seidowitz der Linie Pilsen-Dux ist am 26. November d. J. auch für den Kohlenverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagsstelle Cosel (Oderhafen)

ist am 22. November d. J. für Kohlen, am 29. November d. J für Krahngüter bis auf weiteres geschlossen worden. Rutschgüter gelangen auch während des Winters zur Verladung.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die an der Bahnstrecke Bromberg-Dirschau gelegene Station Czerwinsk erhält vom 1. Jannar 1903 ab den Namen Schmentau.

Das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen

ist neu herausgegeben und zur Vertheilung gelangt. Das im April 1899 ausgegebene Verzeichniss nebst zugehörigen Nachträgen ist aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 594 vom 27. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 75 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres (abgesandt am 2. Dezember d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 28. April 1903 in Hamburg stattfinden.)

Nr. I 596 vom 27. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr theilnehmenden fremden Verwaltungen, ferner die französische Orléansbahn, Staatsbahn und Südbahn (Midi) sowie die italienische Mittelmeerbahn und Südbahn, betreffend das Protokoll des Unterausschusses zur Vorberathung des Antrages der italienischen Bahnen auf Theilnahme am Vereinsreiseverkehr, Stuttgart, am 19./20. November d. J. (abgesandt am 28. November d. J.).

Nr. III 1343 vom 21. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt vom 28. November—3. Dezember d. J.).

Nr. III 1357 vom 27. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Ergebniss der Abstimmung über Beschlüsse der Freiburger Vereinsversammlung (abgesandt am 3. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

Unsere Station Petershagen wird am 5. Dezember d. J. für den Stückgutverkehr eröffnet.

Grimmen, 1. Dezember 1902. (3198RM)
Die Direktion.

Ostpreussische Südbahn.

Vom 1. Dezember 1902 wird die Haltestelle Wormen allgemein für den Stückgutverkehr eröffnet. Ausgeschlossen von dem Verkehr mit der Haltestelle sind: 1. abgesehen von den im § 50 A 1—4 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgeführten Gütern die nach den örtlichen Einrichtungen ungeeigneten Gegenstände, wie durch Seitenthüren nicht zu verladende Equipagen, Vieh — nicht in Käfigen —, nur mit besonderen Schwierigkeiten und Hilfsmitteln (Krahnen usw.) zu ver- und entladende Sachen, 2. Güter, welche mit Nachnahme belastet sind, 3. Güter nach dem Auslande. Die für den Verkehr zwischen unseren Stationen und der Haltestelle Wormen gültigen Frachtsätze sind auf unseren Stationen und in unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Direktion. (3199H&V)

2. Güterverkehr.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft.

Infolge anhaltenden Frostwetters wurde die Aufnahme von Exportgütern pr. Elbe nach Station Schönpriesen-Umschlag ab 23. November 1902 bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 26. November 1902. (3200)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die im Gütertarifheft 7 für den Verkehr der Stationen Enzweiler, Fischbach, Heimbach, Kronweiler und Oberstein mit Station Mannheim vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze sind mit sofortiger Gültigkeit ermässigt worden. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen. (3201)

Karlsruhe, den 28. November 1902.
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahn-Güter- und Kohlenverkehr.

Vom 5. d. Mts. ab werden im Nachtrage 5 des westdeutschen Privatbahn-Gütertarifs (Heft 1) die Schnittentfernungen

Gütersloh - Recklinghausen . . . . . . in 112 km
Gütersloh - Recklinghausen-Bruch . . . „ 106 „

ferner im Nachtrage VII des westdeutschen Privatbahn-Kohlentarifs die Frachtsätze

Recklinghausen-Gütersloh T. W. E. . . . in 0,32 ℳ
Recklinghausen-Bruch-Gütersloh T. W. E. . „ 0,31 „

abgeändert.

Essen, den 2. Dezember 1902. (3202)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-bayerischer und thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Ausfuhrstation eingehen, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr im Ausnahmetarif 14 vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert.

Für die nach dem 31. August 1904 auf den Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Erfurt, den 1. Dezember 1902. (3203)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 10. Dezember d. J. kommen neue direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Prinz Heinrichbahn einerseits und Stationen der königlichen sächsischen Staats- und der von dieser mitverwalteten Eisenbahnen, sowie den preussisch-sächsischen Gemeinschafts- und Mitbewerbsstationen Elsterwerda (B. D. B. und Oberl. B.), Gera (Reuss), Görlitz i/Schles., Grosszschocher, Kamenz, Leipzig I (bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig (Berl. Bhf.), Leipzig (Eilenbg., Magdbg. und Thüring. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Schönefeld b. Leipzig, Weida, Weida-Altstadt, Zeitz und Zwötzen andererseits durch die Hefte 21 und 22 des Deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs zur Einführung.

Gleichzeitig treten sämmtliche Frachtsätze, welche bisher im Verkehr zwischen Stationen der Prinz Heinrichbahn einerseits und der sächsischen Staats- und der von diesen mitverwalteten Eisenbahnen, sowie den obengenannten preussisch-sächsischen Gemeinschafts- und Mitbewerbsstationen bestanden haben, ausser Geltung.

Soweit durch die neuen Tarifhefte 21 und 22 Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis einschliesslich den 20. Januar 1903 in Geltung.

Der Verkaufspreis beträgt für
Heft 21 . . . . 60 ₰
und für Heft 22 . . . . 30 „

Strassburg, den 30. November 1902. (3204)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kohlenverkehr von Lampersdorf und Schatzlar (Lokalbahn Königshan-Schatzlar) nach Stationen des Direktionsbezirks Breslau.

Die mit Gültigkeit bis Ende Dezember d. J. eingeführten Frachtsätze für Steinkohlensendungen von Lampersdorf und Schatzlar nach den Stationen Hirschberg in Schlesien, Landeshut i. Schles., Merzdorf, Petersdorf i. Riesgb., Rosenau i. Schles. und Schmiedeberg i. Riesgb. bleiben über den 1. Januar 1903 hinaus bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903, in Geltung.

Breslau, den 29. November 1902. (3205)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im rheinisch-und Frankfurt-sächsischen Verband wird mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1902 der Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Trass und Tuffsteinen von Brohl nach Reichenberg sächs. Stsb. auf den Verkehr nach Reichenberg, Station der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, übertragen.

Dresden, den 2. Dezember 1902. (3206)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 10. Dezember 1902 treten im sächs.-österr.-ungar. Verbande (Heft 4) direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs a für die Beförderung von Getreide usw. zwischen Kaurim (Station der pr. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft) und Dresden-Altstadt sowie Niedersedlitz in Höhe von 137 und 133 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 3. Dezember 1902. (3207)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1902 treten im Verkehr von den Stationen der württ. Nebenbahn Amstetten-Laichingen nach den badisch-schweiz. Uebergangsstationen ermässigte Frachtsätze für Getreide etc. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterabfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 2. Dezember 1902. (3208)
Generaldirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1902 treten für die Beförderung von frischen (todten) und geräucherten Fischen bei Aufgabe als Eilstückgut zwischen Ermatingen, Station der schweizer. Bundesbahnen einerseits und einer Anzahl Stationen der württ. Staatseisenbahnen andererseits direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterstellen und das Tarifbüreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 29. Nov. 1902. (3209)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember d. J. wird die zwischen den Stationen Buddern und Benkheim des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. gelegene Haltestelle Popiollen in den obengenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 1. Dez. 1902. (3210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 5. Dezember l. J. treten Frachtsätze für Frachtstückgut zwischen Zornhof, Station der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, einerseits und den schweizerischen Stationen Glarus, Töss, Winterthur und Zürich Hauptbahnhof anderseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. Nov. 1902. (3211)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar n. J. an treten die im Nachtrag II zum Heft 11 des Theils II A enthaltenen Schnittsätze des Ausnahmetarifs Nr. 15 (Steinkohlen etc.) ausser Kraft.

Strassburg, den 2. Dez. 1902. (3212)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Die laut unserer Bekanntmachung vom 24. v. Mts. geänderten Frachtsätze sind für den Artikel Käse, feste etc., im Verkehre mit Friedrichshafen und Lindau höher als bisher und treten erst vom 20. Januar 1903 ab in Kraft.

Hannover, den 29. Nov. 1902. (3213)
Königliche Eisenbahndirektion.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab wird in dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des Binnen-Gütertarifs unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist- und Abtrittsdünger)“ geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger“.

Stettin, den 28. November 1902. (3214)
Direktion.
Schirmer.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer und nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation, von der die Ausfuhr stattfinden soll, eingehen, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den vorbezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Berlin, den 28. November 1902. (3215)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften I A und I B enthaltenen Frachtsätze der Abtheilung II a und b des Ausnahmetarifs Nr. 4, gültig für Farinzucker (Cassonade) in Fässern oder Säcken — im Verkehre von Frankenthal, Gross-Gerau und Waghäusel auch für krystallisirten Zucker — nach der Schweiz, werden mit dem 31. Januar 1903 aufgehoben. An deren Stelle kommen für die genannten Frachtgegenstände die theilweise höheren Frachtsätze der Abtheilung I a und b des Ausnahmetarifs Nr. 4 zur Erhebung. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 2. Dez. 1902. (3216)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für Nüssetransporte mit Herkunft von südfranzösischen Stationen nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, werden für die Beförderung von Nüssen mit Herkunft von Perigueux (Station der Orléansbahn), sowie von Stationen der Linien Perigueux-Brive-Tulle, Brive-St. Dénis près Martel-Souillac, Brive-Souillac-Sarlat und westlich bei Einhaltung der Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung A und B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Bregenz trans.	33,60	33,60
Buchs „	33,60	33,60
Lindau „	33,60	33,60
Romanshorn trans.	37,40	36,60

Diese Frachtsätze finden Anwendung:

1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen von Perigueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien, welche in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn zur Umkartirung gelangen;
2. auf Transporte ab Perigueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof reexpedirt werden.

Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche das Gut bis Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn begleitet haben und aus welchen ersehen werden muss, dass die Sendungen thatsächlich von Perigueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien stammen, nachzuweisen.

Wien, am 27. November 1902. (3217)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von roher animalischer Wolle von Genf transit nach Granica transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, werden für die Beförderung von roher animalischer Wolle bei Einhaltung der nachstehenden Bedingungen folgende Frachtsätze berechnet:

Von Genf trans. nach	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	für den Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold pro 1 000 kg	
Granica trans.	67,80	56,00

Diese Frachtsätze finden nur Anwendung auf Sendungen mit Herkunft von den französischen Stationen der Linie Culoz - Ambérieu - Lyon-Tarare - Roanne - St. Germain des Fosses-Moulins s. A. - Montluçon Guéret-Bersac-Montmorillon-Poitiers - Niort - La Rochelle und südlich hiervon nach russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Sdolbunowo-Kiew-Kursk-Woronesch - Lisski - Poworino - Bolechow. (Diese Linie sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew-Shitomir, Kruty-Tschernigow-Konotop-Pirsgowka, Woroshba-Seredinaja-Buda und Korenewo-Rylsk ausgenommen.)

Unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmung finden diese Frachtsätze auch Anwendung auf Sendungen, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern die neuen Frachtbriefe ab Genf eine Vorschrift über die Herkunft der Wolle aus Frankreich tragen und letzteres durch Vorlage der französischen Originalfrachtbriefe bis Genf nachgewiesen wird.

Die Sendungen selbst dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

Sind die vorstehenden Bedingungen nicht erfüllt, so werden die für Genf loko sich ergebenden Frachtsätze berechnet. Diese Bestimmungen beziehen sich auch auf die in den Magazinen der „Societé d'exploitation des Ports-Francs de Genève - Cornavin“ zeitweise eingelagerten Sendungen, und sind diese Magazine als zum Bahnhofe Genf gehörend zu betrachten.

Wien, am 30. November 1902. (3218)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Josefihütte und Zartlesdorf nach Genf trs.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, werden für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Genf transit
	Francs Gold pro 1 000 kg
1. Josefihütte	28,80
2. Zartlesdorf	30,00

Die Sendungen müssen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein, was aus den Frachtbriefen ersichtlich sein muss.

Auf frankirte, an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehenden Frachtsätze für Genf trs. nur im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt:

ad 1. durch die k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen,

ad 2. durch die k. k. Staatsbahndirektion in Linz

gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche spätestens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind.

Die Dokumente sind:

a) das Frachtbriefduplikat für die Strecke von Josefihütte bezw. Zartlesdorf nach Genf,
b) die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche gefertigt wurde,
c) das Aufgabsrecepisse über die Weitersendung nach der betreffenden französischen Station.

Wien, am 27. November 1902. (3219)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsatz für die Beförderung von Fellen zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Genf trans.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, wird für die Beförderung von Fellen, roh, gesalzen oder getrocknet, bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Spezialtarifes Nr. 8, enthalten im Nachtrage I vom 1. Mai 1896 zum Tarife des schweizerisch - österr. - ungar. Transitverkehres vom 1. Februar 1874 zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Genf trans. für Sendungen von oder nach der Station Millan (Departement Aveyron) der französischen Südbahn der Frachtsatz von Francs Gold 54,08 pro 1 000 kg berechnet.

Der im bezeichneten Spezialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter“ ausgewiesene Frachtsatz von Francs Gold 45,28 pro 1 000 kg hat für Sendungen von oder nach Cette und weiter (exklusive der Station Millan) Geltung.

Wien, am 27. November 1902. (3220)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Artikel der Serie 4 des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Paris, Station der französischen Ostbahnen andererseits, vom 20. September 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Artikeln der Serie 4 des obgenannten Ausnahmetarifes im Verkehre zwischen Léva, Station der königlich ungarischen Staatseisenbahnen, und Paris-Douane nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von oder nach	Nach oder von Paris-Douane, für Sendungen von 5 Kilogramm	6 bis 10	11 bis 15	16 bis 20		21 bis 25	26 bis 30	31 bis 35	36 bis 40	41 bis 45	46 bis 50	51 bis 55	56 bis 60	61 bis 65	66 bis 70	71 bis 75	76 bis 80	81 bis 85	86 bis 90	91 bis 95	96 bis 100	über 100 kg je 10 kg voll gerechnet
	Francs per Sendung																					Francs pro 1 000 kg
Léva . .	7,10	8,60	10,85	11,70	a	15,30	17,55	20,40	22,65	24,90	27,15	30,35	32,60	35,75	38,00	41,20	43,45	46,65	48,90	52,05	54,30	543,20
					b	14,40	16,65	18,90	21,15	23,40	25,65	28,50	30,75	33,65	35,90	38,75	41,00	43,90	46,15	49,00	51,75	512,60

Die Frachtsätze unter a gelten für Sendungen von und nach Paris, jene unter b nur für die im Artikelverzeichnisse des obgenannten Ausnahmetarifes mit einem O bezeichneten Artikel im Verkehre nach Paris.

Wien, am 29. November 1902. (3221)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900; Ergänzung.

Mit Wirksamkeit vom 10. Dezember 1902 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. XXX für Magnesit auch Anwendung für Magnesitröhren.

Wien, am 2. Dezember 1902. (3222)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

Wildprettransporte von Budweis nach Frankreich.

Bei Wildpretsendungen, welche von Budweis über Furth i. W. nach Frankreich zur Verfrachtung gelangen und über vom Absender im Frachtbriefe schriftlich zu stellenden Antrag über Pilsen zu leiten sind, wird als Zuschlag zu den tarifmässigen Gebühren eine Umwegsgebühr von 2,50 Fr. für 1000 kg eingehoben.

Wien, am 2. Dezember 1902. (3223)
K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Verlängerung der Gültigkeit der bestehenden und Verschiebung des Einführungstermines der neuen Auflage des Lokalgütertarifes.

Der in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" Nr. 91 vom 19. November 1902 mit Kundmachung (3036) auf Seite 1389 verlautbarte Einführungstermin der Neuauflage des Lokalgütertarifes, Theil II, wird auf den 1. Februar 1903 verschoben.

Die bestehende Auflage sammt den Nachträgen I—III tritt demnach erst mit Ende Januar 1903 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 29. November 1902. (3224)

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Erneuerung der Frachtbegünstigung für Eisen und Stahlwaaren aller Art etc. von Baden etc. nach Granica trs. bezw. Szczakowa transit.

Die in diesem Blatte Nr. 90 vom 16. November 1901 sub Position 3023 verlautbarte Frachtbegünstigung für Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc. von Baden etc. nach Granica trs. bezw. Szczakowa trs. wurde mit den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903, erneuert.

Wien, am 26. November 1902. (3225)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

(Erneuerung der Frachtbegünstigungen für lebendes Geflügel [russischer Herkunft]).

Die in diesem Blatte Nr. 81 vom 16. Oktober 1901 sub Position 2699 verlautbarten direkten Frachtsätze für lebendes Geflügel (russischer Herkunft) von Podwoloczyska (Bhf.) trs. nach Bregenz trs. etc. bleiben mit den bisherigen Bedingungen und die in derselben Nummer dieses Blattes sub Position 2698 verlautbarte Frachtbegünstigung für lebendes Geflügel (russischer Herkunft) von Podwoloczyska (Bhf.) trs. nach Bregenz trs. etc. (mit der Bestimmung nach Spanien) mit der Modifikation für die Zeit vom 1. Januar 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903, aufrecht, dass behufs Liquidirung des Frachtunterschiedes die Verfrachtung der bezüglichen Sendungen nur bis Port bon bezw. bis an die spanische Grenze nachzuweisen ist.

Wien, am 26. November 1902. (3226)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. rumänische Staatsbahnen.

Tarifwesen.

Am 1. Dezember l. J. tritt der Nachtrag X zum Lokal-Kilometerzeiger in Kraft.

Die Haltestelle Breaza ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Preis 10 Bani. (3227)

Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Eisenerzen aller Art im Binnenverkehr der Kerkerbachbahn ermässigte Frachtsätze in Kraft. Weitere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und das Betriebsbüreau.

Christianshütte, den 28. Nov. 1902. (3228)
Der Vorstand.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Binnentarif der Ausnahmetarif 2b auf Pflastersteine sowie auf die Verkehrsverbindungen von

Haltestelle Steinerne Renne nach Wernigerode loco und transit und
Thumkuhlenthal nach Wernigerode loco

erweitert.

Die Dienststellen geben weitere Auskunft.

Nordhausen, den 29. Nov. 1902. (3229J)
Die Direktion.

---

3. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien für das Etatsjahr 1903 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar: 290 kg Stearinlichte, 45 800 kg weisse Seife, 137 500 kg Schmierseife, 242 500 kg kalzinirte Soda, 6 000 kg kaustische Soda, 111 600 kg Stärkegummi, 46 500 kg Seifensteinpackung, 150 kg Putzpulver, 1 500 Büchsen Putzcrême, 400 kg Graphit, 2 000 Stück Piassavabesen ohne Stiel, 1 000 Stück Weichen- und Schienenbesen aus Piassava mit Stiel, 35 000 Schachteln Streichhölzer.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 16. Dezember 1902, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 10. Januar 1903.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 70 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden.

Hannover, den 29. November 1902. (3230)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3 223 Stück Radreifen aus Tiegelflussstahl in 8 Loosen, 1 046 Stück Radgestellen für Wagen in 3 Loosen, 182 Stück Bahnmeisterwagenrädern in 4 Loosen, 112 Stück Achswellen für Wagen in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg, Bromberg, Halle und Magdeburg.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. Dezember 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Januar 1903.

Berlin, den 29. November 1902. (3231)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die von der Main-Neckarbahn übernommenen alten unbrauchbaren Oberbaumaterialien (Eisenschienen, Stahlschienen, Laschen, eiserne Schwellen, Kleineisenzeug usw.), Werkstattsmaterialien (Kupfer-, Rothgussabfälle, Blech-, Eisen-, Gussschrott usw.), sonstigen Abfälle (Geräthschaften usw.), sowie

20 665 kg altes Papier zum Einstampfen,
225 „ alte Pappdeckel und
800 „ Fahrkarten

sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 11. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf von Altmaterialien der Main-Neckarbahn" versehen, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Mainz, den 29. November 1902. (3232)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Oberbau angesammelten Altmaterialien ist auf den 30. Dezember 1902, Vormittags 11 Uhr — im Geschäftszimmer 51 des Direktionsgebäudes — Termin angesetzt.

Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer Nr. 7, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden. Der Zuschlag wird innerhalb drei Wochen, vom Tage der Verdingung ab gerechnet, ertheilt.

Kattowitz, im November 1902. (3233
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 34. Berlin, am 6. Dezember 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1571	1	Kiste*)	Nägel —	18	1	Niebüll	K. E.-D. Altona	*) gelbroth.
2	A B	7	1	"	Ofentheile, eis. Ofen, Herdringe	65	2	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
3	A F	501	1	Ballen	Gewebe —	13	3	Dieuze	Reichsbahn	
4	A F	2452	1	"	anscheinend Tuch —	6	4	Hameln	K. E.-D. Hannover	
5	A K	551/6	6	Kisten	leer —	179	5	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
6	A L	4480	1	Kiste	gefüllt —	26	6	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
7	A M	4962	1	"	lackirte Holzleisten	40	7	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	A P	I	1	Sack	Nüsse —	80	8	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
9	A Pf	—	1	"	Kohl und Zwiebeln	20	9	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
10	A Q	5218	1	Kiste	leere Weinflaschen —	57	10	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
11	A R	II	1	Sack	gebr. Säcke —	21	11	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
12	A S	—	1	Pack	7 l. Körbe —	17	12	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
13	A St	38257 a	1	Kiste	Fahrradtheile —	3,5	13	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
14	A V	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	14	Bocholt	K. E.-D. Essen	
15	A W	7	1	Kiste	Wurm's Magendoktor	34	15	Mannheim N. V.	Direktion Mainz	
16	B	3623	1	"	Cichorien —	70	16	Feudingen	K. E.-D. Elberfeld	
17	B	7	1	Korb	Maiblumenkeime —	67	17	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
18	B	—	2	Stück	Eisenplatten —	66	18	Mombach	Direktion Mainz	Riffelblech.
19	B L —	190 30 1201	1	Ballen	Packleinwand —	30	19	Altona	K. E.-D. Altona	
20	B A S & S	795 4535	1	"	Baumwollwaaren —	32	20	Würzburg	Bayerische Stsb.	
21	B B	4187	1	"	Teppich —	52	21	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
22	B C F	9792	1	Kiste	Chokolade —	33	22	Oldesloe	Lübeck-Büchener	
23	B H	10	1	Bund	3 l. Körbe —	11	23	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
24	B R	36292	1	—	Strassenkappe —	5	24	Altenessen	K. E.-D. Essen	
25	B S	1325	1	Ballen	Webwaaren —	33	25	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
26	B S	10	1	—	gusseis. Ring —	85	26	Duisburg	K. E.-D. Essen	
27	B T C	—	1	Sack	Haselnüsse —	37	27	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
28	B W	—	1	Pack	Ofentheile —	4	28	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
29	W	—	1	—	Ofentheil —	5	29	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
30	C roth	—	1	Verschlag	Ofentheil —	12	30	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
31	C B	153	1	Kiste	leer —	50	31	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
32	C B	128	1	Korbfl.	Branntwein —	14	32	Altmünsterol	Reichsbahn	
33	C E	1001	1	Koffer	Kleider —	20	33	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	braun Segeltuch.
34	C F	925	1	Kiste	silberne Bestecks etc.	22	34	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
35	C F	10403	1	Bund	3 Eisenkugeln —	3	35	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
36	Ch F L	—	2	Ballen	dest. Wasser —	139,5	36	Linden	K. E.-D. Hannover	
37	C H	—	1	Bund	Bandeisen —	42	37	Waldsassen	Bayerische Stsb.	
38	C K	—	1	—	Blechkasten —	1	38	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
39	—	—	1	—	Thürrost —	2	39	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
40	C K	3698	1	—	Sophagestell —	18	40	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	beschr.: Osnabrück.
41	C L	3026	1	Kiste	gefüllt —	67	41	Tetschen	Sächsische Stsb.	beschr.: Haida.
42	C M	4619	1	"	Wein —	47	42	Wormditt	K. E.-D. Königsberg	
43	C R B	3284	1	"	leer —	18	43	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
44	C S	89	1	eis. Fass	leer —	57	44	Bretten	Badische Stsb.	
45	C S	—	6	Körbe	leer —	7	45	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
46	C W S	508	1	Fass	Kraut —	40	46	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
47	D	52	1	Kiste	emaill. Gusswaaren	82	47	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
48	D	—	1	—	Pumpentheil —	7	48	Mannheim	Badische Stsb.	alt.
49	D A G	42645	1	Kiste	Messingrohre —	36	49	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
50	D B	77	1	"	leer	5	50	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
51	D C W	1478	1	eis. Fass	leer —	165	51	Raumland B.	K. E.-D. Elberfeld	
52	D G A	42194	1	Stück	Blechplatte —	3	52	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	D H C S	64219	1	Kiste	Muskatnüsse —	16	53	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
54	D H C S	70757	1	"	Drogen —	27	54	Brakel	K. E.-D. Cassel	
55	D J M L E	{127 135}	2	Ballen	Gummiwaaren (Zollgut)	100	55	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
56	D L G	191	1	Sack	Säcke —	30	56	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
57	E	110	1	Kiste	Teigwaaren —	7	57	Munderkingen	Württemberg. Stsb.	
58	E B (alte Signatur)	95	1	Sack	Pflaumen —	87	58	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
59	E C	4985	1	Pack	Papier —	107	59	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
60	E F	3412/15	4	Fässer	ansch. Petroleum —	750	60	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
61	E & G	6062/3	2	Ballen	Papier —	98	61	Augsburg	Bayerische Stsb.	
62	E H	5678	1	Korb	Eisenwaaren —	37	62	Venlo	K. E.-D. Cöln	
63	E H	1	1	Fass	Oel —	261	63	Dahlbruch	K. E.-D. Elberfeld	
64	E H S	4513	1	Stange	Stahl —	30	64	Frkfrt. a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	F	59006	2	Stück	Guss —	19	65	Amorbach	Bayerische Stsb.	
66	F	1	1	Koffer*)	leer —	28	66	Mittweida	Sächsische Stsb.	*) dunkelbraun.
67	F	7481	1	Ballen	Tapeten —	56	67	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
68	F B	65555	1	—	Blechbüchse, gefüllt	30	68	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
69	F B	1	1	Kiste	Flaschen —	?	69	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
70	F Co.	160	1	Pack	vermuthlich Zollgut	26	70	Emmerich	K. E.-D. Essen	
71	F & Co.	63020	1	Korb	Blechwaaren —	30	71	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
72	F D	17469/70	2	Kisten	leer —	58	72	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
73	F F	50	1	Kiste	Rosinen —	10	73	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
74	F F	32684	1	Ballen	weisse Schafwolle —	62	74	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
75	F H & C	8835	1	Fass	Wein —	36,5	75	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
76	F K	129	1	—	Privatplan —	39	76	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	Dienstgut.
77	F K	15715	2	—	Ofentheile —	8	77	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
78	F K	7	1	Bund	Latten —	37	78	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	{anschd. alte Bezeichnung.
79	F M	1914	1	Sack	gebr. Kaffee —	20	79	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
80	F O (eingegossen)	—	1	—	Wagenbuchse —	5	80	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
81	F P K	2	1	Fass	Lampentheile —	197,5	81	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
82	[Monogramm]	8716	1	Wein- od. Branntw.-Fass	leer —	32	82	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
83	F S C	7632	1	—	Pianokiste, leer —	45	83	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
84	F St	6155/7	3	Kistchen	Handkäse —	21	84	Essen H.	K. E-D. Essen	
85	F W	4230	1	Kiste	gefüllt —	26	85	Altona "	K. E.-D. Altona	
86	G	251	1	Pack*)	Schirmstöcke —	22,5	86	Bismark i/W.	K. E.-D. Essen	*) in Papier. [1])
87	G	—	1	—	Ofensatz —	36	87	Usingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	m. 3 Thüren.
88	G od. E	—	2	—	Deckel und Rahmen	15	88	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
89	G A	—	1	Bund	50 Besenstiele —	21	89	"	"	
90	G B	5	1	Ballen	Papier —	125	90	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
91	Gebr. G	—	1	Beutel	Soda —	13	91	"	"	
92	G F	4876	1	Ballen	Flanell —	59,5	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	G G	1417	1	Sack	Mohn —	50	93	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
94	G H	403	1	Kiste	leer —	23	94	Schleiz	Sächsische Stsb.	
95	G & N	—	1	—	Kalbfell —	1	95	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
96	G P	1—5	5	Ringe	Messingdraht —	150	96	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	G P	15935	1	Kiste	Käse —	45,5	97	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
98	G S	1	1	"	Pinselhaare —	43	98	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
99	G S	1243	1	"	leer —	6	99	"	"	
100	G S	—	1	"	hölzerne Schüssel —	14	100	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
101	G S	—	1	Bund	8 Tannenbretter —	19	101	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
102	G W	6/8	3	Säcke	Hanf —	297	102	Bäumenheim	Bayerische Stsb.	
103	H	—	6	—	Kohleneimer —	12	103	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
104	H	547	1	Kiste	2 Kanister Oel —	40	104	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
105	H	90183/4	2	Kisten	gefüllt —	45	105	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
106	H weiss	—	1	—	Ofentheil —	34	106	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
107	H B	536	1	—	eis. Schiebkarre —	40	107	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
108	H B	2536	1	Pack	weisses Papier —	30	108	Aachen	"	{z. Einpacken von Waaren.
109	H D	4568	1	Korb	Fensterhaspen —	34	109	Limbach b/Chemnitz	Sächsische Stsb.	
110	H F	2619	1	Kiste	Papier —	53	110	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
111	H F N	758/9	2	Kisten	Sägen —	120	111	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
112	H H	3413	1	Korbfl.	Säure —	73	112	Venlo	K. E.-D. Cöln	
113	H H	3651	1	Kiste	leer —	33	113	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
114	H H Co.	5940	1	"	? —	86	114	Labiau	K. E.-D. Königsberg	
115	H K	1	1	"	{1. Flaschen, Säcke 1 Milchkanne} —	29	115	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
116	H L	—	1	"	Rum in Flaschen —	34	116	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
117	H M	9506	1	"	Touristenhemden —	80	117	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
118	H M	5	1	"	Holzspielwaaren —	77,5	118	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
119	H M J S	336	1	"	graue Joppen —	24	119	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
120	H N	1	1	Kasten	Wäsche —	17	120	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
121	H S	5	1	—	Trittleiter —	8	121	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	alt, gebraucht.

[1]) Streckenfund; trägt Beklebung: Monsieur R. Jonemann, 39 Rue d'Enghien, Paris.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
122	H T	—	1	Pack	4 l. Obstkörbe	—	12	122	Terespol	K. E.-D. Danzig	
123	H W	35580	1	Fass	leer	—	36	123	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
124	H W	—	1	„	leer	—	30	124	Duisburg	K. E.-D. Essen	
125	H W	17	1	—	Petroleumfass, leer	—	36	125	Sagan	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
126	H W & Co.	37	1	Kiste	leer	—	94	126	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
127	J B	58626	1	Pianokiste	leer	—	199	127	Spandau	K. E.-D. Berlin	
128	J C H	2137	1	Verschlag	Packstroh	—	30	128	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
129	J E	3	1	Fass	leer	—	5	129	„	„	
130	J H	1468	1	Kiste	Porzellantassen	—	82	130	Essen H.	K. E.-D. Essen	
131	J H	1490	1	„	Porzellan	—	38	131	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
132	J H	570	1	Ballen	alte Säcke	—	190	132	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	J K S	1/4	4	Pack	Säcke	—	71	133	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
134	J M	1749/52	4	Kisten	Zündhölzer	—	103	134	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
135	J P	32143	1	Kiste	gef. Pappkartons	—	62	135	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
136	J S	992	1	Sack	ansch. Saat	—	51	136	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
137	J S	5	1	„	l. Säcke	—	38	137	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
138	J S	8299	1	Kiste	Tinte	—	5	138	Igling	Bayerische Stsb.	
139	K	10	1	„	leer	—	26	139	Mannheim	Badische Stsb.	
140	K B	3178	1	Bund	2 Rohrstühle	—	9,25	140	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
141	K C	7	1	Sack	l. Säcke	—	25,5	141	Wilmersdorf U/M.	K. E.-D. Stettin	
142	K & C	5496	1	Kiste	Konfektion	—	17	142	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
143	K D	813	1	„	Citronenessenz	—	112	143	Dortmund	K. E.-D. Essen	
144	K H	9214	1	„	Nickelw.	—	28	144	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
145	K W Z	2515	1	„	gefüllt	—	33	145	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
146	X L	—	8	—	Roststäbe	—	64	146	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
147	L	247	1	Kiste	Fleischw.	—	32	147	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
148	L	1578	1	—	eis. Streichbrett	—	4,5	148	Camin	K. E.-D. Stettin	
149	L	—	1	Pack	2 Eisen	—	3	149	Brückenau	Bayerische Stsb.	
150	L A	383	1	Fass	leer	—	20	150	Basel B. B.	Badische Stsb.	
151	L B	3847	1	Kiste	Wein	—	96	151	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
152	L H	8597 / 6158	2	Kisten	leer	—	22 / 16	152	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
153	L H	10	1	Ballen	Papier	—	22	153	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
154	L K	8363	1	Fass	blaue Farbe	—	291	154	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
155	L K	7	1	Bund	Kalbfelle	—	85	155	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
156	L L	1373	1	Korb	Thonkrug, Ammoniak usw.		17	156	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
157	L L & C	1	1	Kiste	Kokos-Seife	—	38	157	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
158	L N	1616	1	Rolle	schw. Lackpapier	—	3	158	Aachen	K. E.-D. Cöln	
159	L R	—	1	Kiste	Käse	—	5	159	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
160	L S	—	7	Ringe	Bandstahl	—	196	160	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
161	L & S	624	1	Kiste	Rosinen	—	11	161	Grossensiel	Oldenburgische Stsb.	
162	L S	77866	1	Pack	Papier (Quittungskarten)		27	162	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
163	L S M	4199	1	Kiste	leer	—	22	163	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
164	L V	5885	1	„	Ultramarin	—	49	164	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
165	L W (verschlungen)	—	1	Sack	l. Mehlsäcke	—	22,5	165	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
166	M	189	1	Bund	kleine Bretter	—	10	166	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
167	M	—	10	—	Ofenrohre	—	28	167	Rimbach	Direktion Mainz	
168	M	1167/70	4	Kisten	Käse	—	18	168	Herne	K. E.-D. Essen	
169	M	8—4	1	Gestell	8 Dosen Kräuterheringe		34	169	Kirn	Direktion Mainz	
170	M	52	1	Sack	Kartoffeln	—	65	170	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
171	M B	2419	1	Kiste	Zuckerw.	—	13	171	Borek	K. E.-D. Posen	
172	M C N	17	1	Ballen i. L.	Gummiwaaren	—	18	172	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
173	M F	5507	1	Kiste	Brotschneidemaschine		7	173	Ronsdorf	„	
174	M H	4197	1	„	leer	—	50	174	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
175	M P	22	1	Fass	gefüllt	—	111	175	Höltinghausen	Oldenburgische Stsb.	
176	M R	525	1	Kiste	Lichte	—	15	176	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
177	M S	2649	1	„	gefüllt	—	22,5	177	Leipzig B.	K. E.-D. Halle a/S.	
178	M S	2	1	Pack	8 Kübel, leer	—	31	178	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
179	M S	1715 / 1716	1 / 1	Kiste / Fass	Farbe / Oel	— / —	82	179	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
180	M S	16	4	Körbe	leer	—	7	180	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
181	M S	483	1	Kiste	Spielwaaren	—	22	181	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
182	N C	3076	1	Fass	leer	—	16,5	182	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
183	N F C	1182	1	Ballen	Bettfedern	—	40	183	Ueckendorf-Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
184	N G	32	1	Kiste	Zwiebeln	—	22	184	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
185	N T	—	1	Korb	eis. Flanschen (Ringe)		80	185	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
186	O	—	1	Pack	6 Kisten Sprotten	—	9	186	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
187	O B	1947	1	Kiste	leer	—	25	187	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	
188	O H / O S	—	2	Kisten	Rosinen	—	18	188	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
189	O L C	2206	1	Kiste	leer	—	45	189	Ohrdruf	K. E.-D. Erfurt	
190	O S	15657 / 13436	2	Kisten	leer	—	47	190	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
191	O S	206	1	Holzkoffer	leer	—	23	191	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
192	O S	243	1	Fass	leer	50	192	Plagwitz=L.	K. E.-D. Halle a/S.	
193	O S	—	2	Säcke	Kaffee	50	193	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
194	P	1722	1	Kiste	Isolirnäpfe	30	194	Wahren	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
195	P	1	1	Fass	Petroleum	200	195	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
196	P	4887	1	Kübel	1 Flasche Oleumcitz	2	196	Liegnitz	„	
197	P	642	1	Kiste	Käse	5	197	Berlin C. M.	K. E.-D. Berlin	
198	P	—	1	Packet*)	2 Putzkasten aus Holz	1	198	Berlin Ahg.	„	*) i. br. Packpapier.
199	P weiss	—	8	—	Ofentheile	55	199	Lübeck	Lübeck-Büchener	
200	P B	—	1	—	Schaukelstuhl	7	200	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	Berlin beschr.
201	P B	21	1	Koffer	gefüllt	10	201	Trier r/M.	St. Johann=Saarbr.	braun und schwarz.
202	P B & S	16	1	Pack	11 Stück Eisen	5	202	Fürth	Bayerische Stsb.	
203	P C	1	1	Kübel	Schmalz	31	203	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	⟨E⟩ 9
204	P E P	—	1	Bund	Bretter	24	204	„	„	altes Zeichen.
205	P N	434	1	Fass	Heringe	25	205	Duisburg	K. E.-D. Essen	
206	P O	—	2	Säcke	Koks	57	206	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
207	P P	5495	1	Kiste	gefüllt	94	207	Strassburg i/Els.	Reichsbahn	
208	P S M	3928	1	Ballen	rohes Garn	10	208	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
209	Q f	9375	1	Pack*)	eisernes Gestell mit Papierrolle	3	209	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	*) i. gr. Papier.
210	R	—	13	Stück	Flacheisen	600	210	Hemer	„	5—6 m lg.
211	R	9354	1	Kiste	Teigwaaren	7	211	Munderkingen	Württemberg. Stsb.	
212	R	25	1	„	Gipsfigur	10,5	212	Naumburg H.	K. E.-D. Erfurt	
213	R	689	1	Pack	r. Haut	29,5	213	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
214	R & Co.	11	1	Bund in Stroh	Hohlglas	8	214	Potsdam	K. E.-D. Berlin	Einmachegläser.
215	R & Co.	6	1	„	Hohlglas	19	215	Berlin Stb.	„	Apothekerflaschen.
216	R D	7312	1	Kiste	leer	45	216	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
217	R & S	—	1	4 eckige Blechkanne	leer	2	217	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
218	R S	—	1	—	Pumpen- oder Maschinenrohr	12	218	„	„	rechtw. gebogen.
219	R S	1153	1	Kiste	gefüllt	73	219	Prechlau	K. E.-D. Danzig	
220	R W	I	1	Sack	Kartoffeln und einige Köpfe Kohl	59,5	220	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
221	R W M	2263	1	Fass	leer	19	221	Trier r/M.	St. Johann=Saarbr.	
222	S	20258	1	Kübel	Käse	74	222	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	
223	S	95	1	Sack	Aepfel und Kürbis	36	223	Freiberg	Sächsische Stsb.	
224	S	1664	1	Fass	Drahtstifte	66	224	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
225	S	1	1	„	ansch. Petroleum	230	225	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
226	S	1¼ u. 14	1	Bund	10 Stück Bandeisen	25	226	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	2,28 m lg.
227	S	33	1	—	Reisekorb, leer	8	227	Bielefeld	„	
228	S	322	1	Kiste	leer	102	228	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
229	S A	II/III	2	Säcke	Rosshaare	150	229	Magdeb.=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
230	S B	—	1	—	Eisentheil, rund	1	230	Spandau	K. E.-D. Berlin	
231	S E A G	14483	1	Kiste	leer	17	231	Neunkirchen	St. Johann=Saarbr.	Gleisfund.
232	S I P	2031	1	Bund	Stahl	30	232	Gemünden	Bayerische Stsb.	
233	S K	—	1	—	gusseis. Zimmerofen	80	233	Saargemünd	Reichsbahn	Fabrz. 91. E. D. Nr. 3.
234	S K	1709	1	Ballen	Garn, Strümpfe, Schürzen	11	234	Bondorf	Württemberg. Stsb.	
235	S S	I	1	Kiste	altes Eisen	200	235	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
236	S S	1	1	„	gefüllt	14	236	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
237	T	113	1	Oelkanne	leer	8	237	Dortmund D. E.	Dortm.-Gron.-Ensch.	
238	T	89	1	—	Kette, T 850 kg eingeprägt	23	238	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
239	T C	3367	1	Kiste	Fleischextrakt	36	239	Hamburg	Lübeck-Büchener	
240	T G	31	1	—	Rohrverbindungsstück	72	240	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
241	T M B	8865	1	Kiste	Felle	207	241	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
242	U	2932	1	Bund	6 Blecheimer	9,5	242	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	unlackirt.
243	U P M	49/53	5	Ballen	gefüllt	357	243	Nied.=Schöneweide	K. E.-D. Berlin	
244	W	—	1	Stück	gleichsch. Winkeleisen	32	244	Bertsdorf	Sächsische Stsb.	
245	W	—	1	—	eis. Kreuz	16	245	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
246	W	II	1	—	Heckenscheere	—	246	Eilgut-A. Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
247	W	—	1	Packet*)	2 Putzkasten aus Holz	1	247	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	*) i. br. Packpapier.
248	W	16	1	Packet	Holzstäbchen	7	248	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
249	W A	P × 11 T	1	Bund	Bandeisen	45	249	Duisburg	K. E.-D. Essen	
250	W A M	19631	1	Reisekorb	l. Obstkörbe	5	250	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
251	W D	134	1	Pack	Holzwaaren	5	251	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
252	W G	81/2	2	Ballen	Steupfentuch	31	252	Böblingen	Württemberg. Stsb.	
253	W G G	4	1	Kiste	gefüllt	38	253	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
254	W H	3094	1	„	ansch. Rosinen	12	254	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
255	W H	216	1	—	Ofenrohr	5	255	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
256	W H jr.	839	1	Kiste	Datteln	32	256	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
257	W K	I	1	„	leer	25	257	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
258	W K	200	1	Kanne	leer	4	258	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
259	W K	1	1	Kiste	leere Weinflaschen	44	259	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
260	W L	III 257	1	Bündel	l. Säcke —	6	260	Darmstadt Hbf.	Direktion Mainz	
261	W M	1	1	Korb	leer —	1,5	261	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
262	W M	10	1	„	Lebensmittel, Butter, Wurst, Kaffee	11,5	262	Duisburg	„	
263	W N	1902	1	Stück	Eisen, gebogen —	1	263	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
264	X	—	2	—	Roststäbe —	14	264	Wald	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
265	Akt.-Ges. f. Kohlens.-Ind., Berlin	21691	1	Cylinder	leer —	22	265	Welldorf	K. E.-D. Cöln	
266	Bavori & Co.	2	1	—	Privatplan —	50	266	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
267	Dr. Beiger (mit Blaustift)	—	1	—	runde Tischplatte —	5	267	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	aus Holz.
268	Bestwig	—	1	Käfig	9 leb. Enten —	?	268	Bestwig	K. E.-D. Cassel	
269	Breslau	42044	1	Wagen	Telegraphenleitungsmat.	?	269	Witten West	K. E.-D. Essen	
270	K H Bulken	I	1	Sack	Umzugsgut —	11	270	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
271	Caswell Austin	—	1	„	kl. Säcke —	10	271	Soest	K. E.-D. Cassel	
272	Consum	—	1	Kübel	Margarine —	30	272	B.=Borbeck	K. E.-D. Essen	
273	O. Eckschömma	—	1	Koffer	gefüllt —	39	273	Kiel	K. E.-D. Altona	
274	Elberfeld	25199	1	Wagen	Kalk —	?	274	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
275	M. Elwart	—	1	Reisekorb	gefüllt —	47	275	Stolp	K. E.-D. Danzig	
276	Goodyear Welt G R M		1	Handkoffer	32 Musterschuhe —	16	276	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	Gepäck.
277	Hannover	31649	1	Wagen	Kohlen —	10 000	277	Altona	K. E.-D. Altona	
278	Hoff	—	1	Fass	leer —	11	278	Kiel	„	
279	August Horn	—	1	Reisekorb	gefüllt —	28	279	Jonkendorf	K. E.-D. Königsberg	
280	E. Kolbe	—	1	Handkorb	leer —	1	280	Colbitzow	K. E.-D. Stettin	
281	Krüger	—	1	Pack i. L.	eine Waschschale u. Wandbecken	8	281	Wilhemshaven	Oldenburgische Stsb.	
282	Ostdeutsche Sprit-Fabrik (Berlin)	732	1	Fass	leer —	120 ?	282	Peine	K. E.-D. Hannover	
283	Ottendorf	101	1	Kiste	Glasteller etc. —	10	283	Blomberg	„	
284	Güt.-Abf. Mannheim	—	1	Bund	Cementsäcke —	7	284	Mannheim	Badische Stsb.	
285	E. Malz Niedermülsen	—	1	Sack	Kokosdecke —	10	285	Ortmannsdorf	Sächsische Stsb.	
286	Rackles	20253	1	Fass	ansch. Apfelwein —	113	286	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
287	Fr. Rogge	—	1	Sack	Seemannskleider —	50	287	Geestemünde *)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinl.
288	Sagan	29	1 1	Bund —	Aschenbecher — Ofenuntersatz —	2 4	288	Schwaigen	Bayerische Stsb.	
289	Stein	—	1	Kiste	leer —	45	289	Trier r/M.	St. Johann=Saarbr.	
290	O. Wald	—	1	Bund	Stahlblech —	44	290	Wald	K. E.-D. Elberfeld	4 m lang.
291	Z F Zuckerfabrik Frankenthal	9492	1	Sack	Zucker —	25	291	Guntersblum	Direktion Mainz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
292	—	I roth	4	Stangen	Flacheisen —	80	292	Bassum	K. E.-D. Münster	
293	—	I weiss	2	Bund	Rundeisen —	50	293	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
294	roth	1/8	8		Gaskessel für Personenwagen	1 382	294	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut
295	—	II blau	1	Stange	Rundeisen —	36	295	Bassum	K. E.-D. Münster	6,6 m lang
296	—	II gelb	2	Stangen	Flacheisen —	31	296	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
297	—	II blau	1	Bund	Bandeisen	29	297	Gr.=Vegesack	K. E.-D. Hannover	
298	—	2	2	—	Pflugreister —	6	298	Heidelberg	Badische Stsb.	
299	—	8—28	1	Bund	9 Stb. Flacheisen —	54	299	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
300	—	12	1	—	Kette mit Reitel u. Anband	28	300	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
301	—	17	1	—	eis. Kuppelbaum, 4 m	—	301	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
302	—	17	1	Sack	Filzeinlagen für Munitionskörbe u. Stränge	5	302	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
303	—	26	1	—	eis. Welle —	103	303	Rheine	K. E.-D. Münster	5,47 m lg.
304	—	38	1	Pack	ges. Haut —	31	304	Hof	Sächsische Stsb.	
305	—	45—142	1	Bund	Flacheisen —	22	305	Dresden=Fr.	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
306	—	95	1	Kiste	Würfelzucker	54	306	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
307	—	98, 98 u. 99	3	—	eis. Lampenkugeln	6	307	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
308	—	111/113	2	Kisten	Datteln	50	308	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
309	—	175/76	2	„	Konserven	127	309	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	882	2	—	eis. Ofenröhren	4,75	310	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
311	—	1419/22	1	Kiste	?	57	311	Pirmasens	Pfalzbahn	2 Zollbleie Herbesthal.
312	—	3067	1	Pack	Sessel	8	312	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
313	—	3440	1	Bund	7 Lampenkugeln	34	313	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
314	—	4323	1	„	10 Gasrohre	104	314	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
315	—	5344	1	Verschlag	Rouleauxstangen	63	315	Duisburg	K. E.-D. Essen	
316	—	5344a	1	Packet	Eisenwaaren	4	316	„	„	
317	—	19565	1	Kiste	Limb. Käse	45	317	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
318	weiss /	—	2	—	Pflugschaare	3	318	Harburg U. E.	K. E.-D. Altona	
319	roth /	—	1	—	Walze, gezähnt	4	319	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
320	weiss //	7	1	—	gusseis. Maschinenth.	3	320	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
321	weiss △	—	1	—	eis. Rahmenstück	8,5	321	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	mit Schieber.
322	K V	1	1	Ballen	Zollgut	72	322	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
323	P A S	18 . . .	1	Sack	Bohnen	99	323	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
324	195	2	1	Kiste	Beinknöpfe	21	324	Dalhaus	K. E.-D. Cöln	
325	S K	7227	1	„	Spirituosen	43	325	Plagw.-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
326	O O O	1782	1	„	Zucker, Kaffee, Wein etc.	52	326	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
327	WdeH	771	1	„	Datteln	31	327	Aachen	K. E.-D. Cöln	
328	S	573	1	„	leer	15	328	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
329		—	1	Sack	Betten	16,5	329	Birnbaum	K. E.-D. Posen	
330	ES	10312	1	Fass	Wein	34	330	Gemünden	Bayerische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
331	—	—	2	—	Achslageruntertheile	13,5	331	Lübeck	Lübeck-Büchener	Dienstgut.
332	—	—	1	Beutel	Aepfel und Rüben	27	332	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
333	—	—	1	Korb	Aepfel	20	333	Elberfeld D.	K. E.-D. Elberfeld	
334	—	—	1	„	Aepfel	37	334	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
335	—	—	1	Sack	Aepfel	40	335	Endorf	Bayerische Stsb.	
336	—	—	1	—	Ambos	112	336	Cranz	Königsberg-Cranz E.	
337	—	—	1	—	Anhängeschloss	0,5	337	Mannheim	Badische Stsb.	Dienstgut.
338	—	—	3	Pack	29 Ausklopfer	2	338	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	aus Rohr.
339	—	—	1	Korb	Backpulver etc.	7	339	Kiel	K. E.-D. Altona	
340		—	1	Ballen	gefüllt	75	340	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
341	—	—	1	Bierfass	leer	17	341	Vaihingen	Württemberg. Stsb.	
342	—	—	1	Bund	6 Binsenbesen	7	342	Giengen a. d. Brenz	„	mit Stielen.
343	—	—	1	Korb	Birnen	21	343	Schongau	Bayerische Stsb.	
344	—	—	1	Bund	2 Tafeln Blech	21	344	Freyung	„	
345	—	—	1	Blechbüchse	leer	1	345	Worms	Direktion Mainz	
346	—	—	1	Korb	2 Blechfl., 2 Krüge	22	346	Darmstadt M. N. E.	„	
347	—	—	2	Blechkannen	leer	5,5	347	Patzetz	K. E.-D. Magdeburg	
348	—	—	1	—	Bohrmaschine	41	348	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	anscheinend Lademittel.
349	—	—	6	Stück	Bretter	60	349	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	anscheinend Lademittel.
350	—	—	1	Sack	1 Brot und 1 Gans	12	350	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
351	—	—	3	Stück	hölz. Bügel	5	351	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	bez. Potsdam 11/11.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
352	—	—	1	—	gusseis. Dachfenster	17	352	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	0,5 m hoch.
353	—	—	1	Sack	Dachpappe —	25	353	Obermodern	Reichsbahn	
354	—	—	1	Reisekorb	Damenkleider usw. —	9	354	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
355	—	—	1	„	Damenkleidung —	11	355	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	seit 18./10. 02. Gepäck.
356	—	—	1	Ring*)	Draht —	25	356	Bingerbrück	Direktion Mainz	*) in Packleinen.
357	—	—	2	Rollen*)	Drahtgewebe —	27	357	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	*) in Papier.
358	—	—	29	Stück	alte Düngersäcke —	19	358	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
359	—	—	1	„	Edamer Käse —	2	359	Magdeburg Wests.	K. E.-D. Magdeburg	
360	—	—	1	Bund	prof. Eichenleisten —	11	360	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
361	—	—	34	—	Eimerbecken, rund —	10	361	Eschwege	K. E.-D. Cassel	aus Zinkblech.
362	—	—	1	Bund	bearb. Eisen —	25	362	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
363	—	—	1	—	2 Stäbe ⊓-Eisen —	5	363	Döbeln	Sächsische Stsb.	
364	—	—	26	Stück	altes Eisenblech —	305	364	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
365	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	52	365	Spangenberg	K. E.-D. Cassel	
366	—	—	1	Bund	Eisendraht —	22	366	Pforzheim	Badische Stsb.	
367	—	—	1	„	Eisenplatten —	40	367	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
368	—	—	1	Gebund	Eisenplättchen —	38,5	368	Homburg	Pfalzbahn	
369	—	—	2	Kisten	Eisentheile —	106, 40	369	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
370	—	—	1	—	Eisentheil —	3	370	Rosswein	Sächsische Stsb.	
371	—	—	1	—	Erdbohrkopf —	108	371	Trier Eil-A.	St. Johann-Saarbr.	
372	—	—	1	Sack	Esskastanien —	96	372	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
373	—	—	1	Bund	Façoneisen —	62	373	Dortmund	K. E.-D. Essen	
374	—	—	6	Fässer	leer —	155	374	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
375	—	—	1	eis. Fass	leer —	95	375	Mannheim	Badische Stsb.	
376	—	—	1	Fass	leer —	18	376	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
377	—	—	1	Matte	Feigen —	10	377	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
378	—	—	1	Stück	Feldbahngleis —	35	378	Marienwalde	K. E.-D. Bromberg	m. 2 Schwellen.
379	—	—	1	—	Ferkelkiste, leer —	50	379	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
380	—	—	3	hölz. Fettkübel	leer —	3	380	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
381	—	—	4	Kistchen	geräucherte Fische —	14	381	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
382	—	—	1	Stück	eis. Feuerhaken —	13	382	Cassel Eilg.	K. E.-D. Cassel	
383	—	—	3	Stangen	Rundeisen —		383			
384	—	—	2	—	1 Feuerunterkasten — 1 Rost —	28	384	Heide	K. E.-D. Altona	
385	—	—	1	Bund	2 Stg. Flacheisen —	38	385	Lichtenberg-Fr.	K. E.-D. Berlin	
386	—	—	1	—	Fuss zur Spiritusglühlampe	1	386	Berlin Schg.	„	aus vernickeltem Eisen.
387	—	—	3	—	eis. Füsse —	2	387	Kolberg	Altdamm-Kolberger	
388	—	—	1	Ballen	kleine Fussteppiche aus Plüschgewebe	4	388	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
389	—	—	1	Sack	Futtermehl —	50	389	Wolnzach Bhf.	Bayerische Stsb.	
390	—	—	1	Bund	6 Futterstampfer —	2,5	390	Oels	K. E.-D. Breslau	
391	—	—	1	—	hölz. Futtertrog —	12	391	Eschede	K. E.-D. Hannover	für Ferkel.
392	—	—	1	Pack	18 eiserne Gardinenstangen	9	392	Oberhausen	K. E.-D. Essen	[1]
393	—	—	1	—	Gasrohr —	20,5	393	Au Rhpr.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
394	—	—	3	—	Gasrohre —	66	394	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
395	—	—	1	Bund	5 Gasrohre —	24	395	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
396	—	—	1	„	5 Gasrohre —	50	396	Rheine	K. E.-D. Münster	5,60 m lang.
397	—	—	7	—	Gasrohre —	63	397	Neuss	K. E.-D. Cöln	5 m lang.
398	—	—	1	Eimer	Gelee —	12	398	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
399	—	—	1	„	Gelee —	12,5	399	Carnap	K. E.-D. Essen	
400	—	—	1	Blecheimer	Gelee —	12,5	400	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
401	—	—	1	emaill. Topf	Gelee	5	401	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
402	—	—	1	Sack	Gemüse —	33	402	Differten	Reichsbahn	
403	—	—	1	„	Gemüse —	6	403	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
404	—	—	1	Gestell	leer —	14	404	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
405	—	—	1	Pack	41 gebrauchte Getreidesäcke	33	405	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
406	—	—	2	—	eis. Gewichte —	7	406	Marburg	K. E.-D. Cassel	à 2 u. 5 kg.
407	—	—	5	—	Gewichte à 5 kg —	25	407	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
408	—	—	1	—	Gewichtsstück —	4,5	408	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	ansch. z. Thür.
409	—	—	1	—	Gewichtsstück —	9	409	Neumünster	K. E.-D. Altona	
410	—	—	1	Stück	anscheinend Gewicht für Weichenstellwerk	102	410	Grossdüngen	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
411	—	—	1	Ballen	Gummiwaaren —	56	411	Marten	K. E.-D. Essen	
412	—	—	1	Stück	Guss —	26	412	Emmendingen	Badische Stsb.	
413	—	—	1	Ballen	leere Gypssäcke —	8	413	Raumland-Berleb.	K. E.-D. Elberfeld	
414	—	—	1	—	eis. Haken —	1	414	Höhlteich	Sächsische Stsb.	
415	—	—	1	Pack	Haut —	7	415	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
416	—	—	1	—	Haut —	9	416	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
417	—	—	1	—	Herdstange —	1	417	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
418	—	—	1	—	Heringstonne, leer —	21	418	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
419	—	—	2	Stück	Holzböcke —	37	419	Wäldchen	K. E.-D. Breslau	
420	—	—	2	—	Holzböcke —	18	420	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	vierbeinig.

[1]) Anscheinend zu einer Sendung Umzugsgut gehörend; in Zeug.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
421	—	—	1	—	Holzgestell	—	421	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Lademittel.
422	—	—	2	—	Bohlen		422			
423	—	—	4	Bund	22 Holzlatten	65	423	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
424	—	—	1	Korb	Holzschrauben	16	424	Syke	K. E.-D. Münster	
425	—	—	1	—	Holztisch	22	425	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	[1]
426	—	—	7	Bund	Hufeisen	103	426	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
427	—	—	1	—	Hydrantenhülse	9	427	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	
428	—	—	1	Sack	Kartoffeln	70	428	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
429	—	—	1	„	Kartoffeln	30	429	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
430	—	—	1	„	Kartoffeln	41	430	Würzburg	Bayerische Stsb.	
431	—	—	1	„	Kartoffeln	79	431	Jatroschin	Liegnitz-Rawitscher	
432	—	—	1	„	Kartoffeln und Kohl	50	432	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
433	—	—	1	„	Kartoffeln	100	433	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
434	—	—	2	Säcke	Kartoffeln	100	434	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
435	—	—	1	Sack	Kartoffeln	49	435	Cöln=Ehr.	K. E.-D. Cöln	
436	—	—	1	„	Kartoffeln	30	436	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
437	—	—	1	„	Kartoffeln	42	437	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
438	—	—	1	Kiste	Kerzen	17	438	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	bekl.: Viersen.
439	—	—	1	—	Kinderbettstelle	27	439	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
440	—	—	1	Sack	Kinderkleider, Wolltücher, Nachttopf etc. (Umzugsgut)	9	440	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
441	—	—	1	Kiste	leer	16	441	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
442	—	—	1	„	leer	11	442	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
443	—	—	1	„	leer	24	443	Cöln=Deutz	„	
444	—	—	1	„	leer	15	444	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
445	—	—	1	„	leer	16	445	Kiel	K. E.-D. Altona	
446	—	—	2	Kisten	leer	11	446	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
447	—	—	1	Packet	Kistenholz	14	447	Kiel	K. E.-D. Altona	
448	—	—	1	Sack	alte Kleider	48	448	Elbing	K. E.-D. Danzig	
449	—	—	1	Koffer	Kleider?	20	449	Würzburg	Bayerische Stsb.	
450	—	—	1	Korb	ansch. Kleider, Wäsche	24	450	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
451	—	—	1	„	ansch. Kleider	59	451	Kiel	K. E.-D. Altona	
452	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche	30	452	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
453	—	—	1	Schliesskorb	Kleider	23	453	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
454	—	—	1	Sack	alte Kleidung, Kartoffeln u. Gemüse, 1 Brot, Käse	44,5	454	Kiel	K. E.-D. Altona	
455	—	—	2	—	Knierohre	5	455	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
456	—	—	1	—	Kohleneimer	2	456	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	lackirt.
457	—	—	1	Verschlag	eis. Kohlensäurecylinder	61	457	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
458	—	—	1	Korb	l. u. alt	10	458	Konstadt	K. E.-D. Kattowitz	
459	—	—	1	„	leer	3	459	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
460	—	—	3	Körbe	leer	8,5	460	Breyell	K. E.-D. Cöln	
461	—	—	1	Pack	3 l. Körbe	9	461	C.=Deutz	„	
462	—	—	1	„	4 l. Körbe	15	462	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
463	—	—	6	Körbe	leer	30	463	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
464	—	—	40	Pack	l. Körbe	570	464	Moldau	Sächsische Stsb.	
465	—	—	1	Sack	2 Kuchenplatten, 1 hölz. Mulde	10,5	465	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
466	—	—	4	Kübel	leer	10,5	466	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
467	—	—	1	Bund	eis. Kugeln	17	467	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	in Birnenform.
468	—	—	1	Korb	Lack oder Firniss	?	468	MagdeburgWests.	K. E.-D. Magdeburg	
469	—	—	21	Stück	Ladeutensilien	230	469	Spandau	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
470	—	—	1	Korb	Laschenschrauben	80	470	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
471	—	—	1	Sack	Lederabfälle	58	471	Ebensfeld	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
472	—	—	1	Ballen	Leinen	30	472	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
473	—	—	2	—	offene Leiterwagen	0,5	473	Nagold	Württemberg. Stsb.	
474	—	—	1	Sack	Maismehl	20	474	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
475	—	—	1	Packet	weisses Makulaturpapier	24,5	475	Langebrück	Sächsische Stsb.	
476	—	—	1	—	Markttischplatte	—	476	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
477	—	—	1	blech. Topf	Marmelade	11,5	477	Kreuznach	Direktion Mainz	
478	—	—	1	Blecheimer	Marmelade	13	478	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
479	—	—	1	—	Maschinentheil	96	479	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	mit Schwungrad.
480	—	—	1	Verschlag	Maschinentheile	120	480	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
481	—	—	1	Pack	2 hölz. Matratzenrahmen	18	481	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
482	—	—	1	Fass	ansch. Melasse oder Theeröl	440	482	Cöln=Ger.	„	
483	—	—	1	Ballen *)	Messingringe	19	483	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	*) in Leinen.
484	—	—	1	—	hölz. Modellstück	3	484	Bretten	Badische Stsb.	
485	—	—	1	Ballen	Oberleder	63	485	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
486	—	—	1	Obstkorb	leer	4	486	Mügeln b/Oschatz	Sächsische Stsb.	
487	—	—	1	Korbk.	Oel	30	487	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) Gelb gestr., mit viereckiger Platte.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
488	—	—	3	—	gusseis. Ofenfüsse —	1	488	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
489	—	—	1	—	Ofenknie —	1	489	Magdeburg Hbf.	„	mit Klappe.
490	—	—	1	Bund	2 Ofenplatten u. 2 Ringe	9	490	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
491	—	—	1	„	Ofenringe —	19	491	Cleve	K. E.-D. Cöln	
492 493	—	—	2	„	3 Ofenringe 3 Ofendeckel	4	492 493	Braunschweig W.	Braunschwg.-L. E.	
494	—	—	9	—	Ofentheile, alt —	10	494	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
495	—	—	1	—	Ofenuntersatz —	10	495	Birkenfeld Stadt	St. Johann=Saarbr.	
496	—	—	1	Kiste	Packstroh —	20	496	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
497	—	—	1	Rolle	Papier —	30	497	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
498	—	—	1	Packet	Papierabfälle —	32	498	Radeberg	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
499	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	113	499	Moers	K. E.-D. Cöln	
500	—	—	1	—	Privatdecke —	70	500	Nieder=Flörsheim	Direktion Mainz	Dienstgut.
501	—	—	1	—	eis. Rad —	129	501	Eilgut Breslau	K. E.-D. Breslau	bez. Dortmund 16. 11.
502	—	—	1	Schachtel	Radirgummi —	29 g	502	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
503	—	—	6	Stück	eis. Räder —	63	503	Duisburg	K. E.-D. Essen	
504	—	—	2	—	Rahmen —	5	504	Crefeld	K. E.-D. Cöln	schmiedeeis.
505	—	—	1	—	Reisekorb, leer —	10	505	Dresden Fr.	Sächsische Stsb.	
506	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	8	506	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
507	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	15	507	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	gebraucht
508	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	6	508	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	31½ cm Durchmesser
509	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	9	509	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	grün gestr.
510	—	—	1	—	eis. Rohr —	30	510	Cöln=Ger.	„	gebogen.
511	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	10	511	Goldbeck i. W.	K. E.-D. Essen	
512	—	—	1	—	eis. Rohr —	16	512	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	5¼ m lg.
513	—	—	12	—	eis. Röhren —	220	513	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
514	—	—	1	—	runde Roste —	2,5	514	Jüterbog	Königl. Milit.-Eisenb.	
515	—	—	1	Stange	Rundeisen —	21	515	Niebüll	K. E.-D. Altona	
516	—	—	1	Bund	Rundeisen —	47	516	Grossbeeren	K. E.-D. Halle	
517	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	11	517	Gottesberg	K. E.-D. Breslau	
518	—	—	1	Stange	Rundeisen —	3	518			
519	—	—	1	„	Rundeisen —	11	519			
520	—	—	1	Bund	Rundstahlstg. —	95	520	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
521	—	—	3	Rollen	Sackleinen —	29	521	Düsseldorf B.	K. E.-D. Elberfeld	
522	—	—	1	Korb	l. Säcke, Materialien	8	522	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
523	—	—	1	Sack	gebr. Säcke —	37	523	St. Joh.-Saarbr.	St. Johann=Saarbr.	
524	—	—	1	Korb	l. Säcke —	7,5	524	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
525	—	—	1	Sack	alte Säcke —	20	525	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
526	—	—	1	Bund	leere Säcke —	9,5	526	Kiel	K. E.-D. Altona	
527	—	—	1	„	leere Säcke —	4	527	Kiel	„	
528	—	—	1	Sack	neue Säcke —	49	528	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
529	—	—	1	Pack	31 leere Säcke —	18	529	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	[1]
530	—	—	3	Sack	gebr. Säcke —	53	530	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
531	—	—	2	Pack	leere Säcke —	84	531	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
532	—	—	1	Sack	30 gebr. Säcke verschiedener Art	25	532	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
533	—	—	1	Ballen	Säure —	46	533	Giessen	„	
534	—	—	1	Sack	Salz —	100	534	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
535	—	—	1	Fass	Sauerkraut —	30	535	Lüdenscheid	„	
536	—	—	1	in Stroh	Schaukelstuhl —	12	536	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
537	—	—	1	Ballen	Schinken —	11	537	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
538	—	—	1	—	Schrankaufsatz —	1,5	538	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
539	—	—	1	Pack*)	8 Schrankaufsätze —	8	539	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	*) i. Stroh u. Pap.
540	—	—	1	Beutel	Schrotkörner —	12	540	Spandau	K. E.-D. Berlin	
541	—	—	1	—	Schrotleiter —	—	541	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
542	—	—	1	Sack	alte Schuhe —	22	542	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
543	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	42	543	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	90 cm Durchm.
544	—	—	1	—	eis. Schwungrad mit Holzgriff	5	544	Rheine	K. E.-D. Münster	bez. Saalfeld 7. 11.
545	—	—	1	Kiste	Seife —	65	545	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	seit 1. 11. 02. Gepäck
546	—	—	9	—	Siederohre, alt —	14	546	Stendal	K. E.-D. Hannover	
547	—	—	1	Bund	Sorghobesen —	9	547	Weisenbach	Badische Stsb.	ohne Stiele.
548	—	—	6	Spahnkörbe	leer —	6	548	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
549	—	—	1	Ballen*)	Sprungfedern —	25	549	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	*) in Leinen.
550	—	—	1	Stange	Stahl —	22	550	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	mit Strohseil umwunden.
551	—	—	1	„	Stahl —	7	551	M. Gladbach	„	
552	—	—	1	Bund	Stahl —	35	552	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
553	—	—	1	Stab	Stahl —	6	553	Ebingen	„	
554	—	—	1	Bund	2 vierk. Stahlstg. —	9	554	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	2½ m lang.
55	—	—	1	Sack	Steckrüben —	22	545	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

[1] Firmenaufdruck: Kais. Königl. Privilegium Sierndorf b./Stockerau Chemische Produkten-Fabr.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
556	—	—	1	Sack	1 Paar lange Stiefel, 2 „ Hosen, 1 Kopfkissen, 1 Jacket, 2 alte Unterbetten, 2 Kasserollen, 1 Patronenverfertiger etc.	18	556	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	
557	—	—	1	Bund	25 hölzerne Stiele —	30	557	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
558	—	—	1	Ballen	Tapeten —	14	558	Kiel	K. E.-D. Altona	
559	—	—	1	—	Tragkorb, leer —	4	559	Frankf. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
560	—	—	1	—	Treppenleiter —	8	560	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	7 Stufen.
561	—	—	1	Pack	2 Triumphstühle —	10	561	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
562	—	—	1	Bund	2 Unterlagsplatten 2 Ringschrauben	1	562	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
563	—	—	1	Ballen	Verdichtungsmaterial	23	563	Altena	„	
564	—	—	1	—	alte Verladebrücke —	49	564	Cöthen, Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
565	—	—	1	Verschlag	leer —	30	565	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	
566	—	—	1	—	Verschlussrohr —	10	566	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
567	—	—	1	—	Viehgitter (gestrichen roth)	—	567	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
568	—	—	1	—	Vogelkorb —	2,5	568	Düsseldorf-Der.	„	aus Draht.
569	—	—	1	—	Vorsatzgitter —	—	569	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
570	—	—	1	—	Wagenfeder —	59	570	Rummelsburg Rg.	K. E.-D. Berlin	
571	—	—	1	—	eis. Waschkessel —	65	571	Wanne	K. E.-D. Essen	innen emaillirt.
572	—	—	1	in Leisten	Waschtoilette —	72	572	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bez. Elberfeld 15./11.
573	—	—	1	—	Wasserzuber —	3	573	Würzburg	Bayerische Stsb.	
574	—	—	1	Bund	Weihnachtsbäume —	25	574	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
575	—	—	1	—	Weidenkorb, leer —	3,5	575	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
576	—	—	1	Sack	Weisskraut —	46	576	Bensheim	Direktion Mainz	
577	—	—	1	—	eis. Welle, 3 m —	138	577	Königshofen	Reichseisenbahn	Streckenfund.
578	—	—	1	—	Wellenlager —	1,5	578	Waldenburg O. Eil.	K. E.-D. Breslau	
579	—	—	1	—	Wellensparrost —	12	579	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
580	—	—	1	—	Wiegsäge —	6	580	München Centr.	Bayerische Stsb.	
581	—	—	1	Bund	5 Winkeleisen —	50,5	581	Groeditz	Sächsische Stsb.	
582	—	—	1	Stück	Zinn —	6	582	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
583	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	583	Eichicht	K. E.-D. Erfurt	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 97. | 10. Dezember 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Selbstthätige Meldung über das Besetztsein von Gleisen und die Signalstellung.

In letzter Zeit ist aus Anlass der in der Nähe von Frankfurt a/M. angestellten Versuche mit einer Einrichtung zur selbstthätigen Meldung über das etwaige Besetztsein einer Gleisstrecke an den in diese einfahrenden Zug wieder viel von solchen Anordnungen die Rede gewesen, und vielfach ist in der Tagespresse die Meinung vertreten worden, durch derartige Einrichtungen könnten alle Zugzusammenstösse wirksam verhindert und damit die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes wesentlich gefördert werden.

Wenngleich nun den Lesern dieser Zeitung nicht unbekannt ist, dass solche Ansichten zum mindesten ausserordentlich anfechtbar sind, so dürfte es doch nicht unangebracht sein, sich auch an dieser Stelle erneut mit der Frage zu befassen, namentlich auch um deswillen, weil es dadurch vielleicht gelingt, auch in weiteren Kreisen aufklärend zu wirken.

Zweifellos ist es möglich, mit Hilfe der Elektrizität Anordnungen zu treffen, durch die einem Zuge selbstthätig angezeigt wird, ob die Gleisstrecke, in die er einfahren soll, schon durch ein anderes Fahrzeug besetzt ist. Derartiger Einrichtungen gibt es schon eine nicht unbedeutende Anzahl und die bei Frankfurt erprobte ist nur eine neue Spielart. Es ist auch nicht zweifelhaft, dass solche Einrichtungen bei derartigen Versuchen, selbst wenn diese längere Zeit ausgedehnt werden, zur Zufriedenheit arbeiten; aber damit ist noch nicht erwiesen, dass sie auch bei allgemeiner Einführung und unausgesetzter Benutzung im täglichen Betriebe mit allen seinen Zufälligkeiten brauchbar sind. Sie würden dies nämlich nur dann sein, wenn jegliche Störung im richtigen Gang der Einrichtung, jedes „Versagen" ausgeschlossen wäre; soweit haben es aber bis heute selbst die vollkommensten elektrischen Einrichtungen leider noch nicht gebracht, und leider wird Menschenwerk immer Stückwerk, d. h. nicht frei von Versagern bleiben.

Nun hört man wohl den Einwand, solche Versager kämen auch bei allen anderen Sicherungsanlagen im Betriebe vor, und trotzdem sei das kein Hinderungsgrund zu ihrer immer allgemeineren Anwendung gewesen. Richtig; aber der grundlegende Unterschied ist der, dass alle bisher zur allgemeinen Anwendung oder weiten Verbreitung gekommenen Sicherungseinrichtungen im Falle der Störung, des Versagens, Gefahr melden, während alle bisher bekannt gewordenen Einrichtungen zur selbstthätigen Meldung über das Besetztsein von Gleisen in solchem Falle gerade umgekehrt die Gefahrmeldung unterlassen, d. h. in den betreffenden Zugbeamten die falsche Annahme erwecken, die Strecke sei frei und alles in bester Ordnung. Berücksichtigt man hierzu weiter, dass durch die Benutzung solcher Einrichtungen die Aufmerksamkeit der Lokomotivführer abgeschwächt wird, weil sie sich im allgemeinen auf den Apparat verlassen können, und dass sie es nur in den allerseltensten Fällen merken werden, wenn er nicht richtig arbeitet, so wird man begreifen, dass die weit überwiegende Mehrheit der Betriebstechniker in der Anwendung solcher Einrichtungen nicht nur keine Erhöhung, sondern vielmehr eine ganz zweifellose Verminderung der Betriebssicherheit, ja geradezu eine erhebliche Betriebsgefährdung erblickt! Solche Anordnungen würden erst dann brauchbar sein, wenn sie beim Versagen, bei Störungen eine Gefahrmeldung gäben; alle Verbesserungen und Versuche, die nicht nach dieser Richtung hin gemacht werden, sind u. E. zwecklos, ja sogar in gewisser Hinsicht schädlich, weil sie in weiten Kreisen falsche Ansichten stärken und Hoffnungen erwecken, von denen es sehr zweifelhaft ist, ob es je gelingen wird, sie zu erfüllen.

Und ähnlich liegt es leider auch mit der selbstthätigen Meldung über die Stellung der Signale auf dem fahrenden Zug. Auch auf diesem Gebiet ist bisher noch keine brauchbare Einrichtung gefunden, die jeweilig immer die Stellung der Signale richtig anzeigt, im Falle der Störung, des

Versagens, aber Gefahr meldet. Und bei der Signalmeldung ist die oben aufgestellte Forderung mindestens so wichtig, wie bei der Meldung über das Besetztsein der Gleise; das Unterbleiben der Gefahrmeldung bei Versagern muss aus den gleichen Gründen, die vorstehend dargelegt wurden, als eine erhebliche Vermehrung der Betriebsgefahr bezeichnet werden, und daher können wir in der Einführung der bisher bekannten derartigen Einrichtungen nimmermehr eine Erhöhung der Betriebssicherheit erblicken. Aber es ist die Frage, ob man auf dem Gebiete der Signalmeldung nicht in einfacher Weise eine wesentliche Vervollkommnung des heutigen Zustandes dadurch erreichen kann, dass man sich mit der Meldung darüber begnügt, dass überhaupt ein Signal zu erwarten ist, aber von der Meldung der Signalstellung absieht.

Erfahrungsgemäss genügen unsere heutigen Signalzeichen — Mastsignale und Vorsignale — vollkommen, wenn sie rechtzeitig bemerkt und beachtet werden, und bei den bisher üblichen Geschwindigkeiten ist dies thatsächlich auch bei dichtem Nebel möglich. Immerhin kann man es aber als erwünscht bezeichnen, bei undurchsichtigem Wetter und sehr schneller Fahrt das Auge durch das Gehör und vielleicht auch ein Sichtzeichen auf der Lokomotive zu unterstützen. Es genügt aber, dem Lokomotivführer durch ein Hör- usw. Signal zu melden, dass er in wenigen Sekunden überhaupt an einem Sichtsignal vorbeifahren wird, die Stellung dieses Signals kann und muss er beim Vorbeifahren mit seinem Auge erfassen. So dicht ist noch kein Nebel gewesen, dass dies unmöglich gewesen wäre. Tritt bei einer solchen Einrichtung eine Störung ein, versagt das Hörsignal, so wird der Lokomotivführer wenigstens nicht in den Glauben versetzt, dass das Signal auf freie Fahrt stehe, sondern er wird, da ihm auch bei Nebel der ungefähre Standort der Signale bekannt ist, um so gespannter nach dem Signal suchen; es tritt also jedenfalls gegenüber dem jetzigen Zustand keine Verschlechterung ein. Zudem würde der Lokomotivführer durch eine solche Einrichtung nicht dazu verleitet, in seiner Aufmerksamkeit nachzulassen, denn die Stellung der Signale müsste und könnte er doch nur mit seinen Augen erkennen.

Blum.

Der deutsche Eisenbahngütertarif Theil I.

(Schluss aus Nr. 96.)

Im ersten Theil dieses Aufsatzes ist versucht worden, die wichtigsten materiellen Wandlungen des Reformtarifs im Verlauf der 25 Jahre kurz zu schildern. Daran möge angeschlossen werden ein Rückblick auf die bedeutsamsten Bestrebungen, die Anordnung des im Tarife behandelten Stoffes zu verbessern.

Die im Laufe der Jahre immer umfangreicher gewordene Güterklassifikation bot für den praktischen Gebrauch nicht selten Schwierigkeiten. Die einzelnen Positionen konnten ja unmöglich so klar, bestimmt und erschöpfend sein, dass Zweifel über die richtige Tarifirung völlig ausgeschlossen waren. Um diesem Mangel abzuhelfen, hatte die Direktion Erfurt schon 1886 beantragt, die Tarifkommission möge ein zunächst nur für den Gebrauch der Dienststellen bestimmtes, also nicht an das Publikum abzugebendes Waarenverzeichniss aufstellen, das die gesammten unter die verschiedenen Positionen der Güterklassifikation fallenden Güter unter kurzer Bezeichnung der für die Tarifirung wesentlichen Eigenschaften sowie, wo das wünschenswerth, des Ursprungs und des Durchschnittswerthes einzeln aufzuzählen habe. Bei der Erörterung in der Tarifkommission hielt man diesen Antrag zwar für undurchführbar, da die Aufzählung aller unter einen Gesammtbegriff fallenden einzelnen Gegenstände erschöpfend wohl nie möglich und für viele Positionen der Güterklassifikation auch entbehrlich sein würde. Dagegen wurde von anderer Seite die Aufstellung eines alphabetischen Verzeichnisses empfohlen, das die sämmtlichen in den Positionen der Güterklassifikation besonders benannten Güter in einer Reihe enthalten sollte. Der Verkehrsausschuss endlich ersuchte die Eisenbahnverwaltungen, die Schaffung einer Centralstelle zur Entscheidung zweifelhafter Tarifangelegenheiten in Erwägung zu nehmen. Für keinen dieser Anträge war jedoch eine Mehrheit vorhanden, so dass die Angelegenheit vorläufig nicht weiter verfolgt wurde. Aber schon vier Jahre später (Niederschrift über die 42. Sitzung) regte der Verkehrsausschuss an, die vielen Berufungen von einer Position auf eine andere in der Klassifikation der Güter der Spezialtarife zu entfernen und statt dessen ihr einen Anhang zu geben, in dem alle in der Klassifikation genannten Güter alphabetisch aufgeführt sind und zugleich angegeben ist, unter welcher Hauptposition sie zu finden sind. Diesmal fiel die Anregung auf fruchtbaren Boden. Es wurde beschlossen, aus der Klassifikation alle Positionen zu entfernen, bei denen lediglich auf andere Positionen verwiesen war, und in dem nach dem Vorschlage des Verkehrsausschusses aufzustellenden alphabetischen Verzeichniss bei den Hauptpositionen auch anzugeben, ob der Artikel zu den sperrigen Gütern gehört und ob er bedeckt zu befördern ist. Bei dieser Gelegenheit wurden dann noch einige weitere Aenderungen in der äusseren Anordnung des Tarifs vorgenommen. Zur Herbeiführung einer besseren Uebersichtlichkeit wurden die einzelnen Abschnitte der Tarifvorschriften durch Paragraphen bezeichnet, die Verzeichnisse der sperrigen Güter und der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife aus dem Text der Tarifvorschriften entfernt und besonders aufgeführt. Ferner wurden die in der Güterklassifikation bisher einzeln genannten gleichartigen Artikel soweit als möglich zu Gesammtpositionen vereinigt. Auch bemühte man sich, den Tarifvorschriften durch kürzere und bestimmte Ausdrucksweise, Beseitigung entbehrlicher Fremdwörter und Ersatz der verschiedenartigen Sprachwendungen durch gleichmässige einfache Ausdrücke eine klarere Fassung zu geben. Diese neue Anordnung des Stoffes wurde im Tarif vom 1. Januar 1893 durchgeführt. Sie besteht im wesentlichen auch heute noch. Seit dem 1. Januar 1900 wird der Theil I in zwei gesonderten Abtheilungen ausgegeben. Die Abtheilung A enthält die Bestimmungen der Verkehrsordnung nebst den Zusatzbestimmungen, die Abtheilung B die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, den Nebengebührentarif und das vorhin erwähnte alphabetische Verzeichniss. Diese Trennung erschien deshalb zweckmässig, weil der Inhalt der Abtheilung A verhältnissmässig geringen Aenderungen unterworfen ist, während die Abtheilung B und hier insbesondere die Güterkassifikation fortwährend wesentlich geändert wird und deshalb am besten jedes Jahr bei Durchführung der Beschlüsse der Generalkonferenz neu ausgegeben wird.

Vergleichen wir den Tarif vom Jahre 1877 mit dem heutigen, so fällt zunächst der wesentlich grössere Umfang in die Augen. Einige Zahlen mögen zeigen, wie der Tarif sich in den 25 Jahren ausgewachsen hat. 1877 war der ganze Tarif 54 Seiten stark; der heute gültige hat 145 Seiten, wenn man den Nebengebührentarif und das alphabetische Verzeichniss zum Abschnitt A in der Abtheilung B ausser Betracht lässt, die in dem früheren Tarif fehlten. Die allgemeinen Tarifvorschriften nahmen damals — einschliesslich der Verzeichnisse der sperrigen Stückgüter und der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter — 8 Seiten ein, heute mit diesen jetzt besonders gedruckten Verzeichnissen 21. Eine Abnahme zeigt das Verzeichniss de

sperrigen Stückgüter: es ist von 37 auf 28 zurückgegangen. Erwähnt mag dabei sein, dass die völlige Beseitigung des Sperrigkeitszuschlages in den 25 Jahren wiederholt angeregt worden ist, dass man sich aber zu einem derartigen Vorgehen nicht entschliessen konnte. Das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Wagenladungsgüter ist dagegen von 69 auf 168 angewachsen. Die ganze Güterklassifikation konnte 1877 auf 8 Seiten untergebracht werden; heute erfordert sie 32. Endlich mögen noch die Positionen angegeben werden, die in den Spezialtarifen I—III aufgeführt sind. Es gehörten an:

	1877	1902
dem Spezialtarif I	69	97
„ „ II	50	94
„ „ III	40	195

Die Anordnung des Stoffes war, wie aus dem eingangs mitgetheilten Titel ersichtlich, 1877 in den Grundzügen dieselbe wie heute. Insbesondere die allgemeinen Tarifvorschriften waren damals schon ebenso aufgebaut, wie noch jetzt: Grundsätze für die Frachtberechnung, Auf- und Abladen der Güter, Bedeckung der Güter. Hinzugekommen ist nur ein vierter Abschnitt, der die frachtfreie Beförderung der Privatwagendecken und der den Absendern gehörigen Ladegeräthe usw. behandelt. Andererseits sind gerade die allgemeinen Tarifvorschriften am meisten ausgebaut worden, wie schon die oben angegebenen Zahlen erkennen lassen. Ob dabei nicht hier und da des guten zuviel geschehen ist, ob nicht die Klarheit und Uebersichtlichkeit durch das allzuviel von Sonderbestimmungen gelitten hat, kann mindestens fraglich erscheinen. Die sehr ins einzelne gehenden Vorschriften des jetzigen Tarifs wollen alle möglichen und vielleicht auch einige unmögliche Fälle regeln. Dabei sind dann zum Theil verschiedenartige Grundsätze angewendet worden, ohne dass vielleicht ganz zwingende Gründe vorlagen. Um ein Beispiel herauszugreifen: der Grundsatz, dass bei ungleich tarifirten, mit einem Frachtbrief aufgegebenen Gütern die Fracht für die ganze Sendung auf Grund des höchsten in Betracht kommenden Tarifsatzes berechnet wird, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe (bei Stückgütern ist auch getrennte Verpackung erforderlich) die Einzelberechnung sich billiger stellt — dieser Grundsatz gilt allgemein für Frachtgut, gleichgültig ob es als Stückgut oder als Wagenladung aufgegeben wird. Für Eilgut gilt er dagegen nicht: werden Güter des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter zusammen mit anderen Gütern auf einen Eilfrachtbrief aufgegeben, so wird Eilgutfracht für die ganze Sendung berechnet. Die etwa günstigere Einzelberechnung ist also nicht zugelassen. Durchschlagende Gründe für diese Abweichung wird man aus den Verhandlungen der Tarifkommission kaum entnehmen können. Man braucht vielleicht nicht soweit zu gehen, wie kürzlich ein Abfertigungsbeamter, der, wegen Nichtbeachtung der erwähnten Vorschrift zur Rechenschaft gezogen, in seinem Bericht diese Abweichung unwirsch als „Falle“ bezeichnete. Die Erfahrung lehrt leider, dass die Versender noch vielfach — zweifellos aus Unkenntniss — gegen diese Vorschrift verstossen. Und der Schaden trifft dann gewöhnlich die sogenannten kleinen Leute, die hauptsächlich beim Versand von Obst und Gemüse unter der Härte der Bestimmung zu leiden haben. Bei den Tarifvorschriften wird jedenfalls das Bestreben dahin gehen müssen, sie nach Möglichkeit von gar zu sehr spezialisirenden Bestimmungen freizuhalten und vorhandene Unebenheiten und Auswüchse, wo irgend angängig, zu beseitigen.

Die starke Vermehrung der Positionen der Güterklassifikation erklärt sich im wesentlichen durch die reichere Ausgestaltung des wirthschaftlichen Lebens. Eine den wirklichen Bedürfnissen Rechnung tragende Spezialisirung in der Güterklassifikation wird nicht von der Hand zu weisen sein. Um aber der Gefahr der Unübersichtlichkeit zu begegnen, wird es nöthig sein, die verschiedenen Positionen, soweit angängig, in Sammelpositionen zusammenzufassen, wie es in letzter Zeit auch hier und da schon geschehen ist. Freilich sind die Schwierigkeiten auch hier nicht gering. So ist es z. B. trotz aller angewendeten Bemühungen nicht gelungen, für Kupfervitriollösungen, Kupferklebekalkmehl und ähnliche Präparate eine tarifarisch brauchbare Gattungsbezeichnung zu finden; der Tarif führt noch jetzt die schönen Positionen Kupfervitriolspecksteinmehl, Kupferklebekalkmehl, Kupferschwefelkalkpulver und Kupferzuckerkalkmehl einzeln hinter einander auf. Auf eine möglichst klare und einfache Gestaltung der Güterklassifikation ist im übrigen seit einer Reihe von Jahren mit Erfolg hingearbeitet worden; freilich, vieles ist da noch zu bessern. Manche Positionen, wie Eisenwaaren und Holzwaaren, weisen in ihrer jetzigen Fassung einen unverkennbaren Fortschritt auf; bei anderen ist dagegen der Liebe Müh' bisher vergeblich gewesen. Es sei nur an die Position Holz erinnert: es gibt vielleicht in der ganzen Klassifikation kaum noch eine Position von gleicher Bedeutung, deren Fassung so viel zu wünschen übrig lässt.

Dem Theil I in seiner heutigen Gestalt ist allüberall anzumerken, dass er nicht aus einem Guss entstanden ist, sondern dass an ihm viele Jahre lang herumgemodelt worden ist. An vielen Stellen ist das spätere Einschieben und Anfügen neuer Vorschriften auch an der Form bemerkbar. Der Gebrauch verschiedenartiger Sprachwendungen für inhaltlich Gleiches wirkt nicht selten verwirrend. Da wäre es sicher an der Zeit, einmal den ganzen Theil I von Anfang bis zu Ende in Bezug auf Anordnung des Stoffes und Fassung der Vorschriften einer gründlichen Durchsicht zu unterziehen. Dabei würde auch auf ein gutes und reines Deutsch mehr noch als bisher Bedacht genommen werden können. Allerlei Sprachsünden sind ja im Laufe der Jahre schon ausgemerzt, aber viel ist noch nachzuholen, namentlich bei den Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung. Unser Sprachgewissen ist erfreulicherweise heute doch lebendiger, als vor 25 Jahren.

Alles das, was hier bezüglich der weiteren Ausgestaltung des Theiles I angeregt worden ist, gehört aber zu den kleinen Mitteln. Es fragt sich, ob diese genügen, um dem Theil I die Bedeutung für den Güterverkehr zu sichern, die ihm zukommen sollte. Vergegenwärtigen wir uns zunächst, welche Bedeutung der Theil I heute hat. Die nachfolgende Uebersicht lässt erkennen, für wieviel vom Hundert aller gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen in den Jahren 1890 und 1900 die Fracht nach dem einheitlichen Normaltarif erhoben worden ist. Es waren das

	1890	1900
bei allen deutschen Eisenbahnen	49,49	41,81
bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen .	43,95	38,60
„ „ bayerischen Staatsbahnen	71,86	45,94
„ „ sächsischen Staatsbahnen	88,14	67,31
„ „ württembergischen Staatsbahnen . .	50,42	55,36
„ „ badischen Staatsbahnen	44,01	47,50

Legt man nicht die beförderten Tonnen, sondern die gefahrenen Tonnenkilometer zu Grunde, so ergibt sich folgendes Bild:

	1890	1900
bei allen deutschen Eisenbahnen	50,79	37,85
bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen .	47,25	34,81
„ „ bayerischen Staatsbahnen	71,13	40,28
„ „ sächsischen Staatsbahnen	89,01	68,80
„ „ württembergischen Staatsbahnen . .	49,58	55,10
„ „ badischen Staatsbahnen	43,77	41,71

Danach werden auf den gesammten deutschen Eisenbahnen rund zwei Fünftel aller gegen Frachtzahlung beförderten Güter zu den Sätzen des einheitlichen Normaltarifs befördert. Der überwiegende Theil entfällt dagegen auf Ausnahmetarife, für die der Theil I B nur eine untergeordnete Bedeutung besitzt. Aus der Zusammenstellung ergibt sich aber auch weiterhin, dass das Verhältniss der nach dem einheitlichen Normal-

tarif beförderten Güter zu der Gesammtmenge der beförderten Güter im Laufe des Jahrzehnts sich erheblich zu Ungunsten des Normaltarifs verschoben hat. Das liegt nicht etwa an Besonderheiten der beiden Vergleichsjahre. Verfolgt man die Entwickelung von Jahr zu Jahr, so findet man eine stetige Zunahme in dem Antheil der Ausnahmetarife. Diese Erscheinung ist erklärlich, aber auch bedenklich. Sie ist erklärlich durch die zweifellos sinkende Tendenz der Gütertarife. Dass diese Tendenz nicht nur ein Schlagwort, sondern thatsächlich vorhanden ist, ergibt sich ohne weiteres, wenn man die Durchschnittseinnahmen für jedes im Güterverkehr beförderte Tonnenkilometer während eines längeren Zeitraumes vergleicht. Bei den preussischen Staatsbahnen beträgt z. B. die Einnahme in Pfennigen für das Tonnenkilometer:

1844 . . .	15	1879 . . .	4,33
1850 . . .	9,50	1898 . . .	3,63
1860 . . .	7,33	1899 . . .	3,55
1869 . . .	5,16	1900 . . .	3,52

Während hiernach 1879 die Durchschnittseinnahme für das Tonnenkilometer nur wenig niedriger war, als der normale Streckeneinheitssatz für das Tonnenkilometer im Spezialtarif I, ist sie jetzt fast auf den normalen Streckeneinheitssatz im Spezialtarif II gesunken. Die wirthschaftliche Entwickelung hat dahin geführt, dass für einen erheblichen Theil der auf den deutschen Eisenbahnen beförderten Güter die Sätze des einheitlichen Normaltarifs zu hoch sind. Das beweisen auch die von den meisten deutschen Eisenbahnen angenommenen allgemeinen Ausnahmetarife für geringwerthige Rohstoffe, Wegebaumaterialien, rohe Kalisalze und Düngekalk. Bei diesen staffelförmig gebildeten Ausnahmetarifen ergibt sich für verschiedene Entfernungen ein reiner Streckensatz für das Tonnenkilometer in Pfennigen in der aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlichen Höhe:

	100 km	200 km	300 km	400 km	500 km	1 000 km
Rohstofftarif	2,2	2,2	2,2	2,1	1,96	1,68
Wegebaumaterialientarif	1,8	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
Kalitarif	2,2	2,2	2,07	1,9	1,72	1,36
Düngekalktarif	2,0	1,7	1,6	1,55	1,52	1,46

Der reine Streckensatz ist danach theils bei allen Entfernungen, theils nur bei weiteren Entfernungen niedriger als der Streckensatz des Spezialtarifs III.

Der immer grösser werdende Antheil der Ausnahmetarife an dem gesammten Güterverkehr ist vorher aber auch als bedenklich bezeichnet worden. Darüber kann ja kein Zweifel obwalten, dass Ausnahmetarife in einem gewissen Umfange unumgänglich nöthig sind. Die wirthschaftlichen Verhältnisse, denen die Gütertarife gerecht werden sollen, sind in unserem deutschen Vaterlande zum Theil so verschiedenartig, dass eine Einheitlichkeit der Gütertarife nur in beschränktem Umfange möglich ist. Den Bedürfnissen, die nur für vereinzelte Versand- und Empfangsgebiete hervortreten, wird man immer durch örtlich gebundene Ausnahmetarife Rechnung tragen müssen. Die Bedenken, die sich gegen eine Zunahme dieser Art von Ausnahmetarifen richten, wurzeln wesentlich in der Besorgniss, dass die Tragweite derartiger Tarifmaassnahmen im voraus ausserordentlich schwer beurtheilt werden kann. Es wird kaum möglich sein, die hierin liegenden Gefahren sachlich zutreffender zu schildern, als es in den folgenden Sätzen geschehen ist, die der Begründung zum preussischen Gesetzentwurf betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat (vom 29. Oktober 1879) entnommen sind: „Die meisten Tarifermässigungen, welche für besondere Verkehrsrelationen nachgelassen werden, bringen nicht allein Denjenigen Vortheil, deren geschäftliche Verhältnisse dieser Verkehrsrelation entsprechen, sondern auch Denjenigen Nachtheil, welche mit einem konkurrirenden geschäftlichen Betriebe auf dasselbe Absatzgebiet angewiesen sind, ohne doch von der Verkehrsrelation, für welche die ausnahmsweise Ermässigung des Transportpreises nachgelassen ist, Gebrauch machen zu können. In dieser Hinsicht können die Wirkungen der Zulassung von Ausnahmetarifen weder von den Eisenbahnverwaltungen, noch von den staatlichen Aufsichtsbehörden völlig übersehen werden, weil die geschäftlichen Verbindungen der einzelnen Versender, die Produktionsbedingungen und die Begrenzung der Absatzgebiete der verschiedenen Produzenten sich ihrer genauen Kenntniss entziehen. Wiederholt sind Ausnahmetarife dieser Art, welche auf dringende Bitte der Interessenten dem eigenen Interesse der Eisenbahnen entsprechend zugelassen sind, unmittelbar nachher Gegenstand heftiger und berechtigter Beschwerden seitens konkurrirender Produzenten gewesen, deren Absatzgebiet durch solche Ermässigungen der fremden Konkurrenz eröffnet, unter Umständen ihrem eigenen geschäftlichen Verkehr völlig verschlossen wurde. Es ist daher durchaus zutreffend, dass durch eine solche Verschiebung der Transportpreise ebensowohl einer bestehenden Produktion die Existenzbedingungen entzogen, wie einer neuen Produktion gegeben werden können."

Bei den nicht örtlich gebundenen, sondern allgemein gültigen Ausnahmetarifen könnte es, sofern sie bei dem überwiegenden Theil der deutschen Eisenbahnen gelten, schliesslich als eine für die Sache ziemlich gleichgültige Aeusserlichkeit bezeichnet werden, ob sie als normale Tarife in den Theil I aufgenommen sind oder unter der Flagge von Ausnahmetarifen segeln. Dem ist jedoch nicht so. Solange die Tarifermässigungen in die Form von Ausnahmetarifen gekleidet sind, wird es immer einige Eisenbahnverwaltungen geben, die sich selbst gegen eine von der überwiegenden Mehrheit der Eisenbahnen durchgeführte Tarifmaassnahme ablehnend verhalten. Der Verkehrstreibende, der viel mit Eisenbahnfrachten rechnen muss, vermag aber die Fracht leichter und sicherer in Anschlag zu bringen, wenn er weiss, dass die gleichen Frachtgrundlagen für ganz Deutschland gelten, als wenn er in jedem Falle erst feststellen muss, ob die für eine Verkehrsbeziehung durch Ausnahmetarife eingeführten Frachtermässigungen auch für andere Verkehrsbeziehungen gelten. Wichtiger erscheint aber folgendes Bedenken gegen die Einführung allgemeiner Frachtermässigungen in der Form von Ausnahmetarifen. Derartige Tarifmaassnahmen werden gewöhnlich von e i n e r — meist grösseren — Eisenbahnverwaltung ausgehen. Die von der Tarifänderung zunächst beeinflussten Verwaltungen werden sich dann diesem Vorgehen anschliessen, um die Verkehrsinteressenten des eigenen Bezirkes nicht schlechter zu stellen und um etwaige Verkehrsablenkungen zu vermeiden. Dadurch werden wieder andere Verwaltungen veranlasst, in gleichem oder ähnlichem Umfange auch für ihren Bezirk der Tarifmaassnahme zu folgen. Nun wird es der Verwaltung, die mit der Einführung des Ausnahmetarifes vorangeht, auch bei der grössten Sachkenntniss und dem besten Willen nicht immer möglich sein, die Wirkungen der Tarifmaassnahme für andere deutsche Eisenbahngebiete von vornherein völlig zu übersehen. Wenn auch bei den deutschen Staatsbahnverwaltungen eine vorherige Mittheilung allgemeiner Ausnahmetarife üblich sein mag, so wird doch häufig die Zeit zwischen einer derartigen Mittheilung und der beabsichtigten Einführung des Ausnahmetarifes zu kurz sein, als dass auch die übrigen Staatsbahnverwaltungen eine eingehende Prüfung der ganzen Verhältnisse für ihren Bezirk vornehmen und sich über etwaige Aenderungen mit der Verwaltung verständigen könnten, die sich zu der Einführung des Ausnahmetarifes zuerst entschlossen hat. Wird dagegen eine Tarifermässigung im Rahmen des Theils I durchgeführt, so haben alle Verwaltungen die Möglichkeit, während der Verhandlungen der Tarifkommission und in der Generalkonferenz ihre etwaigen Bedenken und Wünsche zur Geltung zu bringen. Allerdings liegt dann unter Umständen die Gefahr nahe, dass die Einführung wirthschaftlich richtiger Tarifmaassnahmen unliebsam verzögert wird; man denke nur an die Einführung des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter. Aber mit einer solchen Möglichkeit wird man doch nicht immer zu rechnen haben.

Die Einführung von Tarifermässigungen im Rahmen des Theils I ist aber zur Zeit vielfach deshalb nicht möglich, weil — wie bereits oben nachgewiesen — die Sätze auch der niedrigsten Klasse des Normaltarifes immer noch höher sind, als die der ermässigten Tarife. Will man daher auch solche Tarifermässigungen im Theil I durchführen, so bleibt nichts anderes übrig, als der bislang niedrigsten Klasse (Spezialtarif III) eine noch billigere Klasse hinzuzufügen. Bei den Reformverhandlungen in den Jahren 1875 und 1876 hatten die Privatbahnen ursprünglich sieben Spezialtarife gewünscht. Auch der aus der Dresdener Generalkonferenz vom 29. und 30. Juli 1876 hervorgegangene Tarifentwurf sah noch vier Spezialtarife vor. Der Bundesrath aber machte die Zustimmung zu dem vorgeschlagenen Tarifsystem davon abhängig, dass nicht mehr als drei Spezialtarife eingeführt würden. Das war am 14. Dezember 1876. Seitdem sind nahezu 26 Jahre vergangen und die Verhältnisse haben sich wesentlich geändert. Es fragt sich, ob noch heute der Einführung eines Spezialtarifes IV unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen würden. Wollte man aber auch fernerhin an der Dreizahl festhalten und gleichwohl im Theil I Raum schaffen für Güter, die billigere Frachtsätze als die des Spezialtarifs III erheischen, so bliebe nichts anderes übrig, als einen der theureren Spezialtarife zu beseitigen. Der Gedanke ist nicht neu: schon 1883 ist die Aufhebung des Spezialtarifs I angeregt worden (Jahrg. 1883 S. 65 ff. dieser Zeitung). Es fragt sich nur, ob nicht die Aufhebung des Spezialtarifs II sich mehr empfehlen würde. Im Jahre 1900 sind auf den deutschen Eisenbahnen befördert worden: zu den Sätzen des Spezialtarifs I: 5,15 % aller gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen oder 12,32 % der nach dem einheitlichen Normaltarif beförderten Tonnen; zu den Sätzen des Spezialtarifs II: 2,60 % aller gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen oder 6,32 % der nach dem einheitlichen Normaltarif beförderten Tonnen.

Zu den Sätzen des Spezialtarifs I sind also rund doppelt so viel Mengen befördert worden als zu den Sätzen des Spezialtarifs II. Nicht berücksichtigt sind in den obigen Angaben die Güter, die in Mengen von 5 000 kg zu den Sätzen des Spezialtarifs II als Nebenklasse des Spezialtarifs III befördert worden sind; es sind dies 1,56 % aller gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen oder 3,73 % der nach dem einheitlichen Normaltarif beförderten Tonnen. Es wäre aber wohl angängig, den Spezialtarif II als Hauptklasse aufzuheben, als Nebenklasse für den Spezialtarif III jedoch bestehen zu lassen. Die Beseitigung des Spezialtarifs I oder II hat allerdings, sofern die jetzigen Einheitssätze beibehalten würden, ein Bedenken: der Sprung von der allgemeinen Wagenladungsklasse B nach Spezialtarif II (bei Aufhebung des Spezialtarifs I) oder vom Spezialtarif I zum Spezialtarif III (bei Aufhebung des Spezialtarifs II) wäre unverhältnissmässig gross. Ein Ausweg könnte vielleicht dadurch gefunden werden, dass man dem theuersten Spezialtarif einen Streckeneinheitssatz von 4 ₰ für das Tonnenkilometer gäbe.*) Schwierig würde auch die Ueberführung der jetzigen allgemein gültigen Ausnahmetarife in den Spezialtarif IV sein. Nicht nur, dass die Einheitssätze dieser durchweg staffelförmig gebildeten Tarife erheblich von einander abweichen — auch die Tarifgrundsätze selbst sind zum Theil von denen des Theils I verschieden (Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für einzelne Güter).

Wir stehen am Schluss unserer Betrachtungen. Sie konnten und sollten nichts anderes geben, als kurze Rückblicke auf einzelne besonders wichtige Wandlungen des Reformtarifs, die im Laufe der 25 Jahre durchgesetzt oder nur beabsichtigt worden sind, sowie einige Wünsche und Anregungen für die weitere Ausgestaltung des Tarifs. Schon dieser kurze Rückblick lässt erkennen — und eine eingehende Beschäftigung mit der Entwickelungsgeschichte des Reformtarifs bestätigt es — mit wie ungemeiner Sorgfalt und Hingebung allerorten an dem Tarif weitergearbeitet worden ist. Das wird jeder billig Urtheilende zugeben müssen, auch wenn er nicht überall mit dem einverstanden ist, was erreicht und was unterlassen worden ist. Einen Tarif, der allen Wünschen und Bedürfnissen der Verkehrsinteressenten und der Eisenbahnen gerecht würde, den wird es wohl nur im Wunschlande geben. In dieser unvollkommenen Welt müssen wir uns mit dem Erreichten bescheiden. Hoffen wir, dass der deutsche Eisenbahngütertarif Theil I auch kraft seiner weiteren Entwickelung die Bedeutung für den Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen haben werde, die ihm zukommt. Hn.

*) Das sind alles natürlich nur Gedanken und Anregungen, wie sie bei einer Beschäftigung mit der Frage unwillkürlich entstehen, deren Durcharbeitung aber umfangreiche Ermittelungen nöthig machen und über den Rahmen dieser Betrachtungen weit hinausgehen würde.

Müssen Bäume und Sträucher an Bahnstrecken rücksichtslos beseitigt werden?

Nothwendig ist es, den Pflanzenwuchs an Bahnstrecken überall da zu beseitigen, wo er die Uebersicht auf die Strecke sowie die gute Sichtbarkeit der Signale stört, die Uebersichtlichkeit auf Wegeübergängen beeinträchtigt oder Veranlassung zu Störungen in den Telegraphenleitungen gibt. Den Pflanzenwuchs rücksichtslos und in dem Umfange zu beseitigen, wie es in Nr. 91 d. Ztg. gefordert wird, ist offenbar zu weitgehend. Bedauerlich wäre es, wenn eine Hand sich fände, die mit einem Federstrich die Eisenbahnbäume und Eisenbahnsträucher zu Falle brächte. In früheren Jahren, als die Anlagen zur Erhöhung der Sicherheit des Betriebes noch in den Kinderschuhen steckten, da wurden nicht unbeträchtliche Mittel aufgewendet, um die Böschungen und Dispositionsländereien durch Anpflanzung von Obstbäumen und Sträuchern nutzbar zu machen. Heute soll das, was in jenen Jahren gepflanzt wurde, rücksichtslos vernichtet werden. Wie manchem im Dienst ergrauten Bahnwärter und Bahnmeister blutet das Herz, wenn er die Axt an die Wurzel der Bäume legen oder legen lassen muss, die er seiner Zeit pflanzte oder sorgsam pflegen liess. Was ist nun in der Reihe von Jahren aber nicht alles zur Erhöhung der Betriebssicherheit geschehen? Die Ueberwege sind vermindert oder in grösserem Umfange mit Schranken versehen worden, die Schrankenbedienung ist zumeist von der Streckenüberwachung getrennt, Vorsignale sind aufgestellt, elektrische Streckenblockung ist eingeführt usw. Wird darauf gehalten, dass der Lokomotivführer die Mastsignale gut sehen kann, nun, dann kann er bei „Fahrt frei" am Mast getrost seine Fahrt antreten. Die Bäume und Sträucher, welche an der Strecke stehen, empfindet er weniger unangenehm, als die sehr nahestehenden Pfeiler von Ueberführungen, die Konstruktionen eiserner Brücken, Futter- und Stützmauern, Gebäude, Telegraphenstangen usw. Eine gute Streckenübersicht ist dem Führer doch nicht überall zu bieten, auch wenn jeder Baum und jeder Strauch der Axt zum Opfer fiele. Wenn sich die Bahn in stark gekrümmter Linie durch hohe Einschnitte winden muss, die schliesslich beiderseits mit Schneezäunen begrenzt sind, da fehlt dem Lokomotivführer jeder Ueberblick. Auch der Lokomotivführer, der auf dem Schnellzug in dunkler Nacht rasend dahinbraust, er sieht in der Dunkelheit weder Baum noch Strauch. Erblickt der Führer am Mast das ihm die Fahrt erlaubende Licht, dann muss er vertrauen, dass seiner Fahrt ein Hinderniss nicht im Wege steht. Soll einem Zuge bei Gefahr ein Haltsignal gegeben werden, dann ist es, je nach der Uebersichtlichkeit der Strecke, bestimmungsgemäss in solcher Entfernung zu geben, dass der Zug vor dem Gefahrpunkt zum Halten gebracht werden kann. Die angestellten Versuche zur sicheren Deckung des Zugschlusses sind sicher noch nicht abgeschlossen. Ob Magnesiumfackeln eingeführt und auf die Dauer in Anwendung bleiben werden, ist mindestens zweifelhaft. Ist doch neuerdings schon von der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. ein elektrischer Zugdeckungsapparat praktisch erprobt worden, der sich als brauchbar erwiesen haben soll. Es darf wohl angenommen werden, dass die Zugdeckungsfrage im Laufe der Zeit auch noch ihre glückliche Lösung finden wird. Jetzt ist es aber sicher noch nicht an der Zeit, Bäume und Sträucher an den Bahnstrecken rücksichtslos zu beseitigen.

Wenn nach sorgsamer Prüfung in schonender Weise nur die Bäume und Sträucher beseitigt werden, welche nach irgend einer Richtung dem Betriebe thatsächlich schaden können, dann wird sich so mancher Baum und so mancher Strauch zur Freude unserer gefiederten Sänger erhalten lassen, die darin ihr Heim aufschlagen können. Ist doch neuerdings von dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten erst über die Bedeutung der Anpflanzungen auf Eisenbahngebiet für den Vogelschutz hingewiesen worden. Doch der Vogelschutz nicht allein, auch der heimische Obstbau, zu dessen Hebung sich überall Vereine zusammengeschlossen haben, würde sehr leiden, wenn die Eisenbahnverwaltung rücksichtslos den Baumwuchs an den Bahnstrecken beseitigen würde. Dankbar wäre anzuerkennen, wenn in schonender Weise auf die Erhaltung der Bäume und Sträucher an den Bahnstrecken hingewirkt würde. Den wenigen Reisenden, welchen das Vorüberhuschen der Bäume etwa lästig fallen sollte, bleibt es doch unbenommen, den Ausblick zu unterlassen, wie dies ja zumeist auch geschieht, wenn Züge auf dem Nachbargleis vorüberfahren, was gewiss unangenehmer empfunden wird, als die Bäume und Sträucher an der Strecke.

Z.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verstärkung des Oberbaues der preussischen Staatsbahnen.** Seit mehreren Jahren hat bekanntlich die preussische Staatseisenbahnverwaltung damit begonnen, auf den stark befahrenen Linien anstatt des bisher üblichen Oberbaues mit der 33 kg-Schiene einen verstärkten Oberbau mit der 42 kg-Schiene zu verlegen. Während indessen bislang dieser verstärkte Oberbau nur gelegentlich des durch den natürlichen Verschleiss bedingten Gleisumbaues zur Einführung gelangte, hat, einer Meldung der „B. Pol. Nachr." zufolge, der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich nunmehr entschlossen, die Hauptschnellzuglinien auch ohne Rücksicht auf den Verschleiss mit Beschleunigung zum Umbau mit verstärktem Oberbau zu bringen; gleichzeitig soll dabei die Zahl der einzulegenden Schwellen vermehrt werden. Durch den Etat für 1903 werden für diesen besonderen Zweck aller Voraussicht nach auch besondere Mittel über den gewöhnlichen Erneuerungsbedarf hinaus angefordert werden. Die Maassnahme entspringt in erster Linie dem Bestreben, die Betriebssicherheit den Verhältnissen der Neuzeit entsprechend zu erhöhen; sie bietet zugleich dem reisenden Publikum die Aussicht, dass die Belästigungen durch unruhigen Gang der Fahrzeuge sich wesentlich vermindern werden. Vom Standpunkte der Staatsfinanzen veranlasst diese Anordnung zwar zunächst eine Mehraufwendung an Kapital, auf die Dauer bringt sie aber wirthschaftliche Vortheile, weil einerseits die Unterhaltung der Strecken mit schwerem Oberbau billiger zu bewirken ist, andererseits die in die Gleise gesteckten grossen Eisenmengen nicht dauernd verloren gehen, sondern bei der späteren Auswechselung der Schienen wieder gewonnen werden. Besonders freudig wird aber die auch vom Finanzminister gebilligte Maassnahme von der Arbeiterschaft und der Industrie begrüsst werden, der in dieser Zeit allgemeiner Geschäftsstille eine solche erhebliche Vermehrung der Arbeitsgelegenheit ausserordentlich willkommen sein wird.

— **Nachtrag zur Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu dem preussischen Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892.** Aus dem diesen Nachtrag betreffenden gemeinschaftlichen Erlass der preussischen Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten vom 17. November d. J., dessen wesentlichen Inhalt wir in Nr. 95 S. 1444 d. Ztg. mittheilten, bringen wir hier folgende besonders wichtige Stellen zum Abdruck:

„Eine grundsätzliche und allgemeine Zurückstellung des Personals der Kleinbahnen vom Waffendienste im Mobilmachungsfalle stösst nach Benehmen mit dem Herrn Kriegsminister auf rechtliche Bedenken und würde ohne Schädigung wichtiger militärischer Interessen auch nicht durchführbar sein. Es ist indessen der bisherige Vorbehalt, die Zurückstellung von Kleinbahnpersonal nur in denjenigen einzelnen Fällen zu gewähren, in welchen durch die unbedingte Aufrechterhaltung des Betriebes ein thatsächlicher Vortheil für die Mobilmachung zu erwarten ist, fallen gelassen und nunmehr die Möglichkeit eröffnet worden, dass in dringlichen Ausnahmefällen auch besonders wichtige Interessen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden können.

In Würdigung der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Kleinbahnen ist ferner den Aufsichtsbehörden der Kleinbahnen eine Mitwirkung bei der Behandlung der Anträge der Kleinbahnverwaltungen auf Zurückstellung ihrer Bediensteten eingeräumt worden. Die Befürwortung solcher Anträge durch die Kleinbahnaufsichtsbehörden ist jedoch auf die dringendsten Fälle einzuschränken. Für die Entscheidung über die Anträge muss im Hinblick auf die in den einzelnen Korpsbezirken verschieden gearteten Mobilmachungsbedürfnisse in erster Linie das militärische Interesse bestimmend bleiben.

Kleinbahnen, die den militärischen Verpflichtungen nach § 9 B der Ausführungsanweisung nicht unterliegen, kann auch eine Zurückstellung von Personal nicht zugestanden werden. . . Mit den Verwaltungen der vor Erlass der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Kleinbahngesetze genehmigten Kleinbahnen, die die Erfüllung der militärischen Verpflichtungen nach § 9 B jener Ausführungsanweisung bisher abgelehnt haben, ist wegen Uebernahme der letzteren unter Hinweis auf die den Wünschen der Kleinbahnen auf Zurückstellung ihres Personals vom Waffendienste im Mobilmachungsfalle entgegenkommenden Bestimmungen unter IV des vorliegenden Nachtrags zur Ausführungsanweisung und auf die dazu vorstehend gegebenen Erläuterungen nochmals in Verbindung zu treten."

Aus dem Nachtrag selbst sind folgende Stellen von besonderem Interesse:

I. Während des mobilen Verhältnisses sind die Einberufenen der bewaffneten Macht (Heer und Marine) und des Landsturmes behufs Erreichung des Gestellungsortes mit allen fahrplanmässigen Zügen in jeder Wagenklasse, nöthigenfalls unter Zurückstellung alles anderen Personen- und Güterverkehrs, ohne Fahrkarte zu kostenfreier Benutzung der Bahn zuzulassen, und zwar: a) die Mannschaften des Beurlaubtenstandes gegen Vorzeigung des Gestellungsbefehls oder anderer Militärpapiere, b) die Mannschaften des Landsturmes innerhalb des betreffenden Korpsbezirkes auf Grund ihrer mündlichen Erklärung, dass sie dem Landsturm angehören und eingezogen sind, c) Kriegsfreiwillige und Freiwillige des Landsturmes auf Vorzeigung einer Bescheinigung der Ortsbehörde über Zweck und Ziel der Reise. Der Ausweis oder die mündliche Erklärung erfolgt den Kontrolbeamten gegenüber. Von Beibringung der unter a bezeichneten Ausweise kann abgesehen werden, wenn gegen die mündlichen Angaben über Zweck und Ziel der Reise Bedenken nicht bestehen. II. . . . . . III. Um den in Betracht kommenden Kleinbahnen schon im Frieden einen ungefähren Anhalt für die von ihnen im Mobilmachungsfalle zu beanspruchenden Leistungen zu geben, erhalten sie von den Bezirkskommandos von drei zu drei Jahren Angaben über die voraussichtliche Zahl der im Mobilmachungsfalle auf ihren Bahnstrecken zu befördernden Einberufenen sowie über die von diesen zu benutzenden Züge. Bei wesentlichen Abweichungen werden diese Angaben auch in der Zwischenzeit gemacht. IV. Anträge der Kleinbahnen auf Zurückstellung von Betriebsbediensteten vom Waffendienst im Mobilmachungsfalle, soweit das Personal dienstpflichtig ist oder als ausgebildet dem Landsturm II. Aufgebots angehört, sind — getrennt nach Bezirkskommandos — an den für die Kleinbahn zuständigen Regierungspräsidenten in Form von Listen und vierteljährlichen Nachtragslisten nach dem Muster 20 der Wehrordnung zu richten. Der Regierungspräsident prüft diese Listen usw., stellt für diejenigen Personen, deren Zurückstellung er im Einvernehmen mit der zuständigen königlichen Eisenbahndirektion für dringend nothwendig erachtet, Unabkömmlichkeitsbescheinigungen nach dem Muster 23 der Wehrordnung aus und übersendet Listen nebst Bescheinigungen dem zuständigen Bezirkskommando. Diese Festsetzungen gelten nicht für Kleinbahnen, die den Verpflichtungen unter B der Ausführungsanweisung zu § 9 nicht unterliegen. V. Die nachträgliche Entschädigung wird der Bahnverwaltung für die wirklich zur Beförderung gelangten Mannschaften nach den Sätzen des Militärtarifs gewährt. . . .

— **Die Ueberweisung der fälligen Nachnahmen aus dem Güterverkehr durch das Reichsbank-Girokonto** ist bei der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin von betheiligten Firmen angeregt worden. Diese hat deshalb bei den Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin angefragt, ob ein allgemeines Bedürfniss für eine derartige Einrichtung vorliege. Die Aeltesten haben erwidert, dass von Berliner Firmen wiederholt darauf hingewiesen worden sei, wie wünschenswerth es wäre, die Nachnahmen durch Reichsbank-Girokonto zu erhalten. Die Aeltesten unterstützen deshalb den Antrag aufs wärmste. Bei der grossen Ausdehnung, den der Giroverkehr der Reichsbank im Laufe der Zeit erfahren hat, würde die Abwickelung der Nachnahmezahlung auf diesem Wege für die betreffenden Kontoinhaber eine wesentliche Erleichterung bringen und schliesslich durch die hiermit verknüpfte Verringerung des Baarverkehres auch die Eisenbahndienststellen entlasten.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. November d. J. in 11 Arbeitstagen 200 870 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 261 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 203 912 und auf den Arbeitstag 16 993 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 30. November d. J. auf den Arbeitstag 1 268 mehr und im ganzen 3 042 Doppelwagen oder 1,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. November d. J. 29 721 Doppelwagen gegen 28 636, in Oberschlesien 75 356 Doppelwagen gegen 75 554 und in den drei Bezirken zusammen 305 947 Doppelwagen gegen 308 102 und war demnach im Saarbezirk 1 085 Doppelwagen oder 3,8 % höher, in Oberschlesien 198 Doppelwagen oder 0,2 % niedriger und in den drei Bezirken zusammen 2 155 Doppelwagen oder 0,7 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901. Die Ausfälle sind auf die um 1 Arbeitstag kürzere Arbeitszeit zurückzuführen.

Im ganzen Monat November d. J. stellt sich der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 416 948 Doppelwagen gegen 398 734, im Saarbezirk auf 59 504 Doppelwagen gegen 55 129, in Oberschlesien auf 157 718 Doppelwagen gegen 152 638 und in den drei Bezirken zusammen auf 634 170 Doppelwagen gegen 606 501 und betrug demnach im Ruhrbezirk 18 214 Doppelwagen oder 4,6 %, im Saarbezirk 4 375 Doppelwagen oder 7,9 %, in Oberschlesien 5 080 Doppelwagen oder 3,3 % und in den drei Bezirken zusammen 27 669 Doppelwagen oder 4,6 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen 11 Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 4 391 659 Doppelwagen gegen 4 445 412, im Saarbezirk 660 512 Doppelwagen gegen 651 075, in Oberschlesien 1 585 489 Doppelwagen gegen 1 652 706 und in den drei Bezirken zusammen 6 637 660 Doppelwagen gegen 6 749 193 und ist demnach im Ruhrbezirk 53 753 Doppelwagen oder 1,2 % niedriger, im Saarbezirk 9 437 Doppelwagen oder 1,4 % höher, in Oberschlesien 67 217 Doppelwagen oder 4,2 % niedriger und in den drei Bezirken zusammen 111 533 Doppelwagen oder 1,7 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 30. November d. J. 66 606 offene Wagen gegen 69 348 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 2 742 oder 3,9 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

— **Zur Personentarifreform** schreibt das „Dresdner Journal“: Die angeblich von zuverlässiger Seite stammende Meldung eines Provinzialblattes, die Eisenbahnverwaltungen von Preussen und Bayern hätten es abgelehnt, sich der sächsischerseits geplanten Eisenbahntarifreform anzuschliessen, ist schon deshalb unrichtig, weil diese Verwaltungen zur Zeit von den speziellen Vorschlägen der sächsischen Regierung offiziell noch gar nicht in Kenntniss gesetzt worden sind. Auch sind die Erwägungen über die Reform im Schoosse der Regierung noch nicht abgeschlossen.

— **Der Ausschuss des deutschen Handelstages** hielt am 5. und 6. d. Mts. in Berlin eine Sitzung ab, in der u. a. beschlossen wurde, für den Ausschuss der Verkehrsinteressenten der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen den Kommerzienrath Skene-Klettendorf als Mitglied, Dr. Kauffmann-Wüstegiersdorf als dessen Stellvertreter vorzuschlagen. Einem Antrag, für Beseitigung des Wagenstandgeldes für Sonn- und Feiertage einzutreten, beschloss der Ausschuss auf Empfehlung des Geheimen Kommerzienraths Michel-Mainz nicht zu entsprechen, da in erster Linie zur Verhütung von Wagenmangel ein schneller Wagenumlauf erwünscht sei.

— **Vertheilung des Beuthpreises.** In der Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningeniöre am 2. d. Mts. wurde der Bericht des Preisrichterausschusses über das Ergebniss des diesjährigen Beuthpreisausschreibens erstattet, welches die folgende im Wortlaut mitgetheilte Aufgabe stellte:

„Für einen Flusshafen ist eine Vorrichtung zu entwerfen, mit der sich in 24 Stunden bis zu 24 000 t Kohle aus Eisenbahnwagen mit Seitenentladung in Flussschiffe verladen lassen. Der Unterschied zwischen höchstem und tiefstem Wasserstand beträgt 10 m. Die Eisenbahnwagen haben gleiche Bauart und übereinstimmende Abmessungen; ihr Ladegewicht ist 30 t. Sie werden in geschlossenen Zügen der Ladevorrichtung zugeführt und in Gruppen, die der jeweiligen Schiffslänge entsprechen, gleichzeitig entladen. Es wird angenommen, dass bei Ankunft der Züge stets Schiffe zur Aufnahme der Kohlen bereit liegen, und dass eine getrennte Unterbringung verschiedener Kohlensorten in den einzelnen Schiffsabtheilungen nicht erforderlich sei. Um zu ermöglichen, dass Schiffe von beliebiger Quertheilung ohne Verholen und überhaupt mit geringstem Zeitverlust beladen werden können, sollen die Schüttrinnen bereits beim Wechseln eines Schiffes so eingestellt werden, dass das Abstürzen der Kohlen in das folgende Schiff in der für dieses vortheilhaftesten Weise erfolgt. Die Einstellung der Schüttrinnen soll von einem Punkt aus nach einer Zeichnung bewirkt werden. Für jede der im Hafen erfahrungsmässig vorkommenden Schiffsformen wird eine solche Zeichnung bereit gehalten. Alle Einrichtungen müssen so getroffen werden, dass Schiffskörper und Kohlen beim gesammten Verladevorgang so wenig wie möglich leiden. Die Ladevorrichtung soll bei allen Wasserständen benutzbar sein und zum Hafen sowie zu den Hafengleisen so liegen, dass weder die Schiffe, noch die Kohlenzüge rückläufige Bewegungen auszuführen haben.“

Insgesammt waren 15 Lösungen eingegangen, von denen jedoch von Hause aus drei wegen mangelhafter Erfüllung der Aufgabe ausscheiden mussten. Von den übrigen 12 Lösungen wurden vier eines Preises für würdig befunden. Es erhielten: den dem Verein vom Kaiser bewilligten Staatspreis von 1 700 *M* und die goldene Beuthmedaille des Vereins der Regierungsbauführer Suchowiak (Hannover); die goldene Beuthmedaille des Vereins die Regierungsbauführer Schilling (Berlin), Wagner (Mainz) und Stellfeld (Magdeburg).

Sämmtliche 12 Arbeiten werden dem preussischen technischen Oberprüfungsamt vorgelegt werden, das unter ihnen noch eine Auswahl derjenigen Lösungen treffen wird, welche als häusliche Arbeit für das zweite Staatsexamen angerechnet werden können.

— **Personalnachrichten.** Der Finanzrath Wieser, Vorstand des Revisorats bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, ist seinem Ansuchen gemäss in den Ruhestand versetzt worden.

Oesterreich.

— **Die finanzielle Wirkung der Verstaatlichung.** In der Sitzung des Staatseisenbahnraths vom 2. d. Mts. hat diese Körperschaft den Beschluss gefasst, die Regierung zu ersuchen, Berechnungen anzustellen und dem Staatseisenbahnrathe vorzulegen hinsichtlich: „a) des finanziellen Erfolges der einfachen Uebertragung der gegenwärtigen Staatsbahntarifsätze auf die zu verstaatlichenden Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahngruppe und b) der Umgestaltung, welche sowohl die Einheitstaxen als auch erforderlichenfalls schematisch der Staatsbahntarif erfahren müsste, damit die volkswirthschaftlich äusserst wünschenswerthe, ja geradezu dringende Fortführung der Verstaatlichung ihre gegenwärtige staatsfinanzielle Bedenklichkeit verliere.“

In der am 5. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Staatseisenbahnraths (über den sonstigen Verlauf derselben wird in der nächsten Nummer dieser Zeitung berichtet werden) brachte der Berichterstatter des Ausschusses für kommerzielle und Tarifangelegenheiten die im Ausschusse erfolgten Mittheilungen des Vertreters des Eisenbahnministeriums über die im Sinne des vorstehenden Beschlusses des Staatseisenbahnraths angestellten Berechnungen zur Kenntniss des Staatseisenbahnraths. Nach diesen Mittheilungen sind vom Eisenbahnministerium in die Berechnung der finanziellen Wirkung der Uebertragung des gegenwärtigen Gütertarifs der Staatsbahnen auf die zu verstaatlichenden Bahnen ausser den im obigen Beschlusse genannten Linien der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahngruppe auch die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einbezogen worden, da auch die Verstaatlichung dieser Bahn vom Staatseisenbahnrathe angeregt worden ist.

Die Berechnungen sind in sehr eingehender Weise durchgeführt worden und haben daher umfangreiche Arbeiten erfordert. Sie beruhen zwar vielfach auf Schätzungen und Annahmen, die jedoch derart vorsichtig gehalten sind, dass die Ziffernergebnisse der Wahrheit jedenfalls nahe kommen. Bei Aufstellung der bezüglichen Berechnungen sei namentlich zu berücksichtigen gewesen, dass durch die Uebertragung des Staatsbahntarifsatzes auf die oben genannten Bahnen nicht nur deren Lokalverkehr, sondern auch der Wechselverkehr zwischen diesen und den anschliessenden Staatsbahnen beeinflusst werde, was eine Folge des den Tarifen der österreichischen Bahnen zu Grunde liegenden Staffeltarifsystems sei. Hiernach werde unter Mitberücksichtigung der Verschiebung der Einnahmen auch hinsichtlich der anschliessenden Linien des bisherigen Staatsbahnnetzes für den Fall der Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft allein aus der Anwendung des Gütertarifs der Staatsbahnen ein Ausfall von 7 000 000 Kr.

ebenso bei der Nordwestbahngruppe allein von 5 000 000 Kr. und bei der Nordbahn ein solcher von 1 500 000 Kr. ermittelt. Bei Verstaatlichung aller genannten Bahnen ergäbe sich als Wirkung der Durchrechnung der Tarife der Staatsbahnen im Wechselverkehr zwischen diesen Bahnen und mit den bestehenden Staatsbahnlinien ein weiterer Ausfall von 4 000 000 Kr., so dass der gesammte Ausfall an Einnahmen ungefähr 17 500 000 Kr. betragen würde.

Noch weit schwieriger als die besprochenen Berechnungen gestalten sich nach den Mittheilungen des Vertreters des Eisenbahnministeriums die Studien hinsichtlich der Umgestaltung, welche der Gütertarif der Staatsbahnen erfahren müsste, um die Fortführung der Verstaatlichung ohne Schädigung der Staatseinnahmen durchführen zu können.

Um die Schwierigkeit, welche die Erstellung der neuen Tarife verursachen, und den Umfang der bezüglichen Arbeiten zu kennzeichnen, wurde vom Vertreter des Eisenbahnministeriums darauf hingewiesen, dass die Anzahl der Stationen des Hauptbahnnetzes der österreichischen Staatsbahnen gegenwärtig auf den westlichen Linien 696 und die auf den östlichen 318 betrage, beide Liniengruppen daher zusammen 1 014 Stationen haben. Bei der Uebernahme der genannten Bahnen würde sich die Anzahl der Stationen bei der Staatseisenbahngesellschaft um 193, bei der Nordwestbahn um 220 und bei der Nordbahn um 191, also um 604 vermehren. Wenn hiernach schon die Umarbeitung des Lokaltarifes sehr langwierige Arbeiten verursache, so steigern sich die Schwierigkeiten noch bei der Umarbeitung der direkten Tarife, und habe die Erfahrung anlässlich der Durchführung von stattgehabten Aenderungen an dem Staatsbahntarife ergeben, dass schon beim gegenwärtigen Staatsbahnnetze zur vollständigen Umarbeitung der direkten Tarife ein Zeitraum von etwa vier Jahren erforderlich sei. In Anbetracht dessen sei es nicht möglich, bei allmählicher Verstaatlichung der in Rede stehenden Bahnen auch ebenso schrittweise die Vereinheitlichung der Gütertarife hinsichtlich der einzelnen Linien vorzunehmen, zumal der Hinzutritt einer neuen verstaatlichten Bahn immer wieder bedingen würde, die schon bewirkte Arbeit wenigstens zum Theile wieder von vorn zu beginnen.

Wenn daher das in Rede stehende Verstaatlichungsprogramm nicht auf einmal, sondern nur allmählich durchgeführt werden sollte, werde nichts anderes erübrigen, als bis zum Abschlusse der ganzen Sache auf den nach und nach verstaatlichten Linien die bestehenden Tarife aufrecht zu erhalten. Der Zeitpunkt, bis zu welchem die Vereinheitlichung der Tarife zwischen den bestehenden und den zu verstaatlichenden Bahnen auf Grund des gegenwärtigen Tarifs der Staatsbahnen oder eines geänderten platzgreifen könne, lasse sich daher gegenwärtig auch nicht annäherungsweise feststellen. Eine Tarifänderung könne jedoch nicht für einen unbekannten späteren Termin geplant werden, da sich ein Gütertarif naturgemäss den jeweiligen wirthschaftlichen Verhältnissen anpassen müsse. Auch könne, wenn eine Tariferhöhung geplant werde, nicht an eine überall gleichmässige Erhöhung der Tarife gedacht werden, sondern es müssen die zulässigen Erhöhungen unter genauer Erwägung der volkswirthschaftlichen Verhältnisse hinsichtlich einzelner Artikelgruppen genau geprüft werden. In Oesterreich seien auch die Schwierigkeiten der Umarbeitung der Tarife bei eintretenden Verstaatlichungen grösser als in Deutschland, da die österreichischen Tarife, wie bereits erwähnt, auf dem Staffeltarifsystem beruhen, während in Deutschland im wesentlichen Kilometertarife bestehen. Aus allen diesen Gründen seien die Arbeiten des Eisenbahnministeriums betreffend Aufstellung eines neuen Staatsbahntarifs, welcher den im Beschlusse des Staatseisenbahnrathes angedeuteten Zweck erreiche, noch nicht zum Abschlusse gelangt, doch geben die angestellten Berechnungen die Beruhigung, dass die in Rede stehenden Einnahmenausfälle nicht zu gross sind, um nicht durch Tarifänderungen in dem angedeuteten Sinne ausgeglichen werden zu können.

Der Berichterstatter des Staatseisenbahnraths hob anknüpfend an diese Mittheilungen hervor, dass im Ausschusse von allen Rednern die bedeutende Leistung, welche in einer verhältnissmässig kurzen Zeit vom Eisenbahnministerium durchgeführt wurde, anerkannt worden sei. Es sei aber auch andererseits der Wunsch und die Hoffnung ausgedrückt worden, dass das Ministerium die Arbeiten, soweit sie noch nicht zum Abschlusse gediehen sind, stets im Auge behalten und bemüht sein werde, sie fortzuführen.

Der Berichterstatter schloss seine Ausführungen, indem er namens des Ausschusses den Antrag stellte: „Der Staatseisenbahnrath nimmt die Mittheilungen des Vertreters des Eisenbahnministeriums mit Dank zur befriedigenden Kenntniss und ersucht das Eisenbahnministerium, die eingeleiteten Arbeiten fortzusetzen.“ Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

— **Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** wird in der vom Polenklub des österreichischen Abgeordnetenhauses der Regierung überreichten Denkschrift mit der Nothwendigkeit für den Staat begründet, eine selbständige Bahn- und Tarifpolitik zu erlangen, nicht nur im Inlande, sondern auch bei Tarifverhandlungen mit den deutschen und russischen Bahnen. Weder der kostspielige Neubau einer neuen südlichen Eisenbahnlinie, noch die beabsichtigte Verstaatlichung der Linien der Staatsbahngesellschaft, noch die Zollpolitik des Staates können allein das gewünschte Ergebniss liefern. Der Bau des Donau-Oderkanals werde den Ertrag der Nordbahn in absehbarer Zeit nicht schädigen, da der Kanal bis 1912 überhaupt nicht ausgebaut sein wird und die anderen Kanäle erst im Laufe von 20 Jahren ausgebaut werden sollen. Ueberdies unterliegt es keinem Zweifel, dass während des Kanalbaues infolge des gesteigerten Frachtenverkehres das Erträgniss der Nordbahn sich steigern werde. Schon aus diesem Grunde sollte man die Verstaatlichung der Nordbahn nicht länger hinausschieben. Es sei übrigens nach den in England und Deutschland gemachten Erfahrungen anzunehmen, dass der Verkehr der Nordbahn auch nach Eröffnung des Kanals nicht leiden werde.

— **Das Stuttgarter Südbahnkomitee über die Verbesserung der finanziellen Verhältnisse dieser Bahn.** Das Stuttgarter Komitee nimmt in der Südbahnfrage eine gesonderte Stellung ein. Während das französische Komitee den Standpunkt vertritt, dass der Südbahn Zugeständnisse in weitem Maasse zur Erleichterung des Prioritätendienstes zu machen sind, hat das Stuttgarter Komitee zum Schutze der deutschen Besitzer von Prioritätsaktien eine wesentlich verschiedene Auffassung. Es weist in einer zur Veröffentlichung bestimmten Mittheilung darauf hin, dass in dem ungünstigsten Jahre, dem Jahre 1901, sich ein Abgang von $2^2/_3$ Millionen Kronen ergeben habe. Damals wurde an die den 3 prozentigen Obligationen nachgehenden 4 prozentigen Obligationen sowie an Zinsen der schwebenden Schuld eine Summe von 6 000 000 Kr. bezahlt. Daraus müsse der Schluss gezogen werden, dass die Zinsen- und Tilgungslast für die 3 prozentigen Obligationen im vollen Maasse gesichert sei, ja, es verbleibe sogar noch ein namhafter Betrag für die in der bücherlichen Rangordnung nachfolgenden 4 prozentigen Prioritäten. Die Inhaber der 3 prozentigen Prioritäten haben daher keinen Grund, die Tilgungspläne der bis zu den Jahren 1949 und 1954 zu Ende gehenden Serien ausdehnen und damit auch ihre Sicherheit gefährden zu lassen. Alle Besitzer der 3 prozentigen Obligationen haben das gleiche Interesse, die planmässige Verloosung unverkürzt aufrechterhalten zu sehen. Die Inhaber der 3 prozentigen Prioritäten haben daher nach Ansicht des Stuttgarter Komitees dringend Veranlassung, den Anträgen der Verwaltung Widerstand zu leisten. Das Komitee ist weiter der Ansicht, dass eine wirkliche Konsolidirung und die Beschaffung der Mittel für die Investitionen nicht mehr durch Aufnahme weiterer Schulden, sondern nur durch Zusammenlegung der Aktien und Ausgabe von Prioritätsaktien erreicht werden könne.

— **Staatliche Bestellungen für die Industrie.** Das Eisenbahnministerium hat sämmtliche Staatsbahndirektionen beauftragt, alle für das Jahr 1903 in sicherer Aussicht stehenden sowie etwaige noch rückständige Bestellungen an Brückenbestandtheilen und Gegenständen der mechanischen Einrichtung baldmöglichst zur öffentlichen Ausschreibung gelangen zu lassen und bei der Zuwendung solcher Bestellungen für eine thunlichst gleichmässige Betheiligung der in Betracht kommenden Industriewerke Sorge zu tragen. Ausserdem wurden die genannten Dienststellen angewiesen, nachdrücklichst dahin zu wirken, dass die Unternehmer von Staatseisenbahnbauten ihren Bedarf an Hilfsmaschinen aller Art ausschliesslich durch inländische Erzeugnisse decken.

— **Petroleumfeuerung für Lokomotiven.** Eine Abordnung der galizischen Petroleumindustriellen begab sich kürzlich zum Eisenbahnminister, welchem sie ihre Wünsche in Angelegenheit der Verwendung von Petroleum für die Lokomotivfeuerung vorbrachte. Der Minister versprach alles mögliche zu thun. Er habe die Staatsbahndirektion in Lemberg beauftragt, mit den Petroleumerzeugern über die Bedingungen der Verwendung des Petroleums zur Beheizung von Lokomotiven eine Einigung zu erzielen. Man rechnet im Anfang auf einen Verbrauch von rund 25 000 t jährlich für Beheizung der Lokomotiven.

— **Die Zugverspätungen auf den österreichischen Eisenbahnen** betrugen in der Zeit vom Juli bis September d. J. bei den österreichischen Staatsbahnen 1,3 % und bei den wichtigsten Privatbahnen (Nordwestbahn, Staatseisenbahngesellschaft, Südbahn, Nordbahn) 1,6 %. Gegen die gleiche Zeit des Vorjahres ist das Ergebniss bei den österreichischen Staatsbahnen um 0,2 %, bei den genannten Privatbahnen um 0,3 % günstiger. Unter den letzteren zeigt die österreichische Nordwestbahn mit 0,4 % das günstigste Ergebniss.

— **Die Eisenbahnen gegen die Steuereinhebungspflicht des Dienstgebers.** Die grösseren österreichischen Privatbahnen

haben dem Finanzministerium eine Denkschrift überreicht, in welcher die Aufhebung der gesetzlichen Verpflichtung des Dienstgebers, die auf die Dienstbezüge seines Personals entfallende Steuer von diesen Bezügen abzuziehen und an die Staatskasse abzuführen, angestrebt wird. Diese Einrichtung habe in der Regel die Ueberwälzung der Steuer auf den Dienstgeber nach sich gezogen und dies wieder die bedauerliche Folge gezeitigt, dass die Dienstnehmer, die eigentlichen Steuerpflichtigen, der Bekenntnisslegung und der Steuervorschreibung, insbesondere der Feststellung des Ausmaasses der steuerpflichtigen Dienstbezüge, zumeist eine nur unzulängliche Aufmerksamkeit zuwenden. Infolge dessen werden zahllose dem Gesetze nicht entsprechende Steuervorschreibungen unangefochten gelassen und zum Theile auch hervorgerufen, indem beispielsweise die gesetzlich zulässigen Abzüge (insbesondere solche, die mit dem Dienstverhältnisse nicht im Zusammenhange stehen) und Steuerermässigungen nicht geltend gemacht werden. Aus der getrennten Veranlagung der Dienstbezüge und des sonstigen Einkommens erwachsen auch technische Schwierigkeiten und erhebliche Mehrkosten. Aus diesen Gründen wird in der Denkschrift eine Aenderung der gesetzlichen Bestimmungen über die Entrichtung der Personaleinkommensteuer von Dienstbezügen angeregt. Ueberdies enthält die Denkschrift den Wunsch nach Beseitigung der die gesetzliche Steuerfreiheit der belasteten Dienstbezüge der Privatbahnbediensteten einschränkenden Ministerialverfügungen.

— **Hofrath Heindl †.** Der Stellvertreter des Generalinspektors der österreichischen Eisenbahnen, Hofrath Heindl, ist am 27. November d. J. zu Wien im Alter von 66 Jahren gestorben. Heindl war einer der hervorragendsten Eisenbahntechniker Oesterreichs. Im Jahre 1858 vollendete er die Studien an der Wiener technischen Hochschule, begann seine Thätigkeit im Eisenbahnfach bei den südlichen Staatsbahnen und wurde am 1. Januar 1874 zur Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen als Referent für Oberbau und Stationsanlagen berufen. Im Jahre 1889 übernahm er die Leitung der Betriebsabtheilung dieser Behörde und bei Errichtung des Eisenbahnministeriums wurde er zum Hofrath und Stellvertreter des Generalinspektors der österreichischen Eisenbahnen ernannt. Heindl wurde insbesondere durch das im Jahre 1882 patentirte und im Jahre 1885 vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen preisgekrönte System Heindl für eisernen Querschwellen-Oberbau bekannt; dieser Oberbau war bis Ende 1900 in Oesterreich-Ungarn auf 100 km, bei den bayerischen Staatsbahnen auf 1231 km, bei den württembergischen Staatsbahnen auf 227 km und auch bei anderen fremdländischen Bahnen auf grösseren Strecken verlegt.

Ungarn.

— **Reform des Zonentarifs.** Die Meldung eines ungarischen Blattes, dass der geänderte Personen-Zonentarif der ungarischen Staatsbahnen erst am 1. Juli 1903 ins Leben treten werde, entbehrt, wie von zuständiger Stelle mitgetheilt wird, jeder Grundlage. Der geänderte Personen-Zonentarif, dessen Bestimmungen bereits kundgemacht sind, wird am 1. Januar 1903 ins Leben treten.

— **Zurückweisung der in ungarischer Sprache ausgefertigten Frachtbriefe wegen Mangels einer deutschen Uebersetzung.** Nach den Zusatzbestimmungen zum österreichisch-ungarischen Betriebsreglement kann im Gebiete der ungarischen Krone die Ausfertigung des Frachtbriefes in ungarischer oder deutscher, in Kroatien auch in kroatischer Sprache erfolgen. Sofern aber die Sendungen nach Stationen bestimmt sind, in welchen die zur Ausfertigung des Frachtbriefes gebrauchte Sprache nicht landesüblich ist, ist allen in den Frachtbriefen enthaltenen anderssprachigen Eintragungen eine genaue deutsche Uebersetzung beizugeben. Von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wurde nun angeordnet, dass die Frachtbriefe für Sendungen, die auf Stationen der ungarischen Staatsbahnen zur Aufgabe gelangen und nach Oesterreich bestimmt sind, zurückgewiesen werden sollen, falls den Eintragungen in ungarischer oder kroatischer Sprache die genaue deutsche Uebersetzung nicht beigefügt ist.

— **Die Haftpflicht der elektrischen Bahnen** für die durch Unfälle veranlassten körperlichen Verletzungen ist nach einer Entscheidung der königlich ungarischen Kurie auf Grund des Gesetzartikels XVIII vom Jahre 1874 (Eisenbahnhaftpflichtgesetz) zu beurtheilen.

Uebrige europäische Länder.

— **Umbau und Erweiterung des Brüsseler Hauptbahnhofs.** Die Veränderungen, welche an den Plänen für den Brüsseler Centralbahnhof infolge der Besprechungen zwischen der Stadt und dem Staat vorgenommen sind, werden in der „Chronique des travaux publics“ eingehend geschildert. Wir entnehmen daraus folgendes: Die Zahl der Gleise soll nur noch 8 statt 10 betragen. Der Bahnhof wird eine Länge von 180 m haben und durch den Fortfall zweier Gleise dessen Breite auf $67^1/_2$ m verringert werden. Nach den Plänen vom Jahre 1900 sollte der Bahnhof zwei Flügel haben, einen zur Abfertigung des Gepäcks, den anderen zur Abfertigung der Reisenden. Einer der geplanten beiden Flügel ist in Fortfall gekommen, so dass der Bahnhof nur eine Fassade nach der Strasse bekommt, und zwar wird die Seitenfassade die Hauptfassade. Die Vorhalle (vestibule) wird 45 m lang und 15 m breit; diese Verhältnisse, so sagt der Bericht, sind den Einrichtungen der grössten deutschen Bahnhöfe, der geräumigsten in Europa, vergleichbar. Die Planänderung wirkt günstig auf die Anlage der Zugänge zum Bahnhof ein; die „Rue Courbe“ des Planes Maquet wird zur Ausführung kommen und so vom unteren Theil der Rue de la Montagne aus ein breiter platzartiger Zugang bis zur Höhe des Mont-des-arts hergestellt werden, auf den zwei neue, mit Durchbrechung der Park-Sackgasse und Weiterführung anderer Strassen zu erzielende Strassen münden sollen. Die grossartigen Arbeiten, welche das alte Brüssel verändern und verjüngen werden, sollen stückweise nach einander ausgeführt werden. Während dieser Strassenbauten würde auch der Verbindungstunnel zwischen dem Nord- und dem Südbahnhof begonnen werden. In Brüssel scheint man, durch die bisherigen Verzögerungen des Bahnhofs überaus misstrauisch gemacht, diese Ankündigungen noch keineswegs zuversichtlich aufzunehmen. Ironisch bemerkt dazu die „Indépendance belge“: Herrliche Aussichten! Es handelt sich nur noch darum, anzufangen. Wenn Brüssel nach Boitsfort kommt, haben wir ein Vierteljahrhundert zu warten. Und bis dahin, wie der brave Mann sagte, ist der Esel oder ich gestorben.

— **Aufkommen der Staatsgarantie für Eisenbahnunfälle in Frankreich.** Die französischen Eisenbahnkonventionen von 1863 enthielten keine Bestimmung darüber, ob die infolge von Unfällen entstandenen Kosten, u. a. die an die Opfer zu zahlenden Entschädigungen, unter die Betriebskosten fallen. Die Konventionen von 1883 haben ausdrücklich festgestellt, dass dies zutrifft und somit die vom Staate geleistete Zinsgewähr auch für Unfälle einzutreten hat. Nun fallen aber die algerischen Linien nicht unter die 1883er Konventionen. Deshalb kam jetzt die Frage vor dem Staatsrath zum Austrag. Dieser entschied im vorliegenden Streit, dass die Unfallkosten dem Betrieb aufzurechnen sind; das Urtheil lässt aber offen, ob das grundsätzlich immer so und nicht anders ist, wenn der Unfall durch grobes Verschulden der Angestellten der Eisenbahngesellschaft entstanden ist.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** im laufenden Jahre zeigen ungefähr dieselbe leichte Besserung gegenüber dem Vorjahre, wie die der preussischen Staatsbahnen. Vom 1. Januar bis 11. November — die Einnahmen werden wochenweise veröffentlicht — haben die sechs grossen Eisenbahngesellschaften und die des Staatsbahnnetzes ungefähr 17500000 Fr. mehr ergeben. Auch kilometrisch weisen alle Netze Mehreinnahmen auf, mit Ausnahme der Nordbahn, bei welcher der Ausstand der Kohlenarbeiter besonders ungünstig einwirkte. Verhältnissmässig am besten schneidet das französische Staatsbahnnetz mit 2,72 % Mehreinnahme auf das Kilometer ab.

— **Der schwere Eisenbahnunfall bei Arleux** auf der französischen Nordbahn, bei dem einige 20 Reisende ums Leben kamen, gelangt jetzt vor der Strafkammer in Douai zur Verhandlung. Neben dem Hauptschuldigen, dem Weichensteller Moreau, sind fünf höhere Beamte, so der Bahnhofsvorstand, die Betriebs- und Kontrolingeniöre und der „Distriktschef“ wegen Vernachlässigung ihnen obliegender Sorgfalt angeklagt.

— **Parlamentarische Genehmigung des Bundesbahnenbudgets in der Schweiz.** Nachdem im eidgenössischen Parlament sogar der Vorschlag ernstlich erörtert war und eine beträchtliche Zahl von Anhängern gefunden hatte, auf das Recht der parlamentarischen Untersuchung und Genehmigung des Eisenbahnbudgets ganz zu verzichten, hatte der Ständerath die Einsetzung einer dauernden parlamentarischen Kommission mit bestimmter Aufgabe betreffs Prüfung des Geschäftsbetriebs und der Rechnungen, Antragstellung usw. beschlossen. Der Nationalrath dagegen ist nur auf diesem Wege der parlamentarischen Zuständigkeit und Einmischung noch weiter gegangen und hat seinen Willen dahin ausgedrückt, es solle das Parlament

nicht durch Aufstellung besonderer Bestimmungen über die Art und Weise der Behandlung des Budgets der Bundesbahnen gebunden und somit etwa verhindert werden, die besonderen Verhältnisse von Fall zu Fall zu berücksichtigen und sich in möglichst weitgehendem Maasse Einblick in die Verwaltung der Bundesbahnen zu verschaffen. In dem gedruckten Bericht der Kommission des Nationalraths heisst es grundsätzlich: „Man mag ja verschiedener Meinung darüber sein, ob es nicht nützlicher gewesen wäre, wenn man die Mitwirkung der Bundesbehörden bei der Behandlung des Bundesbahnbudgets hätte ausschliessen können (?), aber diese Frage ist angesichts des Wortlautes der Verfassung nicht zu erörtern. Wir halten immerhin darauf, zu erklären, dass es uns durchaus angemessen erscheint, dass die obersten Behörden der Eidgenossenschaft, für deren Rechnung ja die Bundesbahnen betrieben werden, das entscheidende Wort zu sprechen haben bei der Gestaltung des Voranschlages so gut wie bei der Abnahme der Jahresrechnung. Die Bundesbahnen sollen keinen Staat im Staate bilden, sondern einen Bestandtheil des gesammten Bundeshaushaltes, für dessen richtige Führung die eidgenössischen Räthe den Kantonen und dem Volke gegenüber in letzter Linie die Verantwortung tragen. Durch die Betonung dieses grundsätzlichen Standpunktes wollen wir aber keineswegs einer Praxis das Wort reden, welche dahin ginge, dass die Bundesversammlung sich möglichst in die Einzelheiten des Voranschlages und der Geschäftsführung der Bundesbahnen mischen solle. Selbstverständlich erscheint es uns im weiteren, dass das Budgetrecht der Bundesversammlung nicht dazu führen könne, solche Posten des Voranschlages abzuändern, deren Gestaltung durch die Gesetzgebung in die abschliessende Kompetenz der Aufsichtsbehörde der Bundesbahnverwaltung gelegt ist.“

— **Schweizerische Bundesbahnen und nothleidende Nebenbahnen.** Die auf Betreiben Guyer-Zeller's hergestellte und am 1. Juni 1901 eröffnete Nebenbahn von Uerikon nach Bauma hat im ersten Betriebsjahre einen starken Betriebsausfall ergeben und lässt für 1902 ebenfalls einen erheblichen Betriebsfehlbetrag erwarten, so dass sogar die Fortführung des Betriebes in Frage kommt. Die Bundesbahnen haben das Gesuch um Uebernahme des Betriebes abgelehnt, da es in der Schweiz noch viele „Defizitbahnen“ gibt, die dann alsbald die gleiche Bundeshilfe in Anspruch nehmen würden.

— **Simplontunnel.** Im November d. J. war der Fortschritt der Bohrung mit durchschnittlich 12,37 m täglich befriedigend. Die Bohrung ist auf 13 974 m vorgerückt; die Gesammtlänge des Tunnels wird 19 727 m betragen. Der Wasserzufluss auf der Südseite hat abgenommen, beträgt aber immer noch 972 Sekundenliter.

— **Die ausserordentlichen Ausgaben des Ministeriums der Verkehrsanstalten in Petersburg.** Das Jahr 1902 geht seinem Ende entgegen, und damit tritt überall der Wunsch lebhaft hervor, zu erfahren, was das Jahr 1903 auch auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues bringen wird. Namentlich in Russland ist es von ganz besonders grossem Interesse, zu erfahren, welche Erweiterungen des Eisenbahnnetzes geplant sind, denn aus allen Richtungen der Windrose sind der Centralstelle Wünsche und Bitten verlautbart worden, theils um Verbesserungen der bestehenden Anlagen, theils um die Neuanlage von Bahnen, denn ohne diese ist die wirthschaftliche Entwickelung des Landes heute nicht mehr denkbar. Also es hängt viel davon ab, was der Finanzminister in den Etat für das Jahr 1903 aufgenommen hat. Nun ist es der „St. Petersburger Zeitung“ vergönnt gewesen, einen Blick in den Etatentwurf werfen zu können, und sie hat dabei erfahren, dass an ausserordentlichen Ausgaben für das Jahr 1903: 173 115 603 R. gegen 162 320 403 R. im Vorjahre veranschlagt sind, so dass ein Mehr von 10 795 200 R. zu verzeichnen ist. Für Vorarbeiten sind 220 000 R. vorgesehen. Für den Bau von Neben-, Lokal- und Zufuhrbahnen sollen 5 945 500 R. in Aussicht genommen sein, und zwar für den Bau eines Zweiges von Kegel zur Stadt Hapsal 3 000 000 Rubel, zum Abschluss der Bauarbeiten auf der Verbindungslinie zwischen der Station Wjasowaja der Bahn Ssamara-Slatoust und Kataw-Iwanowski — Sawod 365 000 R., für die Fortsetzung des Baues der Moskauer Ringbahn, deren Gesammtkosten auf 39 500 000 R. veranschlagt sind, 10 000 000 R. Die Arbeiten müssen im Jahre 1905 zum Abschluss geführt werden. Um die 1900 in Angriff genommenen Bauarbeiten an der nördlichen Strecke der Orenburg-Taschkenter Bahn weiter zu führen, werden 17 000 000 R. nachgesucht; im laufenden Jahre waren diese Ausgaben auf dieselbe Ziffer berechnet. Diese Strecke beabsichtigt man zum 1. Januar 1905 fertigzustellen. Zur Fortsetzung des Baues auf der Südstrecke dieser Bahn sind ebenfalls 17 000 000 R. erforderlich. Die Arbeiten sollen bis zum 1. Juli 1905 vollendet werden. Die Frage des Baues einer zweiten Katharinenbahn ist bekanntlich vom Reichsrath im bejahenden Sinne entschieden worden, und im laufenden Jahre wurden von den insgesammt auf 60 134 366 R. veranschlagten Baukosten dieser Bahn bereits 25 000 000 R. verausgabt. Im künftigen Jahre sollen weitere 20 000 000 R. angewiesen werden. Die Beendigung des Baues wird zum 1. Januar 1904 erwartet. Bei der Witebsk-Shlobiner Bahn sind die Kosten für den Weiterbau auf 2 925 689 R. veranschlagt; für Fortsetzung der Arbeiten auf der Kiew-Koweler Bahn sind 1 858 548 R. erforderlich. Zur Weiterführung der Arbeiten auf der Eisenbahnlinie Tiflis-Kars-Eriwan werden für das Jahr 1903: 619 913 R. erforderlich sein. Im kommenden Jahre sind für die Weiterführung des Baues auf der Bahn Bologoje-Polozk 15 000 000 R. und auf der Strecke Polozk-Siedlec 21 000 000 R. erforderlich. Die Bauarbeiten auf diesen Schienenwegen sollen zum 1. Januar 1906 und 1. September 1905 zum Abschluss geführt werden. Zum Bau der St. Petersburg-Wologdaer Bahn, deren Gesammtkosten mit dem etwa 12 Werst langen Zweig längs dem rechten Ufer des Wolchow bis zum Hafen Gostinopolje, aber ohne die letzten 7 Werst der besagten Bahn vor St. Petersburg auf 40 130 330 R. veranschlagt sind, werden im laufenden Jahre 31 000 000 R. vorgesehen, im kommenden Jahre sollen 14 000 000 R. erforderlich sein. Die Arbeiten der St. Petersburg-Wologdaer Bahn in einer Länge von 567 Werst müssen am 1. Januar 1905 beendet sein. Die Baukosten der Wologda-Wjätka-Bahn, deren Länge auf 706 Werst festgesetzt und welche zum 1. September 1905 fertigzustellen ist, sind, abgesehen von der über die Wolga bei Jarosslaw zu führenden Brücke und dem Umbau der schmalspurigen Strecke zwischen den Stationen Danilowo und Urotsch der Jarosslaw-Archangeler Bahn in eine breitspurige, auf 52 101 559 R. berechnet. Im nächsten Jahre werden zum Bau dieser Bahn 21 000 000 R. gefordert. Schliesslich werden im künftigen Jahre zwei neue Schienenwege gebaut, und zwar wird die eine Bahn St. Petersburg mit Petrosawodsk und die zweite die Linie Alexandropol-Eriwan mit der persischen Grenze verbinden. Die Baukosten der erstgenannten Bahn, deren Länge auf 260 Werst berechnet ist, sind auf 15 600 000 R., also 60 000 R. auf die Werst veranschlagt. Für das kommende Jahr sind zu diesem Zweck 2 000 000 R. erforderlich. Die Bahn von der Linie Alexandropol-Eriwan zur persischen Grenze mit einer Länge von annähernd 90 Werst wird von der Station Uluchanlu über Kiwrag nach Schachtachtinski Post an der Grenze von Persien führen. Der Bau dieser Bahn soll auf 5 400 000 R. zu stehen kommen. Für das Jahr 1903 sollen zur Inangriffnahme der Bauarbeiten 3 500 000 R. angewiesen werden. Zur Weiterführung der Arbeiten auf der Verbindungslinie von der Transbaikalbahn zur chinesischen Ostbahn werden für das künftige Jahr 589 240 R. gefordert; im laufenden Jahre waren zu diesem Zwecke 1 400 000 R. angewiesen. Die Gesammtbaukosten der Baikal-Ringbahn sind auf 52 523 695 R. veranschlagt, worin auch die Ausgaben für die in der Tanchoibucht zu bauende beständige Dampferanfahrt mit einbegriffen sind. Die Baikal-Ringbahn wird eine Länge von etwa 243 Werst haben und über Baikal - Kultuk - Myssowaja gehen. — Im laufenden Jahre waren zum Bau dieser Bahn 10 000 000 R. bestimmt, während für das künftige Jahr zu diesem Zwecke um 20 000 000 R. nachgesucht wird.

Man sieht, es sind grosse Summen zum weiteren Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes in den Etat eingestellt, und man arbeitet eifrig daran, nicht nur im europäischen Russland grosse neue Verbindungen herzustellen (z. B. Bologoje - Siedlec, zweite Katharinenbahn, Petersburg-Wologda, Petersburg-Petrosowodsk usw.), sondern auch Asien ist reich bedacht (z. B. Orenburg-Taschkent, Weiterführung der Bahn Tiflis-Kars-Eriwan zur persischen Grenze usw.). Kurz, es wird sich eine rege Bauthätigkeit wieder entwickeln.

Nun sollte man glauben, dass der Finanzminister durch diese Politik der verhältnissmässig schnellen Entwickelung des Ausbaues der Eisenbahnen den Dank des Landes uneingeschränkt ernten wird. Aber das ist ein grosser Irrthum. Vielmehr schütteln die „Russkaja Wjedomosti“ mit Rücksicht auf den neuen Etat bedenklich das Haupt. Sie schreiben: „Der Bau neuer unrentabler Strecken verschlingt die Einnahmen ertragreicher Eisenbahnen, bis es im Jahre 1900 so weit gekommen ist, dass die Eisenbahnen dem Staate einen Fehlbetrag von 2 500 000 R. gebracht haben. Jedoch nicht dieser Umstand ist es, der Besorgniss einflösst, sondern das immer schärfer werdende Tempo, welches im Eisenbahnbau angeschlagen wird. Ein Theil des Eisenbahnnetzes ist nicht aus dem Ertrage von Anleihen, sondern mit Summen erbaut worden, die aus der Staatsrentei geflossen sind. Diese Summen erreichen die stattliche Höhe von 717 000 000 R.

Wenn der Ertrag der Bahnen die Zinszahlungen für die in ihnen angelegten Summen deckt, so könnten alle Bauten ohne eine Belastung des Etats ausgeführt werden; die Bahnen geben einen Ertrag, der das Anlagekapital verzinst, und der Staat sieht sich zu keinen Zuzahlungen gezwungen, die er der Zahlkraft seines Volkes entnehmen muss. Hier liegt die Sache aber doch ganz wesentlich anders, denn hier sind dem Volksvermögen in wenigen Jahren 717 000 000 R. zur Anlage von

Bauten entnommen. Möge dieses Anlagekapital nun auch im besten Falle 4,5 % tragen, so fragt es sich doch, ob eine derartige Finanzpolitik verständig ist. Lohnt es sich wirklich, fast drei Viertel Milliarde dem Volke zu entziehen, um sie mit 4,5 % zu verzinsen? Ein derartiges System kann sich nur wie eine schwere Last auf die Steuerkraft des Volkes legen, während die aus dem Kapital gezogenen 4,5 % in den Budgetmitteln wie ein Tropfen im Meere verschwinden."

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn Akka-Damaskus.** Ueber das Projekt des Baues dieser 253 km langen Bahn wird der „Voss. Ztg." aus Konstantinopel gemeldet: Der Konzessionär Pilling bezw. die von ihm gegründete Gesellschaft „Syria Ottoman Railway Co.", die im Oktober 1901 die Konzession erwarb, den Bahnbau aber nicht durchführen konnte, hat vor einigen Monaten ihre Rechte und die kleine begonnene Strecke der türkischen Regierung unter folgenden Bedingungen verkauft: Die Hälfte der Verkaufssumme von 155 000 £ soll vom Finanzministerium am 18. Dezember a. St. gezahlt werden, der Rest mit 5 % Verzinsung soll im August 1903 aus den Einnahmen der Schafsteuer im Vilajet Aleppo und falls diese nicht genügt, aus den Zehent dieses Vilajets beglichen werden.

— **Vorläufige Eröffnung des Verkehrs auf der chinesischen Ostbahn.** Um den Bedürfnissen des russischen Handelsverkehrs mit dem fernen Osten entgegenzukommen, hat die Verwaltung der chinesischen Ostbahn beschlossen, diese Bahn schon jetzt dem allgemeinen Waarenverkehr anzugliedern, wobei bis zur Eröffnung des regelmässigen Verkehrs zeitweilig folgende Regeln zu beobachten sind: 1. Alle Frachten, welche in der Richtung zur chinesischen Ostbahn oder von dort zum allgemeinen Eisenbahnnetz befördert werden, sind an das Transportkontor der chinesischen Ostbahn auf der Station Mandschuria zu richten; 2. dieses Kontor besorgt die Ueberführung der direkten Frachten von einer Bahnlinie auf die andere; 3. auf solche Waaren werden die Tarife der russischen Bahnen und der chinesischen Ostbahn mit Tarifbruch bei der Station Mandschuria angewandt; 4. die endgültige Begleichung der Fracht bis zur Station Mandschuria für Waaren, die der chinesischen Ostbahn zugeführt werden, erfolgt dort, während die Fracht für die Beförderung der Waaren von dort bis zur Bestimmungsstation auf der letzteren erhoben wird; bei Waaren, die in umgekehrter Richtung verkehren, wird die Fracht der chinesischen Ostbahn gleichfalls auf der Station Mandschuria entrichtet und der übrige Theil der Fracht auf der Bestimmungsstation: 5. die Waaren werden auf Grund des von der Aufgabestation ausgestellten Frachtbriefes befördert, und 6. die Abrechnung zwischen der chinesischen Ostbahn und den russischen Bahnen über die Beförderung von Waaren im direkten Verkehr wird unter Vermittelung der Transbaikalbahn erledigt.

Mit etwas sehr gesunkenem Muth lässt sich die deutsche „St. Petersburger Zeitung", vielleicht nicht mit Unrecht, schreiben, dass bisher das Vertrauen des westlichen Auslandes zu der neuen Bahn noch ein sehr geringes ist, was dem grossen russischen Unternehmen natürlich nicht zum Vortheil gereichen kann. Anders stellt sich natürlich der Osten.

Der Einfluss der russischen Bahn auf das wirthschaftliche, politische und gesellschaftliche Leben des fernen Ostens wird ja wohl auch von dem westlichen Auslande anerkannt werden, es fragt sich nur, und in dieser Beziehung haben wir die s. Zt. ausgesprochenen hochgespannten Erwartungen nicht theilen können, auf welchen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens sich der Einfluss der grossen sibirischen Bahn in Europa bemerkbar machen wird. Gerade über die Bedeutung und die Ausdehnung dieses Einflusses der Bahn konnte bisher den russischen Erwartungen und Hoffnungen nicht gefolgt werden. Aber die Zeit scheint auf diesem Gebiete klärend gewirkt zu haben, denn wenn heute dem Ausdruck gegeben wird, dass der Postverkehr ein reger sein werde, da der russische Schienenweg die Möglichkeit für einen Briefwechsel mit Europa in 35 bis 40 Tagen anstatt von 70 bis 80 Tagen bei der gegenwärtigen Postdampferbeförderung geben werde, so theilen wir diese Auffassung durchaus. Ebenso sind wir mit dem Residenzblatt der Meinung, der wir bereits mehrfach Ausdruck gegeben haben, dass für die Güterbeförderung sich der westeuropäische Handel der sibirischen Bahn nur für die allertheuersten und den Seeweg schlecht ertragenden Güter bedienen wird, während alle Waaren von geringem Werth den Dampferlinien verbleiben werden, denn bei der Durchschnittsgeschwindigkeit der Güterzüge von 10 km in der Stunde oder 240 km an einem Tage werden sich die Güter mit den verschiedenen Umladungshalteplätzen von den Haupthäfen der Nordsee bis zu den Haupthäfen des Stillen Ozeans 50 bis 55 Tage unterwegs befinden. In dieser Zeit werden die Waaren ihren Bestimmungsort auch zur See erreichen und dabei den grossen Vortheil haben, ohne jegliche Umladung den Bestimmungshafen zu erreichen.

Nun bleibt noch der Personenverkehr übrig, bei dem die Meinungen wieder auseinander gehen. Wir sind der Meinung, dass es noch geraumer Zeit und grosser Anstrengung bedürfen wird, bevor sich dieser in grossem Umfange der sibirischen Bahn zuwenden wird, denn man darf z. Zt. wenigstens noch nicht verkennen, dass eine Eisenbahnreise aus Westeuropa nach Ostasien eine Leistung ist, zu deren Ueberwindung nicht sehr vielen Reisenden Kraft und Lust in ausgiebigem Maasse zur Verfügung stehen, während die Seereise eine Erholung sein kann. Kurz, Russland wird noch viel aufbieten müssen, bevor es auf dem Gebiete der Personenbeförderung die führende Stellung einnehmen wird. Aber im Laufe der letzten Monate sind auch schon ganz erhebliche Anstrengungen gemacht worden, um den Personenverkehr aus Europa heranzuziehen und ihm möglichst alle Unbequemlichkeiten und Hindernisse aus dem Wege zu räumen. Eine Konferenz in Paris hat, wie wir schon in Nr. 87 S. 1325 d. Ztg. berichteten, den Anfang gemacht, um gedeihliche Maassnahmen zu vereinbaren. Demnächst soll eine zweite Berathung in Petersburg stattfinden, um auf dem gemachten Anfange weiter zu bauen. Aus der Verhandlung dieser Angelegenheit auf der Pariser Konferenz vom 25. bis 28. September (8. bis 11. Oktober) d. J. geht hervor, dass z. Zt. zwischen Moskau und Irkutsk wöchentlich drei Schnellzüge, bestehend aus Wagen I. und II. Klasse, verkehren. Bald werden diese Züge bis nach Dalni und Port Arthur gehen und dem Dampferverkehr zwischen diesen Hafenstädten einerseits und Nagasaki und Schanghai andererseits angepasst werden. Vom Januar oder spätestens Mai 1903 ab werden wöchentlich fünf solcher Schnellzüge den Verkehr vermitteln, und vom Januar 1904 ab sollen sie täglich abgelassen werden. Aber schon 1905 werden ausser den besagten Zügen mit Wagen I. und II. Klasse noch besondere, ausschliesslich aus Wagen I. Klasse bestehende Züge verkehren, für welche der Fahrpreis erhöht werden wird. Dabei wurde der Wunsch geäussert, dass die Reisenden, die nach Warschau mit dem Nord-Expresszug kommen, nicht gezwungen wären, sich hier aufzuhalten, was nur dadurch erzielt werden könne, dass ein solcher Expresszug zwischen Warschau und Moskau eingeführt wird. Auch der Nord-Expresszug Paris-St. Petersburg müsste anstatt zweimal dreimal in der Woche im Verkehr sein, damit die sibirischen Schnellzüge jedes Mal von ihm Fahrgäste mitnehmen könnten. In Betreff der Fahrkarten für Bediente, welche nach der Einführung von Schnellzügen mit Wagen I. Klasse für die Reisenden ebenso unentbehrlich wie in anderen Zügen sein werden, beschloss man eine Abtheilung einzurichten, in welcher die Dienerschaft für den Fahrpreis der II. Klasse fahren und die Beköstigung zu bedeutend herabgesetzten Preisen erhalten wird.

Die Fahrkarten und die Gepäckscheine sollen in russischer, deutscher, französischer und englischer Sprache und für die Strecke Mandschuria-Peking auch in chinesischer Sprache gedruckt werden. Die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten wurde auf zwei Monate für die Hin- und neun Monate für die Hin- und Rückfahrt festgesetzt. Auf der Konferenz wurde ferner beschlossen, Rundreisekarten einzuführen, laut welchen die Reisenden die Hin- oder Rückfahrt auf dem Seewege werden ausführen können, zu welchem Zwecke es wünschenswerth sei, mit verschiedenen Dampfschifffahrts- und Eisenbahngesellschaften Europas, Amerikas und Kanadas in Verbindung zu treten. Für die russischen und chinesischen Bahnen sind nachstehende Abschnitte in Aussicht genommen: Alexandrowo-Moskau, Moskau-Tscheljäbinsk, Tscheljäbinsk-Irkutsk, Irkutsk-Mandschuria, Mandschuria-Inkou oder Port Arthur oder Dalni oder auch Wladiwostok und Inkou-Peking. Die Tarifsätze werden im Verkehr von Russland und China nach Europa in Rubelwährung und in umgekehrter Richtung in Frankenwährung ausgerechnet werden.

Am 12./25. November d. J. fand in den Geschäftsräumen des internationalen Verkehrs der russischen Eisenbahnen eine Konferenz von Vertretern der russischen Bahnen und der chinesischen Ostbahn statt, die über die Tariffragen berathen haben. Bis auf weiteres wird im Verkehr der russischen Eisenbahnen mit der chinesischen Ostbahn sowohl im Landals auch im Seeverkehr der für den südlichen überseeischen Verkehr geltende Tarif zu Grunde gelegt, wobei noch gewisse Vergünstigungen zu erwarten sein dürften.

Mit allen diesen vorbereitenden Schritten ist immerhin schon etwas gethan, aber der Weg ist noch weit, bis das Ziel, das die russische Eisenbahnpolitik sich gesteckt hat, erreicht sein wird. Uns scheint auch das Bestreben, einen sogenannten direkten Personenverkehr von Paris, London, Wien, Berlin usw. bis Irkutsk oder Dalni einzurichten, zwar ganz natürlich, aber der zu erwartende Erfolg ist doch recht zweifelhaft. Wenn man bedenkt, dass es sich um die Zurücklegung von 10 000 und mehr Kilometern handelt, so ist die Frage nicht unberechtigt, worin der Vortheil dieses sogenannten direkten Verkehres liegen wird. Diese ungeheuere Strecke ohne längere Unter-

brechung zur Erholung zurückzulegen, scheint einstweilen ja wohl ausgeschlossen. Ist die Reise aber einmal unterbrochen, dann ist die Mühe nicht so sehr gross, eine neue Fahrkarte zu kaufen, um so mehr, als das Reisegepäck unter allen Umständen neu aufgegeben werden müsste. Es müssten also, um diesen sogenannten direkten Personenverkehr nach Ostasien zu unterstützen, besondere Ermässigungen bewilligt werden. Ob das geschehen wird, bleibt die Hauptfrage.

— **Chinesische Eisenbahnen in der Provinz Tschili.** Ueber den jetzigen Zustand der von der chinesischen Regierung betriebenen Bahnen entnehmen wir einem uns zur Verfügung gestellten Privatbriefe aus Peking, 22. Oktober d. J., fortgesetzt auf der Rhede vor Tschifu 27. Oktober d. J., folgendes: „Ich habe mir zunächst den Bahnhof Tsingtau angesehen und den Eindruck gewonnen, dass alles gross und gründlich angelegt ist, und auch zweckmässig, wenn auch der kritische Deutsche mehrfach das Gegentheil behauptet. Für die augenblicklichen Stadt- und Hafenverhältnisse liegt die Bahnhofsanlage allerdings nicht ganz praktisch, sie ist aber auf die neue Hafenanlage berechnet, die etwa in zwei Jahren leistungsfähig sein wird, und rechnet damit, dass sich der Verkehrs- und Geschäftstheil der Stadt nach der Gegend von Hafen und Bahnhof ausbauen wird, und ganz mit Recht. — Die Bahn Tongku-Niutschwang und Tongku-Peking ist jetzt wieder ganz in chinesischem Betrieb und fährt sehr ordentlich, wenn auch noch nicht sehr rasch. Die Schnelligkeit wächst aber mit jedem Vierteljahre, und schon jetzt wird die Strecke Tientsin-Peking, etwa 120 km, in 190 Minuten zurückgelegt. Auch ist neulich ein höherer russischer Offizier schon an einem Tage von Tientsin nach Niutschwang gefahren, während der gewöhnliche Sterbliche dazu vorläufig noch zwei Tage gebraucht, mit Uebernachten in Schanhaikwan. Letzteres ist allerdings keine Annehmlichkeit, denn die internationalen Wirthschaften, die sich 1 km vom Bahnhof in der chinesischen Vorstadt von Schanhaikwan angesiedelt haben, sehen mir nicht sehr verlockend aus. — Die Bahnstrecken sind alle eingleisig; auch ist die Strecke Tongku-Schanhaikwan für absehbare Zeit nur eingleisig gedacht, denn alle Brücken sind so gebaut. Eine für uns Deutsche merkwürdige Brücke ist auf dieser Linie die von Hankau (Lulai), die vor zwei Jahren von deutschen Truppen gebaut ist und jetzt noch ihre Dienste sicher verrichtet, trotzdem sie aus Holz gebaut ist. Auf der Strecke nach Peking ist die Yangtsuner Brücke zweigleisig, und auch die anderen Uebergänge sind zweigleisig gebaut, es ist bisher aber nur ein Gleis wieder hergestellt.

Zwischen Tongku und Schanhaikwan fällt auf, dass der Zug mehrfach vor oder hinter dem Bahnhof zum Wassernehmen hält. Das hängt augenscheinlich damit zusammen, dass man bisher Wasser nur in der Nähe der Flussläufe gefunden hat, die grösseren Ortschaften aber nicht in der Nähe der Flüsse liegen, um nicht eines guten Tages von ihnen fortgeschwemmt zu werden. Das verlangsamt die Fahrt natürlich wegen des öfteren Haltens, aber dieser Nachtheil wird wohl auch bald beseitigt werden.

Den Hauptantheil am Verkehr auf der Strecke nach Schanhaikwan hat die Kohle (Tongschen-Bergwerke), man sieht aber auch andere Massengüter, und der Chinese selbst benutzt die Bahn sehr fleissig. Seine III. Klasse, in der der gewöhnliche Chinese, auch die Chinesin, fährt, ist eine offene Lore; die II. Klasse ist etwa wie unsere III. Klasse eingerichtet und wird auch von Chinesen benutzt, aber wenig, während ich in der I. Klasse, die seit kurzer Zeit gepolsterte Bänke hat, wieder stärkeren Chinesenverkehr beobachtet habe. In der I. Klasse sind besondere Abtheile für Europäer, d. h. ‚reserved for officers'; das wird sich aber kaum durchführen lassen, wenn die Besatzungen aus Tschili zurückgezogen werden. Die Wagen der I. Klasse sind ganz wie unsere deutschen D-Wagen eingerichtet, nur dass sie nicht mit einer Harmonika, sondern offen verbunden sind. Der Speisewagen, der täglich einmal auf der Strecke Peking-Schanhaikwan in jeder Richtung fährt, bietet natürlich eine Annehmlichkeit, seine Verpflegung war aber das erste Mal so miserabel, dass ich das zweite Mal vorzog, mir von zu Hause etwas mitzunehmen. Früher, in englischem Betrieb, soll das besser gewesen sein. Vorläufig ist auf jedem Zuge, wenigstens auf jedem Schnell- oder Durchgangszug, neben dem ganz chinesischen Personal noch ein englischer Begleiter, der etwaige Fahrkartenmissverständnisse auszugleichen hat. Ob auch sonst europäisches technisches Personal mitfährt, habe ich nicht sicher feststellen könne, aber ich glaube es.

Die Bahnhofsanlage in Peking, am Chienmönn, südlich der Trennungsmauer, ist ziemlich eng; soviel ich weiss, ist sie aber auch nur für den Personenverkehr eingerichtet, während ein Güterbahnhof ausserhalb der Mauern liegt. Das französische Stationsgebäude für die Bahn Peking-Hankou in Peking, westlich des Chienmönn, ist noch nicht ganz fertig; vorläufig sind die Geschäftsräume in einem langen, schuppenartigen Gebäude untergebracht, das südlich an die Trennungsmauer angeklebt ist und später als Kulihaus dienen soll. Das Stationsgebäude der Bahn nach Tientsin entspricht diesem letzten ziemlich genau; ich weiss nicht, ob hier nicht auch noch ein ordentliches Gebäude aufgeführt werden soll.

Zurück von Peking bin ich in einem gewöhnlichen Zuge gefahren. Da gibt es keine für Europäer bestimmte Abtheile, und es ist schwer, sich eins frei zu machen. Ausserdem hat auch die I. Klasse keine gepolsterten, sondern Lattenbänke. Ein Vergnügen ist es gerade nicht, mit solchem Zuge zu fahren.

Für die Bahn Peking-Hankou liegt augenblicklich ein Schiff mit 6000 t Ladung Material vor der Küste; augenscheinlich ist die französisch belgische Gesellschaft mit grossem Eifer an der Arbeit."

Beigefügt ist dem Briefe eine Nummer der in Peking erschienenden „China Times" vom 18. Oktober d. J., welche u. a. einen in englischer Sprache abgefassten Fahrplan der Imperial Railways of North China und einen französischen Fahrplan des Chemin de fer de Pekin-Hankow enthält. Die Tageszeiten sind nach der italienischen Methode mit Durchzählung von Mitternacht bis Mitternacht angegeben. Der erstgenannte Fahrplan führt die Strecke von Tungchow bis Schanhaikwan mit Abzweigung von Tangho nach Chinwangtao auf und enthält bis Tientsin folgende Stationen (in englischer Schreibweise): Tungchow-Schuangchow-Peking(Chien-men)-Peking-Yuntingmen-Fengtai-Huangtsun-Anting-Langfang-Lofa-Yangtsun-Peetsang-Tientsin. Dann folgen 3 Stationen bis Tongku, 7 Stationen bis Tongshan, 11 Stationen bis Shanhaikuan. Kurz vorher bei Tangho zweigt die kurze Stichbahn nach Chingwangtao ab. Von Peking nach Schanhaikwan geht nur ein Zug durch, verlässt Peking um 7 Uhr Vorm. und kommt in Schanhaikwan um 18 Uhr 20 Min., also 6 Uhr 20 Min. Nachm. an, in umgekehrter Richtung ebenso Abfahrt von Schanhaikwan 7 Uhr Vorm., in Peking 6 Uhr 30 Min. Nachm. Ausserdem enthält der Fahrplan mehrere Lokalzüge. Zwischen Tientsin und Tongku verkehren vier Züge in jeder Richtung.

Der französische Fahrplan der Peking-Hankoubahn führt zwei Strecken auf: Peking (Tsienmen)-Paotingfu (146 km)-Tschengtingfu (262 km), und Tientsin-Fengtai (120 km)-Tschangsintien (130 km)-Paotingfu (255 km). Er gibt nur die I. Klasse mit den Fahrpreisen in Dollars an. Zwischen Peking und Tschengtingfu und zwischen Tientsin und Paotingfu verkehrt nur ein Zug täglich, er braucht für beide Strecken je 10—11 Stunden. Ein zweiter Zug verkehrt täglich zwischen Peking und Paotingfu mit 4½ Stunden Fahrzeit.

— **Die Benguellabahn (Portugiesisch-Westafrika).** Ueber dieses bereits in Nr. 96 S. 1464 d. Ztg. erwähnte Unternehmen wird der „Köln. Ztg." aus Lissabon unterm 30. November d. J. folgendes geschrieben: „Die Lissaboner Blätter bringen spaltenlange Berichte über den am 29. November im Regierungsanzeiger veröffentlichten Vertrag zwischen der Regierung und dem Unternehmer Robert Williams über den Bau der schon lange geplanten Eisenbahn von Benguella bis zur östlichen Grenze der Provinz Angola. Sie soll 1 400 km lang werden. Besonders dürfte die deutschen Leser interessiren, dass hierdurch der Legende, als wenn dem Deutschen Reich durch den oft erwähnten geheimen Vertrag mit England gewisse Vorbehalte auf die Provinz Angola eingeräumt wären, ein Ende gemacht wird. Die Nachricht kam ganz unerwartet, und der energische Marineminister Teixeira de Souza darf sich rühmen, dass dem portugiesischen Brauch entgegen kein Ton vorzeitig an die Oeffentlichkeit gedrungen war. Die Einzelheiten sind in kurzem folgende: 99 Jahre Dauer, keine Zinsgewähr und kein Beitrag von der Regierung, Kapital mindestens 2 000 000 £; die britische Regierung scheint die Bürgschaft von 100 000 £ gestellt zu haben. Der Unternehmer oder die von ihm zu bildende Gesellschaft haben für die ersten zehn Jahre auf beiden Seiten des Bahndammes bis zu 120 km das Recht auf die Ausbeutung aller Gruben und Waldungen und das alleinige Recht auf den Bau von Stationen, Gasthäusern, Wirthschaften und irgend welchen kaufmännischen Niederlassungen. Sie geniessen für die ganze Zeit vollständige Befreiung von allen Abgaben, auch von den Zöllen, die das einzuführende Eisenbahnmaterial zu tragen hätte. Die Regierung erhält 5 % der Einnahmen, ausser den Dividenden für die dem Staate vorbehaltenen Aktien. Robert Williams war bekanntlich ein Freund Cecil Rhodes'. Der wirkliche Vermittler dieses Geschäftes ist der bekannte und zweifelsohne tüchtigste Diplomat Portugals, Marquis de Soveral, der Botschafter in London und gute Freund König Eduard's. Die Progressisten, die gegenwärtige Gegenpartei, scheint vorweg für dieses Geschäft gewonnen worden zu sein. Joao Franco greift in seinem Leiborgane „Diario Illustrado" die Regierung scharf an und bezeichnet diesen Vertrag geradezu als den Verlust Angolas für Portugal."

— **Bahnen in Rhodesia** (Südafrika). Im Anschluss an einen früheren Bericht über die von dem Engländer Williams geplante Eisenbahn von Lobito (an der westafrikanischen Küste) nach Rhodesia veröffentlicht die „Kreuzztg." folgende Mittheilung der britisch - südafrikanischen Gesellschaft (Chartered Company):

„Die Chartered Company hat beschlossen, zwei weitere Millionen Pfund Sterling auf Eisenbahnen in Rhodesia zu verwenden. Eine Million soll sofort verausgabt werden, und zwar für folgende Zwecke: Zur Fertigstellung der Strecke Bulawayo nach Viktoria Falls, einschliesslich einer Stahlbrücke über den Sambesi; zum Neubau der Strecke Voyburg-Mafeking; zum Bau einer 25 engl. Meilen langen Zweigbahn von Gwelo nach Selukwe; zum Bau einer Zweigbahn (100 Meilen) von Bulawayo nach Gwanda und einer weiteren Zweigbahn von Salisbury nach Gwelo. Diese Strecken sollen alle bis Ende 1903 fertig gestellt werden. Alsdann soll die zweite Million verwendet werden zur Fortsetzung der Kap-Kairobahn von Viktoria Falls nach Norden bis zur Krümmung des Kafurflusses, wo werthvolle Kupfer- und Bleilager entdeckt worden sind. Nach Vollendung dieser Bauten werden in Rhodesia Eisenbahnen in der Länge von über 2 500 engl. Meilen in Betrieb stehen." Der Londoner Berichterstatter der „Kreuzztg." fügt hinzu: „Wie ich in meinem letzten Bericht andeutete, soll die oben erwähnte, britisch-portugiesische Bahn bei Viktoria Falls in das Eisenbahnnetz der Chartered Company münden. Wir haben also keine Zeit zu verlieren, wenn wir nicht erleben wollen, dass unser Handel mit dem reichen Hinterlande auch auf dieser Seite unterbunden wird."

— **Kanadische Grand Trunkbahn.** Zu dem geplanten Weiterbau dieser Bahn bis zum Stillen Ozean wird der „B. B.-Ztg." unterm 25. November d. J. folgendes aus Montreal geschrieben: Die Erklärung des Generaldirektors der vorgenannten Bahn, dass die Gesellschaft sich nunmehr entschlossen habe — nach reiflicher Ueberlegung mit den in London wohnenden maassgebenden Personen der Linie — eine zweite transkontinentale Bahn nach der Pacificküste zu bauen, hat begreiflicherweise grosses Staunen hervorgerufen. Der Generaldirektor, Charles M. Hays — nebenbei bemerkt einer der besten Eisenbahnleiter Nordamerikas — unter dessen Leitung die Grand Trunkbahn stetige Fortschritte gemacht hat, hat es meisterhaft verstanden, die Finanzwelt zu täuschen; noch vor etwa 14 Tagen wies er die Idee, dass seine Bahn nach dem Westen weiter gebaut werden sollte, in der denkbar energischsten Weise zurück. Jedenfalls hat nun Kanada die sehr angenehme Gewissheit erhalten, dass in nicht ferner Zeit (man rechnet in fünf bis sechs Jahren) ein zweiter Schienenweg vom Atlantischen nach dem Stillen Ozean führen wird, und zwar durch eine Gegend, welche heute zumeist noch sehr wenig, wenn überhaupt, von Bahnen berührt wurde, die aber fast durchgängig äusserst fruchtbar, für den Weizenbau geeignet ist und daher eine gewaltige Einwanderung, besonders von Amerika, anziehen wird. Die Grand Trunkbahn kann mit den genauen Einzelheiten über den Lauf der Bahn heute noch nicht dienen, die Vermessungen sind noch nicht beendet, aber, im allgemeinen gesprochen, wird die Bahn von Ozean zu Ozean etwas über 3 600 engl. Meilen lang werden und ihr Bau ein Kapital von 85 bis 115 000 000 D. erfordern. Sie wird beträchtlich nördlich von der kanadischen Pacificbahn laufen und durch das nördliche Ontario, Assiniboia, Saskatchewan und Alberta führen; wo sie die Felsengebirge kreuzen wird, ist erst nach eingehenden geologischen Untersuchungen festzustellen, aber es wird sich wohl entweder um den Jasperpass in Alberta oder um den Peace Riverpass, der beträchtlich nördlicher liegt, handeln, und in beiden Fällen dürfte Fort Simpson als Endpunkt an der Pacificküste ausgesucht werden. Von Fort Simpson aus werden dann die zu bauenden Dampfer der Grand Trunklinie nach China, Japan, Australien usw. fahren, denn Herr Hays hat keinen Zweifel darüber gelassen, dass seine Linie in den Wettbewerb um die Schifffahrt auf dem Stillen Ozean unbedingt mit eintreten wird, denn eine so grosse Bahn müsse sich ein Absatzgebiet in obigen Ländern sichern.

Die ganze Sache wird dem im Januar 1903 wieder zusammentretenden Parlament vorgelegt werden, und erst dann lässt sich mit Bestimmtheit sagen, welche Forderungen die Grand Trunkbahn an die kanadische Regierung in Form von Beihilfen und Landschenkungen stellt. Man darf wohl sagen, dass die Regierung als gute Freundin hinter dem neuen Projekte steht; sie und ganz besonders der Eisenbahnminister Blair sind der kanadischen Pacificbahn aus sachlich-politischen und persönlichen Gründen nichts weniger als hold, und das Monopol dieser Bahn hat denn auch seit Antritt der jetzigen liberalen Regierung (1896) in so manchen Beziehungen schon arge Risse bekommen.

Da Herr Hays bestimmt erklärt hat, dass er sich beim Bau seiner Bahn nicht der kanadischen Nordbahn bedienen, sondern eigene Gleise überall legen werde, so würde Kanada in wenigen Jahren drei Linien haben, die nach der Pacificküste führen oder doch zum mindesten in den am meisten Ertrag versprechenden nordwestlichen, landwirthschaftlich so besonders reichen Provinzen arbeiten werden. Man fragt sich denn auch jetzt schon, ob der neue Wettbewerber ein gefährlicher Feind, besonders für die kanadische Pacificbahn, werden wird. Im Binnenverkehre im östlichen Kanada und in Britisch-Columbia wird das alte Monopol den neuen Wettbewerber sicher recht empfindlich zu verspüren bekommen, aber in den Prärieprovinzen, wo alles lediglich von der Landwirthschaft und Viehzucht abhängt, wird dies westlich von Winnipeg weniger der Fall sein, denn abgesehen davon, dass die Bahnen weit von einander entfernt liegen, berührt die neue Linie fast ausschliesslich weite Strecken Jungfernlandes, welches der kanadischen Pacificbahn auch noch nicht zugängig gewesen ist; hält die starke Einwanderung von Landwirthen an, macht die Ansiedelung auf Farmen auch während der nächsten fünf Jahre solche Fortschritte, wie dies jetzt der Fall ist (und dafür sprechen alle Anzeichen!), dann ist für alle drei Bahnen genügend Arbeit und jede kann zu ihrer Rechnung kommen. . . . . .

Da die Grand Trunkbahn während des Baues der neuen Linie reichlich Zeit hat, sich auch die nothwendigen Seedampfer anzuschaffen, so dürfte mit der Eröffnung der Bahn und des Hafens von Fort Simpson auch die neue Dampferlinie nach China, Japan, Australien usw. gleichzeitig in Betrieb gesetzt werden können; auf diesem Gebiete wird die kanadische Pacificbahn wohl den schärfsten Kampf mit ihrer Gegnerin zu bestehen haben, denn die Grand Trunkbahn tritt in diesen jedenfalls mit den modernsten Schiffen ein, denen gegenüber die drei Dampfer der kanadischen Pacificbahn einen schweren Stand haben werden; es sind dies allerdings auch noch gute Schiffe, aber immerhin schon 12 Jahre alt und nicht mehr „modernster" Art. Wie sich nun auch der Verlauf des Wettbewerbkampfes in der Folge gestalten mag, eins ist sicher: die Erklärung des Herrn Hays am 24. November d. J., dass die Grand Trunkbahn eine transkontinentale Bahn bauen wird, hat in Montreal grosses Aufsehen erregt — in industrieller und landwirthschaftlicher Beziehung ist sie die wichtigste Kundgebung seit vielen Jahren in Kanada.

Bücherschau.

— **Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reichs und des preussischen Staats** in gedrängter Darstellung. Von Dr. jur. P. Schubart, Geh. Seehandlungsrath a. D. Breslau. Verlag von Wilh. Gottl. Korn. 17., neu durchgesehene Auflage. Preis 1,60 ℳ.

Der Verfasser hat die neue Auflage seines bewährten und namentlich in weiten Kreisen des preussischen Beamtenstandes beliebten und im täglichen Gebrauch befindlichen Werkes den veränderten Zeitumständen angepasst, indem er die seit dem Erscheinen der 16. Auflage in Kraft getretenen Aenderungen der Gesetzgebung sorgfältig berücksichtigte. In der Einleitung werden die wichtigsten Begriffe des allgemeinen Staatsrechts klar und gemeinverständlich dargestellt. Es folgt dann eine kurzgefasste Geschichte der Verfassung des Deutschen Reichs und eine Zusammenfassung ihres Inhalts. In gleicher Weise werden in der zweiten Abtheilung die Verfassung und Verwaltung des Königreichs Preussen behandelt. Das Buch, in dem bereits die neue Rechtschreibung zur Anwendung gekommen ist, wird Studierten wie Nichtstudierten die schätzbarsten Dienste leisten; besonders aber dürfte es sich für diejenigen jüngeren Beamten als ein werthvolles Hilfsmittel erweisen, die sich in der Vorbereitung für eine Prüfung befinden. Bezüglich des vom Verfasser auf S. 208 gebrauchten Ausdrucks „Tertiärbahnen" möchten wir noch bemerken, dass dieses Wort im deutschen Sprachgebrauch durch die Bezeichnung „Kleinbahnen" endgültig ersetzt worden ist.

Mittheilung der Schriftleitung.

Die in Freiburg i/B. abgehaltene diesjährige Vereinsversammlung hat sich damit einverstanden erklärt, dass vom 1. Januar 1903 ab in den vom Verein herauszugebenden neuen Drucksachen die vom gleichen Tage ab im grössten Theile des Vereinsgebietes zur Einführung gelangende neue Rechtschreibung angewendet werde. Infolge dessen wird auch in dieser Zeitung von dem bezeichneten Zeitpunkt an die neue Rechtschreibung zur Anwendung gelangen. Um der Schriftleitung und der Druckerei die aus dem Uebergang zu der neuen Schreibweise entstehenden Schwierigkeiten in etwas zu erleichtern, ersuchen wir unsere geehrten Mitarbeiter auf diesem Wege ergebenst, in Zukunft alle zum Abdruck in der Zeitung bestimmten Aufsätze, Mittheilungen und Zuschriften thunlichst in der neuen Schreibweise abzufassen.

Eine Zusammenstellung der wichtigsten neuen Rechtschreibungsregeln, wie sie die königliche Eisenbahndirektion Berlin durch ihr Amtsblatt veröffentlicht hat, bringen wir hierunter zum Abdruck:

Zusammenstellung der wichtigsten neuen Rechtschreibungsregeln.

A. Deutsche Wörter:

1. th wird nicht mehr geschrieben. Man schreibt: Tal, Ton, Tor, Tran, Träne, tun, er tut, Tat, tätig, Tür, der und das Tau, Teil, Rat, Atem, Rute usw.

Fremdwörter werden von dieser Regel nicht berührt. Man schreibt: Äther, Kathedrale, These, katholisch, Thron (wegen der griechischen Abstammung dieses Wortes). In deutschen Eigennamen schwankt die Schreibung; im Zweifel ist das h fortzulassen, z. B. Berta, Walter, Günter.

2. ph wird nur in Fremdwörtern geschrieben: Telegraph, Telephon, Photographie usw. In deutschen Wörten ist f zu schreiben: Adolf, Arnulf, Rudolf, Westfalen.

3. Doppelvokale werden in der Regel nicht geschrieben. Ausnahmen: Aal, Aar (Adler), Aas, Haar, Paar, Saal, Saat, Staat (aber: Säle, Härchen, Pärchen), Beere, Beet, Geest, Heer, Klee, Krakeel, Lee, leer, Meer, Reede (Ankerplatz, auch Rhede), scheel, Schnee, See, Seele, Speer, Teer, Boot, Moor, Moos.

4. Wenn drei gleiche Buchstaben in einem Worte aufeinander folgen, kann einer von ihnen ausfallen. Beispiele: Schiffahrt, Bettuch, Schnelläufer, die Seen, des Schnees.

5. Bei Zeitwörtern, deren Stamm auf einen Zischlaut ausgeht, ist in der zweiten Person der regelmässigen Form (Anhängen der Silbe -est) die verkürzte Form vorzuziehen. Beispiele: Du isst (nicht issest), Du lässt (nicht lässest), Du reist, reisst, wächst, liest, sitzt.

6. Das Auslassungszeichen (Apostroph) wird nur geschrieben, wenn ein Laut, der an sich zu schreiben wäre, unterdrückt wird. Beispiele: Heil'ge Nacht, ist's, geht's; Max' Hut, Voss' Luise. Dagegen: Goethes Werke, Schillers Gedichte.

7. In Fällen, in welchen es zweifelhaft ist, ob ein Wort mit grossem oder mit kleinem Anfangsbuchstaben zu schreiben ist, ist der kleine Buchstabe zu wählen.

Insbesondere sind mit kleinem Anfangsbuchstaben zu schreiben:

a) Hauptwörter, welche die Bedeutung anderer Wortarten angenommen haben, z. B.: dank, kraft, laut, angesichts, behufs, mittels, seitens, infolge, zufolge, falls; ein bisschen, ein paar (= einige, dagegen ein Paar Schuhe); anfangs, nötigenfalls, meinerseits, teils, einesteils.

b) Hauptwörter in stehenden Verbindungen mit Zeitwörtern, in denen das Hauptwort in verblasster Bedeutung gebraucht wird. Beispiele: not tun, schuld sein, feind sein, willens sein, mir ist angst, er giebt acht, er hält stand, nimmt teil.

c) Alle Fürwörter und Zahlwörter, selbst wenn sie in der Bedeutung von Hauptwörtern gebraucht werden: jedermann, der nämliche, ein jeder, die beiden, alle drei, der eine, der andere, alles übrige, das meiste, der erste, letzterer.

d) In der Bedeutung von Hauptwörtern gebrauchte Eigenschafts- und Umstandswörter in Verbindungen, wie: des näheren, aufs deutlichste, aufs neue, fürs erste, im allgemeinen, im wesentlichen, vor kurzem, bis auf weiteres, um ein beträchtliches, alt und jung, durch dick und dünn, im grossen ganzen, der erste beste, alles mögliche, den kürzern ziehen, im reinen sein, zugute halten.

8. Zu einem Begriff gewordene Wortverbindungen sind im Zweifel in einem Worte zu schreiben. Beispiele: inbegriff sein, imstande sein, zunutze machen, ein paarmal, diesmal, schlimmstenfalls, inwiefern, zugrunde gehen, krankheitshalber, desungeachtet, zurechtmachen.

B. Fremdwörter:

Fremdwörter sind zu vermeiden, wenn sie durch gleichwerthige deutsche Wörter ersetzbar sind.

Für die Schreibweise von Fremdwörtern lassen sich allgemein gültige Regeln nicht aufstellen. Fremdwörter, die ihren fremden Charakter beibehalten haben, werden im allgemeinen so geschrieben, wie in der fremden Sprache: Chaussee, Beefsteak, Jalousie, Coupé, Bureau.

Geläufige Fremdwörter sind der deutschen Schreibweise möglichst anzupassen. Danach sind zu ersetzen:

c durch k, z, oder ss; Beispiele: Publikum, Koks, Kommandeur, Inspektion, Korps, Karton, Kuvert, Prozess, Konzert, Konzil, Grazie, Szene, Exzellenz, Fasson;

k ist immer in der Vorsilbe ko und vor t zu schreiben. Konfession, Kommission, Kondukteur, faktisch, Konfekt, direkt;

cc durch kk oder kz: Akkord, Akzent;

qu durch k: Brikett, Bukett;

ai durch ä: Sekretär, Volontär.

* * *

Unseren regelmässigen Herren Mitarbeitern werden wir ausserdem einen Abdruck der im Auftrage des königlich preussischen Unterrichtsmisteriums herausgegebenen Regeln für die deutsche Rechtschreibung nebst Wörterverzeichniss zustellen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 20. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Oberhausen-Rheine zwischen den Stationen Neuenkirchen b. Rheine und Rheine neu angelegte Haltepunkt Hauenhorst für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet. Ueber die in Hauenhorst haltenden Züge ist näheres im Fahrplan vorgesehen.

Hauenhorst ist von Neuenkirchen bei Rheine 4,56 km und von Rheine 4,74 km entfernt.

Münster, 4. Dezember 1902. (3234)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ruppiner Kreisbahn.

Die zwischen den Stationen Dessow und Wildberg belegene Haltestelle Emilienhof wird vom 10. d. Mts. ab auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Neuruppin, den 2. Dezember 1902. (3235)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Einstellung der Güteraufnahme.

Infolge des neuerlichen starken Frostwetters und des anhaltenden Niederwassers wird die Güteraufnahme an den am 3. l. Mts. wiedereröffneten, sowie an allen übrigen noch offenen Stationen mit heutigem Tage für dieses Jahr eingestellt.

Wien, 6. Dezember 1902. (3236)
Die Direktion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der österreichischen Nordwestbahn etc.

Für Steinkohlensendungen von den in den vorgenannten Verkehr einbezogenen Versandstationen, jedoch unter Ausschluss von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten, nach Station Königinhof (süd-norddeutsche Verbindungsbahn) kommen vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 die im Tarif vorgesehenen Frachtsätze abzüglich 8 h für 100 kg zur Berechnung.

Breslau, den 4. Dezember 1902. (3237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - deutsch - russischer Gütertarif, Theil V, Abtheilung A.

Ausnahmetarif 7 für Getreide etc.

Am 4./17. Dezember 1902 alten/neuen Stils werden für die Station Bautzen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen neue Frachtsätze eingeführt, welche bei dieser Station sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren sind.

Bromberg, den 2. Dezember 1902. (3238)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von frischen todten sowie von geräucherten Fischen als Eilstückgut von Ermatingen nach Cassel wird mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1902 ein Frachtsatz von 668 Cts. für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 4. Dez. 1902. (3239)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussisch - russischer Flachstarif über Grajewo.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1902 n. St. erhält die Bestimmung auf Seite 3 des Tarifs vom 1. November 1902 n. St. unter I. 1. Abschnitt 2: „Die auf Seite 11 usw." folgende Fassung: „Die auf Seite 11 bis Seite 23 des Tarifs enthaltenen Frachtsätze kommen für den Grenzübergang Grajewo - Prostken im ganzen Jahre zur Anwendung, sofern der Absender im Frachtbrief diesen Weg vorschreibt oder als Empfangsbahnhof in Königsberg einen Bahnhof der ost-

preussischen Südbahn angibt. Ist vom Absender im Frachtbriefe für Königsberg i. Pr. eine Bahnhofs- oder Wegevorschrift und für Pillau eine Wegevorschrift nicht gegeben, so erfolgt die Verkehrsleitung hälftig über Wirballen und Prostken in der durch den Tarif vorgeschriebenen Weise. (Vergleiche die * Anmerkung am Fusse der Seite 24).“ Der erste Abschnitt auf Seite 4 des Tarifs: „Die Angabe des usw.“ ist zu streichen.

Direktion (3240H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Dezember 1902 werden die Stationen der ostpreussischen Südbahn Bartenstein, Pr.-Eylau und Rastenburg in den Gütertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verbandsverkehr einbezogen. Die Bestimmungen über die Frachtberechnung für Langholz und Langeisen bei Verladung auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen unter B 2 der besonderen Tarifvorschriften finden im Verkehr mit den genannten Stationen, sowie mit Lötzen keine Anwendung. Soweit dies für derartige Sendungen von und nach Lötzen Erhöhungen zur Folge hat, treten dieselben erst am 1. Februar 1903 in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Ferner wird mit sofortiger Gültigkeit für Zuckersendungen, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation, von der die Ausfuhr stattfinden soll, eingehen, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den vorbezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Bromberg, den 6. Dezember 1902. (3241)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im preussisch-sächsisch-schweizerischen Güterverkehr tritt am 10. Dezember 1902 ein Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen (todten) und geräucherten Fischen ab Ermatingen nach Leipzig (Bayer., Dresdn., Berl., Eilenb., Magd. und Thür. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Eutritzsch in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen, sowie unser Verkehrsbüreau (Wienerstr. 4) Auskunft.

Dresden, am 8. Dezember 1902. (3242)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - niederdeutscher Güterverkehr.

Mit dem 5. d. Mts. werden die Stationen Eschweiler und Friedrich Wilhelmshütte des Direktionsbezirks Cöln in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen als Versandstationen aufgenommen.

Essen, den 2. Dezember 1902. (3243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussisch-russischer Verkehr über Grajewo.

Mit Gültigkeit vom 4. Dezember 1902 n. St. wird für Zuckersendungen zur überseeischen Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 n. St. auf der Seehafenstation eingehen, von welcher die Ausfuhr stattfinden soll, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in dem Ausnahmetarif 28 vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 n. St. auf den Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Ausfuhrnachweis wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Direktion (3244H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Mit dem heutigen Tage wird die Station Lonneker der holländischen Eisenbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Hengelo H. B. in den Verkehr einbezogen.

Elberfeld, den 5. Dezember 1902. (3245)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw.

(Tarif vom 1. November 1897.)

Die nach unserer Bekanntmachung vom 1. Februar 1902 bis Ende Dezember 1902 eingeführten Ausnahmesätze nach Hradsko, Jablonetz a. Iser, Priwlak-Ponikla, Rochlitz, Sittowa-Haje und Starkenbach Stadt der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz bleiben auch vom 1. Januar 1903 ab bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 in Geltung.

Kattowitz, den 29. Nov. 1902. (3246)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.

Die Stationen Eschweiler und Friedrich Wilhelmshütte des Direktionsbezirks Cöln werden mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 3. Dez. 1902. (3247)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Die am 14. November d. J. bekannt gemachte Verlängerung der Nachweisfrist für die Ausfuhr von Zucker von 12 Monaten auf 18 Monate wird vom 12. Dezember d. J. ab auch auf den Verkehr mit der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn in dem in der Bekanntmachung vom 14. November angegebenen Umfange ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau in Berlin.

Berlin, den 5. Dezember 1902. (3248)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. werden die Stationen Bettenhausen des Direktionsbezirks Cassel und Antonsthal der sächsischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 5. Dezember 1902. (3249)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarife der preussisch-hessischen und der oldenburgischen Staatsbahnen und der königlichen Militärbahn. Gütertarife der Breslau-Warschauer Eisenbahn für Kempen B. W. E.

Der plötzlich eingetretene starke Frost hat auf den natürlichen und künstlichen Binnenwasserstrassen eine Behinderung des Weitertransports grosser Gütermengen herbeigeführt. Soweit diese der Eisenbahn zur Erreichung ihres Bestimmungsortes zugeführt werden, kommen für die Eisenbahnbeförderung auf den preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, auf der königlichen Militärbahn und auf der Strecke Oels-Kempen widerruflich im Wege der Frachterstattung diejenigen Frachtsätze (seien dies regelmässig gebildete oder Ausnahmefrachtsätze) zur Anwendung, welche zwischen der ursprünglichen Versandstation und der eigentlichen Bestimmungsstation bestehen, sofern diese sich niedriger stellen als die tarifmässigen Frachtsätze von der Umschlagzur Bestimmungsstation. Diese Frachtberechnung findet auch bei denjenigen Gütern statt, die von einer Eisenbahnstation nach einem Wasserumschlagsplatz befördert sind, hier zur unmittelbaren Weiterbeförderung zur Wasserstrasse verladen wurden, oder verladen werden sollten, und demnächst auf obigen Bahnen nach der eigentlichen Bestimmungsstation Beförderung finden. Es obliegt den Versendern, der Eisenbahnverwaltung den erforderlichen Nachweis zu bringen.

Berlin, den 8. Dezember 1902. (3249a)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - niederländischer Braunkohlenverkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. April 1897 tritt am 1. Januar 1903 der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält die Bestimmungen über die im Uebergangsverkehr von den Bergheimer Kreisbahnen und der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl eintretende Kürzung der Frachtsätze sowie ferner Frachtsätze der Abtheilung A für die neu aufgenommenen Stationen Barneveld (Dorf), Ede (Dorf) und Lunteren der niederländischen Centralbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 5 ₰ bezogen werden kann.

Cöln, den 4. Dezember 1902. (3250)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Aufhebung von Frachtsätzen für Reis.

Mit 1. Februar 1903 werden die im Ausnahmetarife Nr. 14 für Reis, geschält, etc. auf Seite 204 und 205 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. November 1899 für die Stationen Bielitz, Oswiecim und Saybusch-Zywiec enthaltenen Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 3. Dezember 1902. (3251)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 und 3 vom 1. Februar 1898, dann Heft 4 vom 1. Oktober 1899.

Die in den obbezeichneten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Dachschiefer

von den Stationen Lammersdorf, Langerwehe, Malmedy, Montenau und St. Vith werden mit 20. Januar 1903 ausser Kraft gesetzt.
Wien, am 1. Dezember 1902. (3252)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.
Einführung eines neuen Anhanges zu den Tarifen Theil II, sowie von Tarifnachträgen.

Am 1. Januar 1903 und insoweit Frachterhöhungen eintreten mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 treten im nordwestböhmischen Eisenbahnverbande in Kraft:

a) Neuer Anhang zu den Tarifen Theil II unter gleichzeitiger Aufhebung des vom 1. Januar 1899 gültigen gleichnamigen Anhanges nebst sämmtlichen Nachträgen;
b) Nachtrag II zu dem vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarife Theil II, Heft 1;
c) Nachtrag II zu dem vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarife Theil II, Heft 2;
d) Nachtrag VI zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarife Theil II, Heft 3, enthaltend Ausnahmetarife;
e) Nachtrag I zu dem vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarife Theil II, Heft 4 (Verkehr mit Reichenberg).

Der neue Anhang enthält ermässigte und direkte Kartirungsfrachtsätze; die Tarifnachträge enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der betreffenden Tarife.

Diese neuen Tarifsachen werden sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen und bei den betheiligten Stationen zu folgenden Preisen pro Exemplar erhältlich sein, und zwar:

ad a) . . 1 Kr. 20 h.,
„ b) . . . . . 40 „
„ c) . . . . . 50 „
„ d) . . . . . 50 „
„ e) . . . . . 20 „

Prag, am 2. Dezember 1902. (3253)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.
Tarif Theil II, Heft 4.
Einführung eines Nachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 und insofern Tariferhöhungen eintreten vom 1. Februar 1903 tritt der Nachtrag II zu dem ab 1. Januar 1901 gültigen Tarif Theil II, Heft 4 in Kraft.

Derselbe enthält: Eine Ergänzung der Reexpeditionsbegünstigungen, Ergänzungen der Post Nr. 1 für Baumwollwaaren, 4 und 6 für Cement, 8 und 9 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, 10 für Eisen roh, 25 und 44 für Getreide etc., 17 für Gyps, 29 für Papier und 37 für Wein und Weinmost;

Aufnahme neuer Positionen, u. zw. Post Nr. 51 für Braunstein (Manganerz), 52 und 54 für Eisen und Stahl, 53 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, 55 für Glas, 56 für Kalk, gebrannt, 57 für Oele, mineralische, 58 für Quarzsand, 59 für Säcke, neue, 60 für Schwefelkiesabbrände, 61 für Zink, rohes;

schliesslich Aenderungen und Berichtigungen im Haupttarife und im Nachtrage I.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Hellern zu beziehen.
Wien, am 2. Dezember 1902. (3254)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Süddeutsch-ungarisch-serbisch-bulgarisch-orientalisch-rumänischer Personen- und Gepäckverkehr.

Auf 1. Januar 1903 wird für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif ausgegeben, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. August 1900 aufgehoben wird und durch den die unterm 17. Oktober d. J. für diesen Verkehr angekündigten Fahrpreiserhöhungen zur Durchführung kommen.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.
Stuttgart, den 2. Dez. 1902. (3255)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die am 2. Januar 1903 fällig werdenden Zinsscheine der $4\frac{1}{2}$ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden vom 24. Dezember 1902 ab bei der königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und vom 2. Januar 1903 ab bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst eingelöst.
Magdeburg, den 2. Dezember 1902. (3256)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung der nachverzeichneten zur Unterhaltung der Kunstbauten etc. im Jahre 1903 erforderlichen Hölzer soll vergeben werden:

A. Eichenholz.
66 296 cbm Dielen,
70 197 „ Schwellen und Balken.
B. Kiefernholz.
239 021 cbm Dielen,
148 192 „ Schwellen und Balken.
C. Buchenholz.
5 914 cbm Dielen.
D. Tannenholz.
5 214 cbm Rundholz.

Lieferzeit März bis Ende Mai 1903.

Lieferungsbedingungen und Verzeichniss der Hölzer liegen im bautechnischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von 1,— ℳ. Schreibgebühren abgegeben.

Die Angebote, per Kubikmeter, frei Waggon einer beliebigen, jedoch näher zu bezeichnenden Pfalzbahnstation gestellt, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Brückenhölzern“ bis zum 28. d. Mts. hierher einzureichen.
Ludwigshafen a/Rh., den 4. Dezbr. 1902.
Die Direktion.
v. Lavale. (3257)

Die Lieferung und Aufstellung von 4 Zugschranken und 6 gekuppelten Schlagbaumschranken für die Strecke zwischen den Stationen Opalenitza und Posen soll vergeben werden. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis Montag, den 22. Dezember 1902, Vormittags 11 Uhr, der Unterzeichneten einzureichen, von welcher auch Verdingungsunterlagen gegen postfreie Einsendung von 0,50 ℳ. zu beziehen sind.
Posen, den 3. Dezember 1902. (3258)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Die Lieferung von 550 kg Geschirrleder, 400 kg Verdeckleder, 750 kg Nähriemenleder und 1 700 kg Maschinenriemenleder soll in verschiedenen Loosen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. k. Mts.
Magdeburg, den 2. Dezbr. 1902. (3259)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferug von 13 500 fertigen Hammerstielen aus weissem Hikoryholz, 4 000 unbearbeiteten Hammerstielen, 5 000 Schaufelstielen und 10 000 Hackenstielen soll in verschiedenen Loosen verdungen werden.

Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 29. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.
Magdeburg, den 2. Dezbr. 1902. (3260)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in der Hauptwerkstatt Posen und Nebenwerkstatt Glogau angesammelten Altmaterialien sollen im öffentlichen Bietungsverfahren verkauft werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterial“ versehen bis zum Termine am Sonnabend, den 20. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr postfrei an unser Rechnungsbüreau einzusenden. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen und Massenverzeichniss können von demselben, Louisenstrasse 10, Zimmer 78 gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 10. Januar 1903.
Posen, im Dezember 1902. (3261)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 98. 13. Dezember 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 35 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Vereinfachung des Abrechnungswesens im Personen- und Gepäckverkehr.

In Nr. 88 S. 1331 ff. und Nr. 89 S. 1349 ff. d. Ztg. bringt Herr Stationseinnehmer Wernicke für die preussisch-hessischen Staatsbahnen ein neues Buchungs- und Verrechnungsverfahren des Personen- und Gepäckverkehrs in Vorschlag, das die Arbeiten der Verkehrskontrolen grösstentheils entbehrlich machen und dadurch grosse Ersparnisse herbeiführen soll. Er behauptet (S. 1331), dass der Etat der preussisch-hessischen Staatsbahnen durch die Unterhaltung der Kontrolen mit jährlich 2 000 000 ℳ belastet sei und deren Personalbestand unbeschadet der Sicherheit um $^7/_8$ verringert werden könne.

Hiergegen ist zu bemerken, dass die Gehalts- und Wohnungsgeldbezüge der Beamten der 10 Verkehrskontrolen I, die den gesammten Personen- und Gepäckverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen bearbeiten, noch nicht 1 000 000 ℳ jährlich betragen. Die grössere Hälfte dieser Beamten ist aber mit solchen Arbeiten beschäftigt, die von dem System Wernicke nicht berührt werden und auch nach dessen Einführung bestehen bleiben müssten. Es sind dies insbesondere die Abrechnungen mit fremden Bahnen, Rhedereien und Fuhrunternehmungen, der Vereinsreiseverkehr (zusammenstellbare Fahrscheine), Blankokarten, Schüler- und Beamtenzeitkarten, die Berechnung und Liquidirung der gestundeten Fahr- und Frachtgelder für Militärtransporte und gestellte Sonderzüge, Fahrgelderstattungen, Kassenanweisungen an die Hauptkasse über die Verkehrseinnahmen nebst dazu gehörigen Zusammenstellungen, statistische Nachweise usw. Die in Aussicht gestellte Ersparniss von $^7/_8$ des Kontrolpersonals ist sonach stark überschätzt.

Ob und welche Ersparnisse bei dem neuen System zu erwarten sein möchten, mag indessen im Hinblick auf nachfolgende Darlegungen unerörtert bleiben.

Soweit bekannt, steht bei allen staatlichen und kommunalen Kassenverwaltungen der Grundsatz fest, dass der Kassenführer über Einnahmen und Ausgaben Rechnung zu legen hat, die von einer anderen (übergeordneten) Stelle zu prüfen und festzustellen ist. Dagegen will Herr W., dass die Ausgabestellen sich selber kontroliren; die Monatsergebnisse aus den verkauften Fahrkarten mit festen, aufgedruckten Preisen*) sollen lediglich durch die Fahrkarten-Ausgabestellen ermittelt werden, so dass diese ihr Soll selbst bestimmen, wozu sie sehr wohl imstande seien ohne Vermehrung der Kassenkontrolörstellen (S. 1331). Für die Richtigkeit der Rechnungen soll der Dienststellenvorsteher sorgen, der die Ermittelungen der ihm unterstellten Beamten nachzuprüfen und etwaige Fehler zu beseitigen hat. Auf verkehrsreichen Stationen dürfte dies namentlich in der kurzen, hierfür bis zur Einreichung der Monatsarbeiten zur Verfügung stehenden Zeit recht schwierig, auf kleineren Stationen aber ein besonderer Beamter für diese Nachprüfung meist gar nicht vorhanden sein, so dass der Fahrkartenverkäufer sich dann selbst zu kontroliren hätte. Unter diesen Umständen könnten Fehlbeträge und Unterschlagungen leicht längere Zeit verheimlicht und verdeckt werden, um so mehr, als die Kassenrevisionen durch die Kassenkontrolöre in der Regel — je nach dem Verkehrsumfang der Stationen — nur in Zeitabschnitten von 8 bis 12 Monaten stattfinden.

Auf S. 1331 führt Herr W. ferner aus, dass die jetzigen Fahrkartenrechnungen mangels jeglichen Beleges für richtige Aufstellung einer Unterlage entbehren. Da die Kinderkartenabschnitte, die makulirten Fahrtausweise und sonstige Beläge den Monatsrechnungen beizufügen sind, so können mit dem angegebenen Mangel wohl nur die verkauften (benutzten) Fahrkarten gemeint sein. Diese sind freilich zur Zeit der kontrolseitigen Rechnungsprüfung nicht zur Hand, aber doch vorhanden und werden — wenn auch ihrer grossen Menge wegen aus ökonomischen Gründen nicht sämmtlich — wenigstens theilweise mit den Monatsrechnungen verglichen. Dadurch ist die Möglichkeit geschaffen, gefälschte, ausser der Reihe ver-

*) Alle sonstigen Fahrtausweise sind wie bisher zu behandeln, kommen daher bei den folgenden Erörterungen nicht in Betracht.

kaufte oder in den Rechnungen nicht nachgewiesene Fahrkarten zu entdecken. Da meist mehrere Beamte aus einem Schalter verkaufen, sind solche Betrügereien zum Nachtheil der Verwaltung oder eines Mitbeamten verhältnissmässig leicht auszuführen; beim Wegfall der jetzigen Monatsrechnungen würden obige Feststellungen aus dem der Verkehrskontrole zugehenden Rechnungsmaterial nicht mehr möglich sein, infolge dessen aber unredlichen oder leichtfertigen Beamten die Furcht vor Entdeckung derartiger betrügerischer Handlungen genommen werden.

Für den Verkehr mit fremden Bahnen sieht Herr W. verkehrsweise Nachweisungen der Fahrkartenausgabestellen vor (S. 1333), enthaltend Ordnungsnummern, Anzahl und Geldbeträge der verkauften Karten. Zur Abrechnung mit den fremden Bahnen ist unbedingt erforderlich, dass für jede Station deren Gesammterhebung für alle Fahrtausweise — einschliesslich der Blankokarten usw. — aus jedem Verkehr besonders ermittelt wird. Herr W. hat nicht angegeben, wie er sich die Aussonderung dieser Einnahmen aus dem den Hauptbestandtheil des Solls bildenden Werthe der Fahrkarten (S. 1332) gedacht hat.

Auf S. 1334 führt Herr W. aus, dass in einer grossen Anzahl von Ausgabestellen bei fast jeder einzelnen Fahrkartensorte ein derartiger Ballast von Beständen vorhanden sei, dass er in 3, 4, 10 Jahren, meist sogar überhaupt nicht verkauft wird, und macht hauptsächlich die Fahrkartenverwaltung hierfür verantwortlich. Dieser Vorwurf ist unbegründet. Bei Einführung neuer Fahrkarten erhalten die Fahrkartenausgabestellen Anweisung, fertig gedruckte Fahrkarten nur insoweit bei der Fahrkartenverwaltung anzufordern, als ein Bedürfniss dazu vorliegt, im übrigen aber Blankokarten zu verwenden. Ebenso sind vorhandene Fahrkarten, für die ein Verkehrsbedürfniss nicht mehr besteht, zurückzuliefern und dafür ebenfalls Blankokarten zu benutzen. Trotzdem ist es allerdings nicht zu vermeiden, dass zahlreiche Bestände auf den Stationen jahrelang ohne Verwendung lagern, weil die Ausfertigung einer Blankokarte am Schalter mehr Zeit erfordert, als die Entnahme einer fertigen Karte aus dem Schrank und deren Abstempelung. Durch übermässige Verwendung von Blankokarten würde daher, namentlich auf grossen Stationen, die Abfertigung des Publikums verzögert werden, was im Interesse des letzteren und der Eisenbahnverwaltung möglichst zu vermeiden ist.

Infolge Einführung des Systems W. hätten die Fahrkartenausgabestellen folgende neue (Mehr-) Arbeiten auszuführen: die Berechnung der Fahrkartenwerthe in den Bedarfslisten und monatlichen Aufstellungen; allmonatlich eine Zusammenstellung nebst Werthberechnung der Kinderkartenabschnitte; desgleichen der makulirten und der — infolge Preisänderung oder aus anderen Gründen — zurückgezogenen Fahrkarten; die Führung eines Abrechnungsbuches, auf grossen Stationen je eines besonderen Abrechnungsbuches für jeden Schalter; einen Auszug aus dem Abrechnungsbuch in doppelter Ausfertigung.

Bestehen bliebe das jetzige Fahrgeldeinnahmebuch und Fahrkartenausgabebuch; in diesem würde nur noch die Spalte Sollbetrag hinzutreten.

Der Arbeitsvermehrung steht nur der Wegfall der Monatsrechnung über den Verkehr nach den Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen gegenüber, jedoch lediglich für die Fahrkarten mit aufgedruckten Preisen. Die neu hinzutretenden Arbeiten erfordern zweifellos mehr Zeit, als die Aufstellung der vorbezeichneten Monatsrechnung. Die jetzigen, den Gesammtverkehr einschl. Blankokarten, Erstattungen usw. darstellenden Monatsrechnungen sind vor ihrer Einsendung an die Verkehrskontrole mit den abgeschlossenen Büchern der Fahrkartenausgabestellen in Uebereinstimmung zu bringen, was bei sorgfältiger Anfertigung der Rechnungen und genauer Buchführung keinen erheblichen Zeitaufwand erfordert. Auf vielen mittleren Stationen befinden sich jetzt 1000 Fahrkartensorten und darüber mit festen Preisen, auf grossen Stationen noch weit mehr. Die monatliche Ermittelung des Sollwerthes dieser Bestände und die Herbeiführung des Uebereinstimmens der Sollbetragssummen nach der Schalterprüfung mit den im Abrechnungsbuch ermittelten wird jedenfalls meist schwierig und zeitraubend sein.

Herr W. erkennt an (S. 1334), dass die Revisionen der Fahrkartenausgabestellen durch die Kassenkontrolöre bei seinem System sich schwieriger gestalten würden. Namentlich auf verkehrsreichen Stationen erfordern sie auch jetzt einen grosen Zeit- und Arbeitsaufwand, der sich bei Unstimmigkeiten zwischen dem ermittelten Sollwerth der Fahrkartenbestände und der Sollsumme laut Abrechnungsbuch noch erheblich erhöhen würde, weil die Nachforschung nach den Unterschieden unter Umständen die Geschäftsführung der letzten acht Monate und darüber umfassen müsste. Jetzt kommen dagegen für den Kassenrevisor bei Ermittelung der Solleinnahme nur die von der Verkehrskontrole noch nicht festgesetzten Monatseinnahmen in Betracht, d. i. ausser dem laufenden Monate noch für ein oder zwei Monate.

Herr W. nimmt an, dass die den Fahrkartenausgabestellen durch sein System allmonatlich erwachsenden Mehrarbeiten, ebenso die Mehrarbeit bei den Kassenrevisionen ohne Personalvermehrung überall durch das vorhandene Personal bei Zuhilfenahme von Güterabfertigungsbeamten ausgeführt werden könnten; diese Annahme dürfte irrig und auf vielen Stationen eine Personalvermehrung — wenigstens zeitweise — nicht zu umgehen sein, deren Kosten die Ersparnisse bei der Verkehrskontrole I wohl übersteigen würden.

Auch für die Abfertigung des Reisegepäcks kann im System Wernicke eine Verbesserung keineswegs erblickt werden. Zunächst sei die Bemerkung gestattet, dass die Eintragung in Stamm und Gepäckschein durch einmalige Niederschrift im Pauseverfahren erfolgt, und ausser der auf S. 1350 angeführten Abfertigungsart — Trennung der Packmeisterkarte vom Stamm und Gepäckschein — für kleine und mittlere Stationen ein anderes Verfahren besteht, bei dem alle drei Theile, welche die gleiche (eingedruckte) Nummer tragen, zugleich durchgepaust werden. Nur in einigen Stationsverbindungen mit besonders starkem Verkehr — z. B. Berlin-Leipzig, Berlin-Frankfurt a. M. — bestehen jetzt Gepäckscheine, Stämme und Packmeisterkarten mit eingedruckter Ausgangs- und Bestimmungsstation, erforderlichenfalls auch mit gedruckter Angabe des Reiseweges. Vor vielen Jahren wurden überwiegend Gepäckscheine letzterer Art verwendet, infolge stetiger Zunahme der Stationsverbindungen mit direkter Gepäckabfertigung wuchs aber die Zahl der vorräthig zu haltenden Drucksorten auf allen grösseren Stationen derart an, dass dadurch nicht nur grosse Ausgaben an Druckkosten entstanden, sondern auch die Abfertigung verlangsamt wurde. Die Beseitigung dieses Verfahrens wurde deshalb als ein bedeutender Fortschritt allseitig empfunden. Herr W. will dieses wieder einführen, allerdings mit Aenderungen, jedoch unter theilweiser Beibehaltung des jetzigen Verfahrens. Der erheblichen Zunahme der Druckkosten würden noch die Beschaffungskosten umfangreicher Gepäckscheinschränke für die mittleren und grossen Stationen hinzutreten; ob der zur Aufstellung der Schränke nöthige Raum überall vorhanden bezw. zu beschaffen ist, muss bezweifelt werden.

Die Abfertigung würde bei dem neuen Verfahren schwerlich schneller und sicherer als jetzt erfolgen. Das einfache sog. amerikanische Verfahren kommt soweit als möglich schon jetzt zur Anwendung.

Vorgekommen ist, dass ungetreue Beamte Gepäckscheinstämme verschwinden liessen und die darauf erhobenen Beträge unterschlugen; derartige Unterschleife können in derselben Weise wie bei den Fahrkarten durch Vergleichung der eingelieferten Gepäckscheine mit den dazu gehörigen Stämmen entdeckt werden, wie dies thatsächlich mehrfach auch geschehen ist. Das von Herrn W. für den Gepäckverkehr vorgeschlagene

Abrechnungsverfahren ist aus den gleichen für den Fahrkartenverkehr angeführten Gründen zu verwerfen.

Wenn auch gern zugegeben werden mag, dass das für den Personen- und Gepäckverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen z. Zt. bestehende Abfertigungs- und Verrechnungsverfahren nicht ohne Mängel ist, so kann doch im System Wernicke eine Verbesserung oder Verbilligung desselben nicht erblickt werden, und würde meines Erachtens durch Einführung des vorgeschlagenen Verfahrens die Sicherheit der Rechnungs- und Kassenführung bei den Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen erheblich vermindert werden.

Gehrcke, Rechnungsrath in Berlin.

Sicherheitsmaassnahmen gegen Zusammenstösse der Eisenbahnzüge von gleicher Fahrrichtung.

Je dichter der Verkehr einer Bahnlinie ist, desto näher liegt die Möglichkeit eines Zusammenstosses von Zügen, sei es bei entgegengesetzter, sei es bei gleicher Fahrrichtung. Die Sicherheitseinrichtungen, welche Zusammenstösse verhüten sollen, sind deshalb um so sorgfältiger, reichlicher und scharfsinniger zu wählen, je stärker der Verkehr ist. Dem dichten Verkehre wird aber bei den jetzigen vorgeschrittenen Eisenbahnverhältnissen meist eine zwei- oder mehrgleisige Linie verfügbar sein, wodurch Zusammenstösse der Züge entgegengesetzter Fahrrichtung kaum mehr vorkommen. Wohl aber treten, wenn auch — dank der erreichten Höhe der Sicherheitsvorkehrungen — nur selten, Zusammenstösse bei gleicher Fahrrichtung (Auffahren auf Züge von hinten) auf. So selten diese Unfälle sind, so schwer verlaufen sie gewöhnlich in ihren Folgen. Ausser diesen bedauerlichen und gefürchteten vollkommenen Zusammenstössen kennt der Eisenbahnfachmann aber noch eine Anzahl unvollkommener bezw. nur angedeuteter, d. h. solcher Unregelmässigkeiten, welche in ihrer Entwickelung zum vollkommenen Zusammenstosse durch irgend welche günstige Umstände, namentlich durch besondere Aufmerksamkeit der Bahnbewachungs- oder Zugmannschaft, zumeist durch Ueberlegung, Wachsamkeit und Schlagfertigkeit der Lokomotivmannschaft zurückgehalten worden sind.

Es soll nun nachstehend untersucht werden, auf welche Weise die gegen das Zusammenstossen von Zügen gleicher Fahrrichtung getroffenen Sicherheitsmaassregeln versagen, d. h. welche Fehler beim Blockabstand- und Stationsabstandfahren vorkommen können.

1. Wenn sich ein Zug (bezw. eine Leerlokomotive) auf einer Blockstrecke befindet, so kann der Wärter des noch nicht erreichten Blocks absperren und sich gewohnheitsmässig selbst blocken, wodurch der hintere Nachbarblock entblockt wird, sofern nicht besondere getrennte Blockung eingerichtet ist, welche Einrichtung aber wiederum zu Fehlern Veranlassung gibt. Der geblockte Block bleibt alsdann auf Absperrung und der Zug vor dem Block festgehalten, ohne dass er gegen einen nachkommenden Zug gedeckt ist. Hierin liegt eine der grössten Schwächen und Fehlerquellen der meisten Blockanlagen. Diese fehlerhafte Handhabung kann stattfinden:

a) beim regelmässigen Verkehr durch Irrthum oder Nachlässigkeit, Missverständniss (z. B. unrichtig verstandenes Glockenzeichen) des Wärters oder durch ein plötzlich auftretendes Hinderniss, welches zum Absperren zwingt;

b) wenn ein Zug auf der freien Blockstrecke liegen geblieben ist, wobei gewöhnlich der vor dem Zuge befindliche Blockwärter von seinem Hinternachbar zum Entblocken angeklingelt wird, oder wenn der Zug nahe am Block liegt, wobei leicht der menschliche Irrthum entsteht, es müsse abgesperrt werden, was dann gewohnheitsmässig mit gleichzeitigem Blocken bezw. Entblocken des hinteren Nachbarblockes geschieht.

2. Durch missbräuchliche Benutzung der etwa vorhandenen Nebentastereinrichtung oder des Abschlussblockes oder Stationsblockes, also derjenigen Einrichtungen, vermittelst welcher in besonderen Fällen oder ständig vorschriftsgemäss der glatte Zusammenhang der einzelnen Blockstrecken aufgehoben bezw. die zusammenhängende Kette der Blockstrecken in einzelne für sich abgeschlossene Theile getrennt werden soll. Hierdurch verliert die Deckung der vor den Stationen abgesperrten Züge an Zuverlässigkeit, und mancher Zusammenstoss vor einer Station ist durch diese angegebene Schwäche der Blockeinrichtungen, namentlich bei Einlegung von Sonderzügen und Leerlokomotiven, entstanden.

3. Befinden sich einmal zwei Züge bezw. Leerlokomotiven innerhalb einer Blockstrecke, so kann sich diese Gefahr wiederholen, weil bei dem Vorrücken des vorderen Zuges aus der Blockstrecke heraus zumeist gewohnheitsgemäss und irrthümlich eine Entblockung des Hinterblockes stattfindet.

4. Die Doppelbefahrung einer Blockstrecke kann auch durch Fehlerhaftigkeit der Blockapparate sowie durch frevelhaftes Eingreifen des Wärters ermöglicht werden, ferner durch Uebersehen der Signale seitens der Lokomotivmannschaft, sei es aus Nachlässigkeit oder weil wegen dichten Nebels die optischen Signale überhaupt wirkungslos werden und meist kein Ersatz dafür vorhanden ist.

5. Beim Fahren in Stationsabstand werden Zusammenstösse durch unterlassenes oder unrichtiges Abmelden, Zurückmelden und Annehmen sowie durch fehlerhaftes Abschicken der Züge von den Stationen herbeigeführt. Die Sicherheit hängt hier ganz allein von der Zuverlässigkeit und Geübtheit der Stationsbediensteten ab.

Es geht hieraus hervor, dass die Sicherheitseinrichtungen, so sehr sie auch nach und nach mit ernstlichem Willen und grossen Kosten ausgebildet und vervollkommnet worden sind, immerhin noch recht bedenkliche Lücken enthalten, deren gänzliche Beseitigung wohl niemals möglich werden wird, deren möglichste Verengung oder Verdeckung aber eine hervorragend wichtige Aufgabe der Eisenbahnen sein dürfte.

Im Streben nach dieser Richtung werden fortgesetzt die Blockeinrichtungen dahin zu verbessern gesucht, dass sie thatsächlich die Einfahrt eines Zuges in eine bereits von einem anderen Zuge besetzte Blockstrecke verhindern. Ausserdem wird durch Vermehrung der Vorsignale und Verbesserung der Signallichter in wirksamer Weise die Gefahr des Uebersehens der Signale vermindert.*)

Gewiss sind diese Bestrebungen von grossem Erfolge für die Erhöhung der Sicherheit, doch thatsächlich fehlt die erstrebte Höchstentwickelung der Einrichtungen noch, und es treffen die fraglichen Bestrebungen nur mangelhaft die schwache Seite, welche die Einrichtung der sichtbaren Signale bei Nebel recht beängstigend aufweist. Sichtbare Signale in dichtem Nebel versagen den Dienst, weil sie nicht sichtbar sind. Selbst stark leuchtende Lichter werden beim dichten Nebel zu spät erkannt oder ganz übersehen. Die Wirksamkeit unserer Signaleinrichtungen und unserer Signalordnung wird durch dichten Nebel mehr oder weniger ausgelöst, weil sie einzig und allein auf der Sichtbarkeit beruht.

Man dürfte sich daher vor der Nothwendigkeit nicht verschliessen können, bei dichtem Nebel als Ersatz für das sicht-

*) Vergl. hierzu auch den Blum'schen Leitaufsatz betr. „Selbstthätige Meldung über das Besetztsein von Gleisen und die Signalstellung" in Nr. 97 d. Ztg.

bare Signal in ernsthafterer Weise als seither das hörbare Signal auf den deutschen Eisenbahnen einzuführen und auch in der „Signalordnung“, wo es — abgesehen von der Pfeife — bis jetzt leider vollständig fehlt, vorzuschreiben. Erfahrungen, Vorschriften und Einrichtungen für hörbare Signale kann uns in mustergültiger Weise England, das Land der dichten Nebel, wo die Knallkapsel und der Nebelwärter in segensreicher Wirkung eine viel grössere Rolle als in Deutschland spielen, überliefern, wenn auch bereits auf einigen deutschen Bahnen, u. a. auf den sächsischen Staatseisenbahnen, besondere Nebel- bezw. Knallkapselordnungen bestehen.

Aber auch hiermit möchte man sich noch nicht begnügen. Wie schon oben hervorgehoben, können Zusammenstösse trotz zweckmässigster Einrichtungen und Vorschriften durch Versagen der ersteren und Verstösse gegen die letzteren entstehen. Um diese Sicherheitslücke möglichst auszufüllen, tritt die ernste Mahnung an uns heran, doppelte, von einander unabhängige Sicherheitsmaassregeln einzuführen, wie sie ja bereits mit grossem Erfolge in der Technik da angewendet werden, wo die Verbürgung der Sicherheit eine besondere Rolle spielt.

Es würde also zu der bestehenden Sicherheitseinrichtung noch eine zweite hinzuzufügen sein. Als ein solches zweites und zwar verhältnissmässig einfaches Sicherheitsmittel steht uns die Selbstdeckung der Züge vermittelst eigenen Signalgebens zur Verfügung. Dieses Mittel ist zwar seither schon benutzt worden, aber wegen der damit immerhin verbundenen Unbequemlichkeit und in Ueberschätzung der Sicherheitswirkung der übrigen Sicherheitsmaassregeln in so geringem Maasse, dass es in seiner Eigenschaft als doppelte Sicherheit nicht hervortreten konnte. Auch die Fassung des § 49 der Betriebsordnung, nach welcher die Anwendung der Selbstdeckung der Züge sonderbarerweise nur von der Ursache anstatt von der Zeitdauer des Liegenbleibens eines Zuges abhängig gemacht wird, obgleich diese Ursache gar nichts mit der durch das Liegenbleiben verursachten Gefahr zu thun hat, lässt erkennen, wie sehr man seither die Anwendung dieses wirksamen Mittels einschränken zu müssen glaubte, und doch würde es bei umfänglicher Anwendung manchen schweren Eisenbahnunfall abgewendet haben. Es sei nur an Paderborn, Heidelberg, Oederan erinnert, ja sogar das Offenbacher Unglück würde vielleicht bei weitgehender Verwendung der Selbstdeckung ausgeblieben sein. Bei der bevorstehenden Neugestaltung der Betriebsordnung würde zur Förderung der Sicherheit nicht allein die bindende Einführung der hörbaren Signale (Knallkapseln) einen entsprechenden Platz zu beanspruchen haben, sondern es müsste auch § 49 auf eine weitgehende Anwendung der Selbstdeckung der Züge Rücksicht nehmen. In letzterer Beziehung möchte bedacht werden, dass keineswegs das Liegenbleiben auf freier Strecke die einzige gefahrbringende Stockung im Zuglauf ist, sondern dass auch — wie oben gezeigt — das Halten vor absperrenden Signalen verhängnissvoll werden kann, wie jeder erfahrene Eisenbahnfachmann zugeben muss, welcher die Schwächen der Signaleinrichtungen kennt. Im übrigen bestätigen schwere Eisenbahnunfälle die Wahrheit der Behauptung leider unter traurigsten Erscheinungen. Da sich die Bestimmungen der Betriebsordnung in vorsichtig gehaltenen Grenzen zu halten haben, so verbleibt den einzelnen Eisenbahnverwaltungen die Aufgabe, diese Grenzen möglichst zu erweitern und den jeweiligen besonderen Verhältnissen anzupassen. Die Durchführung einer Verordnung über weitgehende Anwendung der hörbaren Signale bei Nebelwetter und über weitgehende Anwendung der Zugselbstdeckung bietet allerdings Schwierigkeiten, doch sind diese durchaus nicht unüberwindlich und der Erfolg ist ihrer werth.

Erfreulicherweise werden in neuerer Zeit grosse Anstrengungen zur Erhaltung der bei Zusammenstössen auf dem Spiele stehenden Menschenleben gemacht, doch es will mir scheinen, als müsste in erster Linie noch mehr als seither nach Mitteln und Wegen zur Verhütung der Zusammenstösse gesucht werden, und in diesem Sinne möchte ich durch obige Auslassungen auf die nothwendig erscheinenden Maassnahmen hingewiesen haben. Es dürfte eine der wichtigsten Pflichten der Eisenbahnen sein, mit allen Mitteln wenigstens den erreichbaren Grad der Sicherheit herbeizuführen, der leider noch weit hinter dem unerreichbaren Ziel vollkommener Sicherheit zurückbleibt.

Dresden, im Dezember. Hoffmann, Oberbaurath.

Die Unfallgefahr für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen.

Von Dr. R. Latka.

In Nr. 1 S. 4 f. d. Ztg. wurde das Ergebniss einer Untersuchung mitgetheilt, in welcher die ziffernmässigen Angaben der von der „Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen“ herausgegebenen Broschüre „Gebahrung und Ergebnisse der Unfallstatistik“, Jahrg. 1895 bis 1900, in der Richtung einer Prüfung unterzogen wurden, wie sich ziffernmässig und schematisch die Gefährlichkeit des Eisenbahnbedienstetenberufes und seiner einzelnen engeren Berufszweige darstellen lässt.

Wer auch die auf das Jahr 1901 bezügliche, eben hinausgegebene gleiche Veröffentlichung in der oben angedeuteten

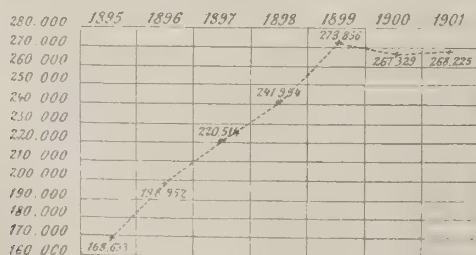


Abb. 1.

Richtung prüft, findet eine Steigerung auf allen Linien, ein Anwachsen der Gesammtsumme der Versicherten, der Zahl der innerhalb der einzelnen engeren Berufskreise Versicherten, aber auch eine Erhöhung der zur Anzeige gebrachten und der eine Entschädigungsleistung seitens der Anstalt begründenden Unfälle, und schliesslich ein mitunter erhebliches Steigen der Gefährdungszahlen, wie in der erwähnten Studie die das Verhältniss der Zahl der Versicherten zur Anzahl der Unfälle ausdrückenden Ziffern genannt wurden.

Die schematische Darstellung der Zahl der (überhaupt) versicherten Personen ergibt das aus vorstehender Abbildung 1 ersichtliche Bild.

Man entnimmt, dass gegenüber dem Vorjahre eine unbedeutende Aufwärtsbewegung wahrnehmbar ist, und dass gegen-

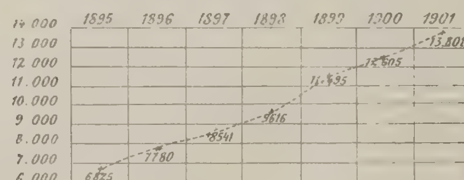


Abb. 2.

über dem in den Jahren 1895 bis einschliesslich 1899 nachweisbaren entschiedenen Anwachsen der Gesammtanzahl der versicherten Eisenbahnbediensteten seit 1899 ein Stillstand bezw. Rückschritt eingetreten ist. Der Unterschied der Anzahl der im Jahre 1901 Versicherten und der im Jahre 1895 Versicherten lässt sich, wie im Vorjahre, mit rund 100 000 und mit rund 59 % angeben.

Die Aufwärtsbewegung der die angezeigten Unfälle nachweisenden Zahlen veranschaulicht vorstehende Abbildung 2.

In der Abbildung 3 werden die aus der Gesammtzahl der Versicherten und der angezeigten Unfälle ermittelten Gefährdungszahlen in ihrem gegenseitigen Verhältnisse dar-

gestellt. Die Gefährdungszahl für 1901 muss als eine äusserst ungünstige bezeichnet werden, denn auf 19,43 Versicherte (versichert sind bekanntlich alle Eisenbahnbedienstete) entfiel ein Unfall, d. h. im Jahre 1901 wurden über 5 % aller Eisenbahnbediensteten von einem Betriebsunfall betroffen.

Unterzieht man die Rechnung mit Rücksicht darauf, dass nicht alle angezeigten Unfälle Anlass bieten zu einer Entschädigungsleistung seitens der Anstalt, der entsprechenden

Ein Unfall entfiel auf Versicherte:

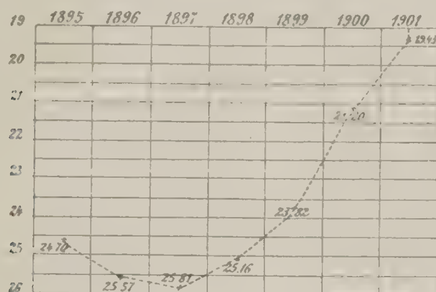


Abb. 3.

Berichtigung, so ergeben sich, da im Jahre 1901: 3 836 Unfälle eine Entschädigung begründeten (1900: 3 409), die Ziffern: 1901: 69,92, 1900: 78,41, 1899: 80,66, 1898: 90,83, 1897: 93,51, 1896: 99,57 und 1895: 89,84.

Da diese hier betrachteten Unfälle doch schon als solche schwererer Natur bezeichnet werden müssen, ist die Gefährdungszahl des Jahres 1901 in noch höherem Grade als jene des Jahres 1900 ungünstig.

In der Aufeinanderfolge der einzelnen Versichertenkategorien auf der Stufenleiter der Gefährlichkeit hat sich auch im Jahre 1901 nichts geändert; zu oberst steht das Maschinenpersonal, welchem das Zugpersonal, Werkstättenpersonal, Stationspersonal, Streckenpersonal und Kanzleipersonal in kleineren oder grösseren Abständen folgen (vergl. nachfolgende Zusammenstellung).

		1900	1901	Durchschnitt 1895—1901
Maschinenpersonal	1)	18 840	19 089	—
	2)	680	777	—
	3)	27,70	24,56	31,28
Zugpersonal	1)	20 661	20 930	—
	2)	493	525	—
	3)	41,90	39,86	43,21
Werkstättenpersonal	1)	22 681	23 952	—
	2)	438	484	—
	3)	51,78	49,48	53,18
versichertes Personal überhaupt	1)	267 329	268 225	—
	2)	3 409	3 836	—
	3)	78,47	69,92	86,11
Stationspersonal	1)	70 165	74 348	—
	2)	863	997	—
	3)	81,30	74,57	92,42
Streckenpersonal	1)	123 611	118 524	—
	2)	912	1 021	—
	3)	135,53	116,08	148,09
Dampfschifffahrtspersonal	1)	146	147	—
	2)	—	1	—
	3)	—	147	87,00
Kanzleipersonal	1)	11 225	11 595	—
	2)	8	8	—
	3)	1 403,12	1 449,37	2 481,71

Obige Zusammenstellung lässt leicht erkennen, wie die Zahl der Unfälle in ihrem Fortschreiten nicht gleichen Schritt hält mit dem Fortschreiten der Zahl der Versicherten, und wie infolge dessen innerhalb jeder Versichertenkategorie — das Kanzleipersonal ausgenommen — die Gefährdungszahl sinkt, d. h. also ungünstiger wird.

1) Zahl der versicherten Bediensteten.

2) Zahl der Unfälle, auf Grund deren eine Entschädigung geleistet wurde.

3) Auf .... Bedienstete dieser Kategorie entfiel ein Unfall, auf Grund dessen eine Entschädigung geleistet wurde.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Oktober d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 5 bei Personenzügen), 24 Entgleisungen in Stationen (davon 7 bei Personenzügen), 3 Zusammenstösse auf freier Bahn (nur bei Güterzügen), 31 Zusammenstösse in Stationen (davon 8 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbeamter getödtet, 1 Reisender, 19 Bahnbeamte, 3 Postbeamte und 1 fremde Person verletzt.

— **Frachtberechnung für die infolge des Frostwetters von den Binnenwasserstrassen auf die Eisenbahnen übergehenden Güter.** In Bezug hierauf hat der preusische Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 6. d. Mts. ein Rundschreiben folgenden Inhalts an die nachgeordneten königlichen Eisenbahndirektionen erlassen:

„Der plötzlich eingetretene starke Frost hat auf den natürlichen und künstlichen Binnenwasserstrassen eine Behinderung des Weitertransports grosser Gütermengen herbeigeführt. Soweit diese der Eisenbahn zur Erreichung ihres Bestimmungsortes zugeführt werden, kommen für die Eisenbahnbeförderung auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen widerruflich im Wege der Frachterstattung diejenigen Frachtsätze (seien dies regelmässig gebildete oder Ausnahmefrachtsätze) zur Anwendung, welche zwischen der ursprünglichen Versandstation und der eigentlichen Bestimmungsstation bestehen, sofern diese sich niedriger stellen als die tarifmässigen Frachtsätze von der Umschlag- zur Bestimmungsstation. Diese Frachtberechnung findet auch bei denjenigen Gütern statt, die von einer Eisenbahnstation nach einem Wasserumschlagsplatz befördert sind, hier zur unmittelbaren Weiterbeförderung zur Wasserstrasse verladen wurden oder verladen werden sollten und demnächst auf preussischen Staatsbahnlinien nach der eigentlichen Bestimmungsstation Beförderung finden. Es obliegt den Versendern, der Eisenbahnverwaltung den erforderlichen Nachweis zu erbringen."

Von dieser Maassregel sind seitens des Herrn Ministers gleichzeitig die Bundesregierungen mit Staatsbahnsitz mit dem Anheimstellen in Kenntniss gesetzt worden, sich diesem Vorgehen anzuschliessen. Die Eisenbahnkommissare sollen die Direktionen der Privatbahnen ersuchen, in gleichem Sinne vorzugehen.

Es ist beabsichtigt, von den Transportinteressenten diejenigen Schädigungen abzuwenden, welchen sie sonst durch die höhere Gewalt des plötzlich und unerwartet eingetretenen Frostes erleiden würden, und denen sie entgangen sein würden, wenn sie die Güter auf der ursprünglichen Versandstation mit der Eisenbahn nach der eigentlichen Bestimmungsstation verfrachtet hätten. Beispielsweise sollen für Baumwollentransporte, die auf der Wasserstrasse von Hamburg nach Schlesien oder Sachsen (falls dies beitritt) laufen sollten, in Lauenburg aber der Eisenbahn zur Beförderung übergeben werden, die direkten Ausnahmefrachtsätze von Hamburg nach Schlesien usw. zur Berechnung kommen (nicht etwa die Einheitssätze des Hamburger Ausnahmetarifs auf Lauenburg übertragen werden). Ebenso sollen die direkten Frachtsätze von Kattowitz nach Stettin oder Berlin im Reklamationswege Anwendung finden, wenn sie billiger sind als die Frachtsätze Kattowitz-Cosel zuzüglich der Frachtsätze der neuen Aufgabestation (z. B. Brieg) nach Stettin oder Berlin. Auch sollen beispielsweise für den Fall des Beitritts von Bayern die direkten Kohlentarife von Dortmund nach Würzburg Anwendung finden, wenn sie billiger sind als die Bahnfrachtsätze von Dortmund nach Ruhrort zuzüglich der Frachtsätze z. B. Coblenz-Würzburg. Es ist Sache der Fachinteressenten, den Nachweis glaubhaft zu führen, dass der neu aufgegebene Transport von der ursprünglichen (Wasser- oder Eisenbahn-) Versandstation stammt. Die königliche Eisenbahndirektion in Essen wird die ausländischen betheiligten Verwaltungen auffordern, sich diesem Verfahren anzuschliessen.

— **Ausgleich von Meinungsverschiedenheiten zwischen Ortspolizei- und Eisenbahnbehörden bei Wahrung öffentlicher Interessen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die nachgeordneten königlichen Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissare folgenden Erlass gerichtet:

„Es ist zu meiner Kenntniss gekommen, dass in einigen Fällen örtliche Polizeibehörden anderen Personen als dem Eisenbahnunternehmer die Veränderung wesentlicher Bestandtheile

von Eisenbahnanlagen, wie Unter- oder Ueberführungen, aufgegeben haben, obwohl deren Feststellung auf Grund der §§ 4, 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, § 158 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 mir vorbehalten ist und ihre Ausführung nur durch den Eisenbahnunternehmer erfolgen kann. Unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Endurtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 24. Juni 1897 (Entsch. Band 32 Seite 226, „Archiv für Eisenbahnwesen" von 1897 Seite 1017 und 1018) weise ich deshalb die königlichen Eisenbahndirektionen an, gegenüber ortspolizeilichen Anordnungen dieser Art sofort nach ihrer Kenntnissnahme und unabhängig von dem Einspruch oder der Klageerhebung seitens der davon Betroffenen ebenso zu verfahren, wie es durch den Erlass vom 7. November 1897 (E.-V.-Bl. Seite 372, M.-Bl. d. i. V. von 1898 Seite 13) für den Fall ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass eine örtliche Polizeibehörde mit einer gegen einen Eisenbahnunternehmer gerichteten Anordnung in das Gebiet derjenigen öffentlichen Interessen eingreifen sollte, welche nach gesetzlicher Vorschrift von der Landespolizeibehörde, der Eisenbahnaufsichtsbehörde und mir zu wahren sind."

— **Eisenbahnunfall bei Brackwede.** Amtlich wird gemeldet: Am 7. d. Mts., Vormittags 11 Uhr 17 Min., entgleiste der Personenzug 606 Bielefeld-Osnabrück auf Bahnhof Brackwede. Beide Maschinen und drei Personenwagen sind unbedeutend beschädigt. Das in der Nähe der Entgleisungsstelle befindliche Stellwerkhäuschen wurde von der vordersten Maschine eingedrückt. Der Wärter wurde leicht verletzt und von drei schnell hinzugekommenen Aerzten kurz darauf verbunden. Personenzug 606 erhielt 75 Minuten Verspätung. Der übrige Zugverkehr wurde nicht gestört.

— **Die neu eingerichteten Sanitätszüge der preussischen Staatsbahnen,** welche bei Eisenbahnunfällen hilfreich eingreifen sollen, wurden in letzterer Zeit behufs Prüfung ihrer Bereitschaft und Ausrüstung wiederholt probeweise alarmirt. Die königlichen Eisenbahndirektionen haben sich für den Fall, dass die Bahnärzte nicht zur Stelle sind, zu dem Zweck auch mit den Hilfsgesellschaften vom Rothen Kreuz in Verbindung gesetzt. So war kürzlich ein Sanitätszug vom Stettiner Bahnhof in Berlin nach Bernau gerufen worden, zu dessen ärztlicher Begleitung die Unfallstation IX ersucht worden war.

— **Bezirkseisenbahnrath Breslau.** In der letzten Sitzung wurde der Antrag auf Einrichtung eines Schnellzuges Berlin-Breslau-Kattowitz, der von Berlin Friedrichstrasse gegen 1 Uhr Mittags abgeht, angenommen. Von der Eisenbahnverwaltung ist die Einlegung von Entlastungsschnellzügen der Linie Berlin-Breslau-Oberschlesien bereits angeregt und beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Antrag gebracht worden. Der betreffende Zug soll Berlin gegen 1 Uhr Mittags verlassen und in Breslau gegen 6 Uhr Nachmittags eintreffen; der Gegenzug soll Breslau gegen 6 Uhr Nachmittags verlassen und in Berlin Nachts gegen 12 Uhr eintreffen.

— **Zur Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.** Der Aufsichtsrath und die Direktion dieser Bahn haben jetzt den Bericht für die am 22. d. Mts. stattfindende ausserordentliche Generalversammlung wegen des Verstaatlichungsangebots der Oeffentlichkeit übergeben. In ihm wird, wie wir dem „Berl. Akt." entnehmen, dem Angebot entsprechend unter Annahme eines Kurses der 3prozentigen Konsols von 92 % die Stammprioritätsaktie von 600 ℳ auf 738 ℳ oder 123 %, die Stammaktie von 600 ℳ auf 450 ℳ oder 75 % und danach der Gesammtwerth der Stammprioritätsaktien auf 15 793 200 ℳ, derjenige der Stammaktien auf 9 630 000 ℳ berechnet, d. s. zusammen 25 423 000 ℳ für ein Kapital im Nennwerth von 25 680 000 ℳ. Je 1 % Kursunterschied der Konsols gegen den angenommenen Kurs von 92 % ergibt für die Prioritätsaktien einen Unterschied von $1^1/_3$ % und für die Stammaktien einen solchen von $^4/_5$ %. Da vor Eingang des Verstaatlichungsangebots die Prioritätsaktien zu nur 112 %, die Stammaktien zu 75 % an der Börse gehandelt wurden, so ergibt das Verstaatlichungsangebot gegenüber der damaligen Kursbewerthung ein Mehr von 1 412 400 ℳ für das gesammte Aktienkapital, das allerdings nur den Prioritätsaktien zu Gute kommt. An jährlichen Zinsen würden nach dem Angebot erhalten die Prioritätsaktien 4,01 %, die Stammaktien 2,442 %, d. s. insgesammt auf das ganze Kapital 828 437 ℳ. Demgegenüber haben an Dividenden bezogen nach Maassgabe des Durchschnitts der letzten zehn Jahre die Prioritätsaktien 5 %, die Stammaktien $2^{17}/_{120}$ %, d. s. zusammen 916 990 ℳ oder 88 553 ℳ mehr als das jetzige Angebot ausmacht. Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre erhielten die Prioritäten ebenfalls 5 %, die Stammaktien $2^2/_5$ %, d. s. zusammen 950 160 ℳ oder 121 723 ℳ mehr als das jetzige staatliche Angebot. Der Staat kann nach § 42 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 die Bahn zum 1. Januar 1908 zwangsweise ankaufen und muss alsdann den 25 fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende zahlen, die an sämmtliche Aktionäre im Durchschnitt der letzten fünf der Verstaatlichung voraufgegangenen Jahre gezahlt worden ist. Legt man die Annahme zu Grunde, dass das Ergebniss der alsdann in Betracht kommenden fünf Jahre bis 1907 gleich dem der letztvergangenen fünf Jahre ist, also zusammen $7^2/_5$ % oder für das gesammte Kapital durchschnittlich 3,7 % Dividende gezahlt werden, so würde sich als 25 facher Betrag eine Summe von 23 754 000 ℳ oder 1 669 200 ℳ weniger als das jetzige Angebot ergeben. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass das bessere Erträgniss der Jahre 1899 und 1900 hauptsächlich auf zufälligen, voraussichtlich nicht wiederkehrenden Einnahmen beruht. Ja, die Verwaltung hält es für sehr zweifelhaft, ob die Stammaktien für die Jahre 1902 bis 1906 insgesammt 10 % (5 Jahre zu 2 %) erhalten werden, was erforderlich wäre, wenn sie, wie jetzt, mit 75 % abgefunden werden sollen, bei einer Berücksichtigung der Stammprioritätsaktien nur mit den ihnen zustehenden 100 %. Erhielten die Stammaktien nur durchschnittlich 1 % Dividende, so wären sie nur mit 50 % einzulösen, erhielten sie durchschnittlich 0,5 % Dividende, so würde sich ihre Abfindung auf 62,5 % stellen.

Bezüglich der Verkehrsaussichten der Bahn lässt sich der Vorstand wie folgt aus: Höheren Einnahmen aus dem Personenverkehr stehen in den letzten Jahren entsprechende Ausgabesteigerungen gegenüber. Im laufenden Jahre sei die Einnahme aus dem Personenverkehr gegen 1901 sogar um etwa 10 000 ℳ zurückgeblieben. Der Güterverkehr hänge im wesentlichen ab von den Ernten, besonders den russischen, sowie von der Wettbewerbsfähigkeit der Ostseehäfen gegenüber den Schwarzmeerhäfen und den russischen Ostseehäfen, gegen die die preussischen durch wirthschaftliche Maassnahmen beider Staaten ungünstiger gestellt seien. Der Binnengüterverkehr spiele nur eine untergeordnete Rolle. Den weitaus grössten Theil ihrer Einnahmen bezieht die Bahn aus dem Güterverkehr zwischen Russland und Danzig, aber in Wettbewerb gegen Libau, Riga, Windau, ebenso wie gegen Königsberg. Behaupten konnte sich die Marienburg-Mlawkaer Bahn in diesem Verkehr hauptsächlich dank einem Vertrage vom März 1893 bezüglich der Frachtsätze zwischen Russland und Danzig über Mlawka im Verkehr mit den russischen Stationen. Ob die Verlängerung dieses demnächst ablaufenden Vertrages gelingen werde, sei nicht zu beurtheilen. Sollte die ostpreussische Südbahn, mit welcher die Gesellschaft bisher in allen Fragen des russischen Verkehres zu einer Verständigung zu gelangen suchte, die Annahme des Verstaatlichungsangebotes ablehnen, so wird sie zum 1. Januar 1904 zwangsweise vom Staate erworben werden. Die Aufrechterhaltung der für die Linie Mlawka-Danzig bestehenden Zugeständnisse ist zur Erhaltung des russischen Absatzes nach Danzig erforderlich und für die Linie der Marienburg-Mlawkaer Gesellschaft von um so grösserer Bedeutung, als Polen und ein grosser Theil des Südwestbahngebietes, aus welchem die Bahn in früheren Jahren den grössten Theil ihrer Getreidezufuhren erhielt, schon seit mehreren Jahren gänzlich aufgehört hat, Getreide auszuführen. Aber selbst wenn es gelingen sollte, die für die Linie Mlawka-Danzig z. Zt. bestehenden Zugeständnisse auch weiterhin aufrechtzuerhalten, so darf doch nicht übersehen werden, wie verschiedene von Russland zur Hebung seines Absatzes getroffene Maassnahmen dem Verkehr nach deutschen Häfen versagt geblieben sind. Die Wirkungen der in Brüssel vereinbarten Zuckerkonvention für den Absatz russischer Erzeugnisse über die Bahn lassen sich noch nicht übersehen. Eine erhebliche Verbesserung zum Gedeihen der Marienburg-Mlawkaer Bahn würde herbeigeführt werden können durch Erbauung der seit Jahren angestrebten direkten Verbindung von Lublin nach Lemberg. Auf österreichischer Seite ist diese Linie von Lemberg bis Belzec bereits gebaut. Zum Bau der Linie auf russischem Gebiet ist vor vier Jahren von der russischen Regierung die Konzession ertheilt worden. Das zum Ausbau der Strecke Belzec-Lublin benöthigte Kapital soll durch Ausgabe von 3 000 000 R. Stammaktien und 12 000 000 R. Prioritätsobligationen aufgebracht werden. Auf Ersuchen der russischen Kommissionäre hat die Marienburg-Mlawkaer Bahn sich um Beschaffung des Obligationenkapitals bemüht, doch ohne Erfolg. Der Baufonds ergibt für 1903 eine Mehrausgabe von 1 294 648 ℳ, welcher Betrag durch Aufnahme einer Anleihe zu decken sein wird.

Nachdem der Bericht noch auf das starke Anwachsen der Ausgaben im Verhältnisse zu den Einnahmen hingewiesen hat, kommt er zu dem Schluss, dass unter Berücksichtigung der Gesammtlage des Unternehmens die Verwaltung glaubt, den Aktionären die Annahme des Verstaatlichungsangebotes empfehlen zu sollen. Aus dem ministeriellen Schreiben, das am 14. Oktober d. J. an die Bahn gerichtet wurde, ist noch hervorzuheben, dass ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Eisenbahngesellschaft der Staat an die Liquidatoren als Kaufpreis den Betrag von 17 120 000 ℳ zur Vertheilung an die Aktionäre zu überweisen haben würde. Die Bedingungen des Staates seien für die weiteren Verhandlungen die unabänder-

liche Grundlage, so dass also eine Erhöhung des Angebotes nicht in Aussicht genommen werden könne. Aus dem Vertragsentwurf betreffend den Uebergang der Bahn an den Staat geht noch hervor, dass die Bahn auch sämmtliche Fonds der Gesellschaft an den Staat auszuhändigen hat. Die Verwaltung und der Betrieb der Bahn würden bereits vom 1. Januar 1903 ab für Rechnung des Staates erfolgen.

— **Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.** An Staatsbeihilfen sind dem „Berl. Akt." zufolge neuerdings bewilligt: 1. der Greifenberger Kleinbahnen-Aktiengesellschaft weitere 85 000 ℳ als Betheiligung durch Uebernahme von Prioritäts-Stammaktien und 300 000 ℳ als erststellige Bahnpfandschuld; 2. der Eulengebirgsbahn-Aktiengesellschaft eine weitere Beihilfe zur Deckung der Mehrbaukosten der Eulengebirgsbahn sowie der Kosten der Erweiterungsstrecke Mittelsteine-Wünschelburg als Betheiligung durch Uebernahme von 601 000 ℳ neuer Aktien; 3. dem Kreise Hadersleben eine Beihilfe für die Kleinbahn von Hadersleben nach Aarösund als Betheiligung mit 437 850 ℳ, d. i. der Hälfte des nach Abzug der Provinzialbeihilfe verbleibenden Restes des anschlagmässigen Anlagekapitals unter der Bedingung, dass der Reingewinn zwischen dem Kreise und dem Staate nach Verhältniss ihrer Antheile an dem Anlagekapital vertheilt wird; 4. der Wittlager Kreisbahn-Aktiengesellschaft eine weitere Beihilfe für die Kleinbahn von Bohmte nach Holzhausen als Betheiligung durch Uebernahme von 22 000 ℳ neuer Aktien; 5. der Trusebahn - Aktiengesellschaft Wernshausen - Herges-Vogtei zu Schmalkalden eine weitere Beihilfe für die Kleinbahn von Wernshausen nach Herges-Vogtei mit Nebengleisanschluss der Grube Mommel und der oberen Spatmühlen des Trusethals, und zwar 53 000 ℳ als Betheiligung durch Uebernahme neuer Aktien, 26 334 ℳ als Darlehn zu 1,5 % Zinsen und 1 500 ℳ als verlorener Zuschuss; 6. dem Kreise Kirchhain eine weitere Beihilfe für die Kleinbahn von Kirchhain bis zur Landesgrenze bei Schweinsberg als Betheiligung mit 19 000 ℳ.

— **Wagengestellung im Ruhrkohlenrevier.** Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 23. bis Ende November d. J. 6 192 Doppelwagen zu 10 t (gegen 14 091 Doppelwagen vom 16. bis 22. November d. J.). Nach dem Dortmunder Hafen kamen in derselben Zeit infolge des Frostwetters weder Kohlen noch andere Güter zum Versand. Vom 16. bis 22. November d. J. betrug der Versand noch 23 Doppelwagen Kohlen und 3 Doppelwagen mit anderen Gütern.

— **Erhöhung der Bahnsteige in Württemberg.** Zur Erzielung eines ruhigeren Ganges auch bei grösserer Geschwindigkeit sind bei den neueren Personenwagen der württembergischen Staatseisenbahnen die Achsen soweit als möglich gegen die Enden des Wagens vorgeschoben worden. Diese Aenderung der Bauart im Verein mit der im Interesse grösserer Festigkeit und zur Gewinnung einer grösseren Breite der Plattformen getroffenen Aenderung in der Anordnung der Langträger machte eine Erhöhung der Auftritte zu den Endplattformen der Wagen nöthig. Entsprechend dieser Erhöhung werden die Bahnsteige auf allen Stationen nach und nach ebenfalls angemessen erhöht. Ferner ist angeordnet, dass da, wo Bahnsteige bisher nicht vorhanden waren (auch auf den Lokalzughaltepunkten), solche neben sämmtlichen Gleisen, an denen Personenzüge regelmässig zum Ein- und Aussteigen halten, angelegt werden.

— **Weissdornhecken.** Nach einer Verfügung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen sind die als Ersatz hölzerner Einfriedigungen und zu Schneeschutzanlagen vielfach angelegten Weissdornhecken neueren Erfahrungen nach die Brutstätte einer Menge der dem Obstbau gefährlichsten Insekten; sie beherbergen namentlich massenhaft Nester schädlicher Raupen. Von den Weissdornhecken gehen die Schädlinge auf die Obstbäume über. Da die Weissdornhecken sich ohnedies als Schneeschutzanlagen nicht besonders bewährt haben und wegen des jährlich zweimal erforderlichen Zurückschneidens theuer in der Unterhaltung zu stehen kommen, so wird deren Beseitigung angestrebt. Es werden daher künftig Weissdornhecken nicht mehr angepflanzt, bestehende Hecken dieser Art aber bei Erneuerungsbedürfniss ersetzt durch Hecken aus Hainbuchen, Rainweiden (Liguster) oder Rothtanne (Fichte), die den nützlichen Vögeln ähnlichen Schutz gewähren wie die Weissdornhecken. Bei der Frage der Beseitigung vorhandener Weissdornhecken soll übrigens mit Vorsicht und in Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse verfahren werden. Insbesondere können Weissdornhecken in Gegenden, in denen der Obstbau gar nicht oder nur in geringem Maasse betrieben wird, auch weiterhin als Einfassungen an Strassen, Wegen usw. belassen werden. Weissdornhecken, welche vorerst stehen bleiben, sollen alljährlich im Spätherbst und ein zweites Mal zwischen Mitte Juni und Mitte Juli geschnitten werden; die Abschnitte sollen sodann jedesmal gesammelt und verbrannt werden, damit dem Ueberhandnehmen der Raupen gesteuert wird.

— **Der Staatsvertrag über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhof Weinheim nach Lampertheim,** welcher zwischen den Grossherzogthümern Baden und Hessen am 8. April 1896 abgeschlossen wurde, ist, nachdem die Anstände, welche bisher dem Bau noch gegenüber gestanden hatten, gehoben sind, nunmehr vollzogen und vor kurzem veröffentlicht worden. Nach dem Vertrage führt die hessische Regierung den Bau aus für eigene Rechnung, die badische Regierung verpflichtet sich, den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihres Gebietes zuzulassen und zu fördern. Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und dergleichen Unterbeamten innerhalb des badischen Staatsgebiets sollen badische Unterthanen vorzugsweise berücksichtigt werden. Die hessische Regierung verpflichtet sich ferner, die auf badischem Gebiete liegende Bahnstrecke in allen ihren Theilen mit gleicher Sorgfalt bauen, unterhalten und betreiben zu lassen, wie die Bahnstrecke auf hessischem Gebiete, Einrichtungen, welche im Interesse der Sicherheit des Betriebs badischerseits für erforderlich erachtet werden, auf eigene Kosten herzustellen und ohne Zustimmung der badischen Regierung die Bahnlinie weder zu veräussern, noch ihren Betrieb einem Dritten zu überlassen. Die Bahn soll vollspurig nach den Grundsätzen der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zur Ausführung kommen. Das wegen Benutzung der Bahn für die Reichspost, den Reichstelegraphen und die Militärverwaltung erforderliche Benehmen mit den betreffenden Behörden bleibt der hessischen Regierung überlassen. Die Genehmigung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die hessische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der badischen Regierung. Die badische Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der auf ihrem Gebiet angelegten Bahnstrecke nach vorausgegangener einjähriger Kündigung, jedoch keineswegs vor Ablauf eines 25 jährigen Betriebs, zu erwerben. In diesem Falle sind der hessischen Regierung die Anlagekosten der Bahn einschliesslich der Erweiterungen und Ergänzungen zu vergüten. Die badische Regierung erhält nach erfolgtem Rückkauf einen Antheil am Reinertrag der Bahn, welcher sich aus dem Gesammtreinertrag nach dem Verhältniss der auf badischem und hessischem Gebiete aufgewendeten Anlagekosten berechnet. Sollte die Bahn innerhalb sieben Jahren nach Abschluss dieses Vertrages noch nicht dem Betrieb übergeben sein, so wird der Vertrag hinfällig.

Wir bemerken hierzu, dass der Bau dieser Bahn bereits bei Abschluss des Vertrages vom 23. Juni 1896 zwischen Preussen und Hessen wegen der Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft vorgesehen ist. Nach Art. 11 Abs. 2 a. a. O. und Schlussprotokoll Ziffer VI wird die Bahn in diese Gemeinschaft aufgenommen.

— **Die Riviera-Expresszüge** werden im gegenwärtigen Winter nach folgendem Fahrplane in Lauf gesetzt werden: A. in der Richtung von Norden nach Süden: 1. L-Zug 20 jeden Mittwoch und Sonnabend vom 3. Januar bis 15. April 1903: ab Berlin Anhalter Bahnhof 3.05, Halle 5.09, Erfurt 6.$^{\underline{49}}$, Bebra 8.$^{\underline{30}}$, Offenbach 11.$^{\underline{07}}$, an Frankfurt a/M. 11.$^{\underline{20}}$; 2. L-Zug 178 jeden Montag und Donnerstag vom 5. Januar bis 16. April 1903: ab Amsterdam 1.55 (W.-E. Z.), Utrecht 2.29, Arnheim 3.20, Oberhausen 5.59 (M.-E. Z.), Düsseldorf 6.$^{\underline{39}}$, Cöln 7.$^{\underline{25}}$, Coblenz Rh. Hpt. 9.$^{\underline{01}}$, Mainz 10.$^{\underline{30}}$, an Frankfurt a/M. 11.$^{\underline{10}}$; 3. L-Zug 20 täglich vom 2. Januar bis 17. April 1903: ab Frankfurt a/M. 11.$^{\underline{40}}$, Ludwigshafen 1.$^{\underline{05}}$, Strassburg 3.$^{\underline{05}}$, Altmünsterol 4.$^{\underline{41}}$ franz. Zeit (5.$^{\underline{36}}$ M.-E. Z.), Belfort 5.$^{\underline{25}}$, Lyon-Brottereaux 11.38, Avignon 2.43, Marseille 4.27, Toulon 5.34, Nizza 8.$^{\underline{15}}$, Monte Carlo 8.$^{\underline{53}}$, an Ventimiglia 9.$^{\underline{30}}$. B. In der Richtung von Süden nach Norden 4. L-Zug 19 täglich vom 4. Januar bis 19. April 1903: ab Ventimiglia 9.03 franz. Zt., Monte Carlo 9.42, Nizza 10.25, Toulon 12.59, Marseille 2.08, Avignon 3.50, Lyon-Brottereaux 7.$^{\underline{07}}$, Belfort 1.$^{\underline{30}}$, Altmünsterol 2.$^{\underline{56}}$ (M.-E. Z.), Strassburg 5.$^{\underline{30}}$, Ludwigshafen 7.28, an Frankfurt a/M. 8.50; 5. L-Zug 19 Donnerstags und Sonntags vom 3. Januar bis 19. April 1903: ab Frankfurt a/M. 9.15, Offenbach 9.28, Bebra 12.10, Erfurt 1.48, Halle 3.26, an Berlin Anh. Bhf. 5.26; 6. L-Zug 177 Dienstags und Freitags vom 6. Januar bis 17. April 1903: ab Frankfurt a/M. 9.05, Mainz 9.50, Coblenz Hpt. 11.12, Cöln 12.50, Düsseldorf 1.27, Oberhausen 1.59, Arnheim 2.50 (W.-E. Z.), Utrecht 3.48, an Amsterdam 4.20.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagengesellschaft in Berlin.** In der am 8. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Gesellschaft, in welcher ein Kapital von 1 279 000 ℳ vertreten war, berichtete die Direktion über das abgelaufene Geschäftsjahr, dass die Einnahmen durch die ungünstige Geschäftslage auf allen wirthschaftlichen Gebieten und durch die aussergewöhn-

lich regnerische Witterung unvortheilhaft beeinflusst wurden. Günstig habe dagegen die Düsseldorfer Ausstellung gewirkt. Der Rohgewinn betrug 1 148 922 ℳ oder 97 196 ℳ mehr als im Vorjahre. Ueber das Geschäft im laufenden Jahre theilte der Vorsitzende mit, dass die Monate Oktober und November gegen das Vorjahr kleine Mehrüberschüsse zu verzeichnen hätten. Die Verwaltung glaube bei guter Entwickelung des Geschäftes ein befriedigendes Ergebniss in Aussicht stellen zu können. Der Jahresabschluss für 1901/1902 wurde hierauf genehmigt, die Dividende auf 10% festgesetzt und Entlastung ertheilt. Dem Geschäftsbericht entnehmen wir nach der „B. B.-Ztg." noch folgende Einzelheiten: Die im Laufe der früheren Jahre von der Gesellschaft übernommenen Wirthschaftsbetriebe wurden während des abgelaufenen Geschäftsjahres unverändert fortgeführt. Im Berichtsjahre kamen neue Betriebe nicht hinzu, eine fortschreitende Erweiterung des Wirkungskreises der Gesellschaft wird bei Einführung neuer Züge auf deutschen Staatsbahnlinien voraussichtlich eintreten. Allerdings hat sich die Einstellung von Speisewagen in Züge, welche nicht mit Durchgangswagen versehen sind, nach den bisher vorliegenden Erfahrungen als verlustbringend erwiesen, da die Wagen in solchen Zügen von den Reisenden zu wenig besucht werden. Für die Gestattung des Wirthschaftsbetriebes auf den übernommenen Linien zahlte die Gesellschaft an die königlich preussische und an die königlich bayerische Staatsbahnverwaltung 113 400 ℳ Pacht, das heisst 5.5% des eingezahlten Aktienkapitals. Der Wagenpark der Gesellschaft besteht, wie im Vorjahre, aus 38 Wagen; ausserdem hatte die Gesellschaft in Düsseldorf einen Wagen ausgestellt, welcher durch seine elegante und doch zweckmässige Einrichtung allgemeine Anerkennung fand. Dieser Wagen wird nunmehr in den Wagenpark der Gesellschaft übergehen und ist als Aushilfswagen für die zwischen Berlin und Cöln laufenden D-Züge bestimmt; ausserdem soll er vorzugsweise auch für Sonderzüge Verwendung finden, für welche bei Reisen fürstlicher oder anderer hochgestellter Personen oder bei Gesellschaftsreisen neuerdings sehr häufig auch die Einstellung von Speisewagen gewünscht wird. Für die Reinigung der Tischwäsche in den von Berlin abgehenden Speisewagen, welche bisher in öffentlichen Waschanstalten erfolgte, wurde eine eigene Waschanstalt mit elektrischer Kraftanlage eingerichtet, welche seit Juli d. J. in Betrieb ist. Die Reinigung der Wäsche stellt sich hierbei billiger als bisher.

— **Personalnachrichten.** Der Oberbeamte Froger, Chef des kommerziellen Betriebes der holländischen Eisenbahngesellschaft in Amsterdam, ist gestorben. Die Generaldirektion der genannten Gesellschaft widmet ihm im Anzeigentheil dieser Zeitung einen warm empfundenen Nachruf.

Oesterreich.

— **Der Staatseisenbahnrath** trat, wie bereits gemeldet, am 5. d. Mts. zur Herbstsitzung zusammen. Nach Begrüssung der Versammlung und einigen einleitenden Worten brachte der den Vorsitz führende Eisenbahnminister die seit der Frühjahrssitzung in der Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes eingetretenen Veränderungen zur Kenntniss der Versammlung und beantwortete die Anfrage eines Mitgliedes, in welchem Stadium sich die Verhandlungen wegen der Annahme des bei den österreichischen Staatsbahnen geltenden Normales für Industriegleisverträge durch die Privatbahnen befinden, dahin, dass sich die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Umarbeitung desselben ergeben habe. Es seien daher bei den Staatsbahndirektionen eingehende Erhebungen eingeleitet worden, welche auch auf die thunlichste Berücksichtigung der vom Industrie- und Landwirthschaftsrathe gefassten einschlägigen Beschlüsse ausgedehnt wurden. Die Fertigstellung des geänderten Normales der Staatsbahnen sei in nächster Zeit zu gewärtigen und das Eisenbahnministerium werde wegen seiner Annahme mit den österreichischen Privatbahnen baldmöglichst in Verhandlung treten. Eine weitere Anfrage, betreffend die technischen und finanziellen Ergebnisse der bisherigen Studien und Versuche der Staatseisenbahnverwaltung über die Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen, namentlich auf der Wiener Stadtbahn, beantwortete der Vorsitzende folgendermaassen: „Die Ergebnisse der Studien und Versuche über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn sind in technischer Beziehung vollkommen befriedigende; in finanzieller Beziehung ist die Möglichkeit des Wettbewerbes des elektrischen Betriebes mit dem Dampfbetriebe insofern erwiesen worden, als bei den Versuchen der elektrische Betrieb sich etwas billiger stellte als jener mit Dampf. Die Versuche werden in der Absicht fortgesetzt werden, die Einrichtungen zu verbilligen und womöglich auch den Stromverbrauch herabzudrücken. Erst nach Abschluss dieser Versuche werden sich maassgebende Berechnungen darüber anstellen lassen, welcher Kapitalaufwand für die Einrichtung der Wiener Stadtbahn auf elektrischen Betrieb erforderlich wäre, und ferner, ob der finanzielle Erfolg der unzweifelhaften erheblichen Vortheile dieser Betriebsart hinreicht, um den Kapitalaufwand zu rechtfertigen. Dabei werden die Kosten der ganzen Betriebsführung, einschliesslich der Kosten der Erhaltung der Bahn, in Rechnung zu ziehen und wohl auch die beim elektrischen Betriebe zu gewärtigende Steigerung des Verkehrs in Anschlag zu bringen sein. Uebrigens ist für die behufs Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn erforderliche Kapitalbeschaffung in dem Programm und den sonstigen gesetzlichen Bestimmungen der Wiener Verkehrsanlagen keinerlei Vorsorge getroffen. Die Studien über die Anwendung des elektrischen Betriebes auf anderen Vollbahnstrecken haben bisher zu einem befriedigenden Ergebnisse nicht geführt. Die kürzlich erfolgte Eröffnung der elektrisch betriebenen Valtelinabahn in Italien hätte jedoch Anlass gegeben, diese Studien neuerdings aufzunehmen und ihnen womöglich auch bald Versuche folgen zu lassen, welche für die im Bau befindlichen neuen Alpenbahnen besondere Bedeutung erlangen werden."

Hierauf wurde zur Tagesordnung übergegangen. Von den „allgemeinen Angelegenheiten", welche zur Berathung gelangten, sind insbesondere die Ausschussanträge hinsichtlich der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Südbahn zu erwähnen.

Bezüglich des ersteren Gegenstandes stellte der Ausschuss den Antrag: „Die Regierung wird ersucht, von dem der Staatsverwaltung im § 12 der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886 vorbehaltenen Rechte der Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn baldmöglichst Gebrauch zu machen." Dieser Antrag wurde ohne Debatte angenommen.

Hinsichtlich der Verstaatlichung der Südbahn wurde namens des zur Berathung dieser Frage eingesetzten Sonderausschusses dem Staatseisenbahnrathe folgendes berichtet: Der Verstaatlichung der Südbahngesellschaft stehen bekanntlich mit Rücksicht auf deren äusserst verwickelte Rechtsverhältnisse grosse Schwierigkeiten entgegen. Daher war der Sonderausschuss bisher ausserstande, die eingeleiteten Erhebungen und Studien derart zum Abschlusse zu bringen, dass dem Staatseisenbahnrathe ein seiner Bedeutung und der Wichtigkeit des Gegenstandes angemessenes Berathungsmaterial schon derzeit unterbreitet werden könnte.

Besonders müsse aber noch auf die gegenwärtige finanzielle Lage des Unternehmens hingewiesen werden. So lange die eingeleitete Sanirungsaktion nicht wenigstens so weit vorgeschritten sein wird, um den Erfolg mit einiger Verlässlichkeit beurtheilen zu können, erscheint es nicht möglich, die unbedingt nothwendigen Anhaltspunkte zur Beurtheilung der aufrechtbleibenden Verpflichtungen bezüglich der auf dem Unternehmen haftenden Prioritätslasten und damit der Voraussetzungen sowie des finanziellen Effektes einer Verstaatlichung der Südbahn mit der erforderlichen Genauigkeit zu gewinnen. Der Ausschuss sei von der volkswirthschaftlichen Nothwendigkeit der Verstaatlichung der Südbahn überzeugt und werde daher seinerzeit dem Staatseisenbahnrathe weiteren Bericht erstatten.

Dieser Bericht wurde nach einer kurzen Erörterung vom Staatseisenbahnrathe angenommen.

Weiter stimmte der Staatseisenbahnrath dem Antrage zu, dass das Eisenbahnministerium ersucht werde, eine verschärfte Beobachtung des Gebahrens der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft anzuordnen und aus den Ergebnissen dieser Maassregeln allenfalls ein weiteres Vorgehen abzuleiten. Hierbei betonte der Antragsteller, dass es sich bei seinem Antrage nicht um kleinliche Bemängelungen, sondern um die allgemeine Einführung verbesserter Wagen, wie sie bei den Luxuszügen ohnehin schon in Verwendung stehen, auf allen Linien handle; besonders sei er aber auch zu seinem Antrage veranlasst worden durch das bei der genannten Gesellschaft ungenügend geregelte Verhältniss des Dienstpersonals, dessen Behandlung grell von jener bei den Staatsbahnen absteche, weshalb er dem Eisenbahnministerium dringend empfehle, in dieser Hinsicht baldigst Abhilfe zu schaffen.

Was das Ergebniss der Berathungen über sonstige Fragen allgemeiner Natur betrifft, so wäre noch der Beschluss hervorzuheben, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, für den Grenzverkehr mit Russland Wagen mit umstellbarer Spurweite anzuschaffen und baldigst in Dienst zu stellen, mit welchen es möglich sei, ohne Schwierigkeiten und ohne Umladung der Waare von dem Gleise des einen Staates auf dasjenige des anderen überzugehen, sowie ein Beschluss, mit welchem das Eisenbahnministerium ersucht wird, entsprechenden Einfluss zu nehmen, dass bei den Nachtzügen und besonders zur Zeit des starken Reiseverkehrs sowohl bei den Staats- als auch bei den Privatbahnen im Bedarfsfalle durch Beigabe von Verstärkungswagen einer Ueberfüllung der Wagenabtheile, welche die Nachtruhe ausschliesse, thunlichst vorgebeugt werde und

dass die Heizungsvorschriften bei Personenzügen nach den jeweiligen Lufttemperaturen entsprechend gehandhabt werden.

Von den in Fahrplanangelegenheiten angenommenen Anträgen ist von allgemeinem Interesse ein Antrag, betreffend Erstellung einer wesentlich kürzeren nord-südöstlichen Tages-Schnellzugverbindung über St. Valentin-Villach-Tarvis-Ponteba-Italien.

Bei Besprechung der Zuganschlüsse in der Strecke Sternberg-Lichtenau an die neuen Schnellzüge der preussischen Staatsbahnen sprach der Antragsteller dem Eisenbahnministerium den Dank aus. Hierbei hob er mit besonderer Anerkennung das Vorgehen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung in dieser Angelegenheit hervor, welche sich nicht auf die Anregung beschränkte, sondern auch nach Fühlungnahme mit den Interessenten die weiteren Verhandlungen mit den Anschlussbahnen nachdrücklichst gefördert hat.

Bei Besprechung eines Antrages, betreffend die Einführung des Motorwagenbetriebes auf der Strecke Salzburg-Golling wurde der Wunsch nach ehemöglicher Einführung des Motorwagenbetriebes im Lokalverkehr auf hierzu geeigneten Eisenbahnstrecken überhaupt ausgesprochen.

Von den auf die Tarifbestimmungen im Personenverkehr bezüglichen Gegenständen, welche zur Behandlung kamen, verdient Erwähnung ein Antrag, betreffend die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten und die Gestattung der öfteren Fahrtunterbrechung sowie die Führung der III. Wagenklasse bei allen Schnellzügen während des ganzen Jahres ohne Beschränkung auf eine Mindestentfernung.

Es wurde beschlossen, die Regierung zu ersuchen, auf die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten bei der Südbahn einzuwirken. Die beiden anderen Anträge sowie auch jener, die Aufhebung der Beschränkung bei der Benutzung der III. Wagenklasse bei Schnellzügen wenigstens den Mitgliedern von Turistenvereinen zu gewähren, wurde abgelehnt, da eine Beschränkung auf eine einzelne Gruppe von Reisenden undurchführbar sei, und wenn eine solche überhaupt Platz greifen könnte, sie nicht sowohl für Vergnügungsreisende, sondern vor allem für die ärmere Klasse und Geschäftsreisende durchgeführt werden müsste. Was den dem Staatseisenbahnrath vom Eisenbahnministerium vorgelegten Entwurf von Grundzügen für die Vorschriften in Ansehung der Berechnung der Wagenstandgelder und der Ladefristen für Wagen auf den an die Staatsbahnen anschliessenden Industriegleisen betrifft, so begrüsste der Staatseisenbahnrath die Absicht des Eisenbahnministeriums, jeden Zweifel ausschliessende Vorschriften dieserhalb zu erlassen, und sprach die Erwartung aus, dass bei der endgültigen Feststellung des Wortlautes der vorgelegten „Grundzüge" die Wünsche wegen Abänderung einzelner Bestimmungen berücksichtigt würden. Insbesondere war im Ausschuss der Wunsch ausgesprochen, die Bestimmung fallen zu lassen, dass der Nachweis der Unmöglichkeit der Beschaffung der zur Entladung erforderlichen Arbeitskräfte Voraussetzung der Verlängerung der Entladefrist um die in sie fallenden Sonn- und Festtage sei. Zugleich wurde ein Ausschuss gewählt, welchem die Aufgabe zugewiesen wird, mit dem Eisenbahnministerium die in Rede stehenden Grundzüge unter Berücksichtigung aller vorgebrachten Wünsche zu bearbeiten und in der nächsten Sitzung des Staatseisenbahnraths zur Kenntniss zu bringen.

Nach Erledigung einer Reihe von Anträgen, welche den Gütertarif betreffen, schloss der Eisenbahnminister die Sitzung, indem er seiner Befriedigung Ausdruck gab, dass es, ohne der Gründlichkeit der Berathung Abbruch zu thun, möglich war, die umfangreiche Tagesordnung zu bewältigen.

Beim Ablaufe der dreijährigen Funktionsperiode sei es ihm ein Bedürfniss, dem Staatseisenbahnrath für die hingebungsvolle und erfolgreiche Mitwirkung an den Arbeiten der Staatseisenbahnverwaltung den besten Dank auszusprechen. Der Staatseisenbahnrath habe seine Thätigkeit in einer Zeit ausgeübt, in welcher wichtige Fragen des Eisenbahnwesens zur Lösung gelangten und die Maassnahmen der Staatseisenbahnverwaltung durch ungünstige finanzielle Verhältnisse beeinflusst waren; bei voller Bedachtnahme auf die Interessen der Bevölkerungskreise habe er stets auf die materiellen Verhältnisse der Staatseisenbahnverwaltung gebührend Rücksicht genommen. Der Minister schloss unter allseitigem Beifall mit dem Wunsche, dass das Verhältniss des Vertrauens und der gegenseitigen Unterstützung, welches bisher stets die Berathungen des Staatseisenbahnraths kennzeichnete, auch für die Zukunft erhalten bleiben möge.

Hieran anknüpfend, bemerkte ein Mitglied des Staatseisenbahnraths, dass diese Körperschaft mit Befriedigung auf die vielen Anregungen verweisen könne, welche sie in der abgelaufenen Funktionsperiode gegeben habe, und deren Verwirklichung gewiss geeignet war, das Verkehrswesen und auch die allgemeine wirthschaftliche Lage zu verbessern. Dass dies möglich war, sei vor allem der hingebungsvollen, umsichtigen Leitung der Verhandlungen durch den Eisenbahnminister sowie der eifrigen Mitwirkung seiner Organe zu danken. Redner sprach hierfür namens des Staatseisenbahnraths den wärmsten Dank aus. Er schloss unter lebhaftem Beifall der Versammlung mit dem Wunsche, dass eine Gesundung der parlamentarischen Verhältnisse es der Regierung möglich mache, sich auf eine gesetzgebende Körperschaft stützen zu können, in welcher der Parteistandpunkt vor der Berathung allgemeiner Fragen von wirthschaftlicher Bedeutung zurücktrete und solche Fragen nur vom Standpunkte des allgemeinen Wohles unparteiisch beurtheilt würden.

— **Prioritäten der Südbahn.** Der Kurator der 3 prozentigen Südbahnprioritäten, mehrere Vertrauensmänner der Prioritätenbesitzer und der Generaldirektor der Südbahn haben sich kürzlich nach Paris begeben, um mit dem Pariser Komitee in Angelegenheit der der Südbahn angesichts ihrer schwierigen Lage zuzugestehenden Erleichterungen bezüglich der Tilgung der Prioritäten zu berathen. Der Kurator erstattete zunächst einen eingehenden Bericht über die vorliegenden Vorschläge zur Lösung der Prioritätenfrage, und zwar vor allem über den Vorschlag der Südbahnverwaltung und über den Gegenvorschlag des Präsidenten des Pariser Komitees der französischen Prioritätenbesitzer.

— **Personentarif der böhmischen Nordbahn.** Der böhmischen Nordbahn wurde vom Eisenbahnministerium die Genehmigung ertheilt, an Stelle des bisherigen Personentarifs vom 1. Januar 1903 ab den Personentarif der österreichischen Staatsbahnen einzuführen. Bisher war bei der genannten Bahn der sogen. Kreuzerzonentarif in Geltung.

Die kilometrischen Einheitssätze dieses Tarifs betragen für Personenzüge in der III. Klasse 2 h, in der II. Klasse 4 h und in der I. Klasse 6 h; für Schnellzüge in der III. Klasse 3 h, in der II. Klasse 6 h und in der I. Klasse 9 h. Die Berechnung der Fahrpreise erfolgt nach Zonen von 10 bis 50 km, und zwar sind die ersten 50 km in 5 Zonen zu je 10 km, die folgenden 30 km in 2 Zonen zu je 15 km, die dann folgenden 20 km als 1 Zone und die folgenden 100 km in 4 Zonen zu je 25 km, somit die ersten 200 km in 12 Zonen eingetheilt. Die weiteren Entfernungen über 200 km sind in Zonen zu 50 km eingetheilt. Die Berechnung der Längen erfolgte unter Berücksichtigung von Längenzuschlägen, welche je nach der Entfernung zwischen 30 und 10 % der wirklichen Länge betrugen. Die der böhmischen Nordbahn nunmehr bewilligten Einheitssätze sind wohl etwas höher, als die bisherigen, indessen hat die Preisberechnung künftighin ausschliesslich nach Zonen von 10 km und unter Aufhebung der bisherigen Längenzuschläge zu erfolgen. Es dürfte sich daher infolge der Tarifänderung kaum eine nennenswerthe Mehreinnahme ergeben, es wäre denn, dass die durch die Einführung der kleineren Zonen und durch die Aufhebung der Längenzuschläge in einer einzelnen Verkehrsbeziehung eintretenden Ermässigungen eine sehr namhafte Steigerung des Verkehrs veranlassen sollten.

— **Lokomotivführerkongress.** Der zweite österreichische Lokomotivführerkongress, welcher am 6. d. M. unter Theilnahme von Vertretern aus allen Theilen des Reiches in Wien abgehalten wurde, fasste einstimmig einen Beschluss, betreffend die einheitliche Regelung der ständigen und veränderlichen Bezüge derart, dass das Anfangsgehalt des Lokomotivführers 1 200 Kr. betragen und nach 20 Jahren bis auf 2 400 Kr. steigen soll, ferner betreffend die Einreihung der Lokomotivführer unter die Beamten, die Beseitigung des Prämiensystems, die gesetzliche Begrenzung des Dienstes sowie andere Verbesserungen der Stellung der Lokomotivführer. Der Kongress nahm ferner in namentlicher Abstimmung einen Antrag auf Anschluss der Lokomotivführer an den Eisenbahner-Gewerkschaftsverein an.

— **Das Bremsen auf der Wiener Stadtbahn.** Bei den kurzen Stationsentfernungen auf der Wiener Stadtbahn muss der Lokomotivführer behufs Einhaltung der Fahrzeit nicht nur bemüht sein, in kürzester Zeit eine möglichst hohe Fahrgeschwindigkeit zu erreichen, sondern diese auch bis kurz vor dem Anhalten zu erhalten und sodann den Zug in kürzester Zeit zum Stehen zu bringen. Hierzu kommt noch das Erschwerniss, dass die Züge auf etwa 1–2 m Länge genau bei den Haltemarken stehen bleiben müssen, damit der Zug nicht über den Bahnsteig hinausreicht und die Wagen II. Klasse an der bestimmten Stelle zu stehen kommen. Diese Umstände bedingen häufig, dass der Lokomotivführer kurz vor der Haltemarke die Bremsen energisch anzieht, und dann tritt jenes lästige Bremsgeräusch besonders stark auf, welches von den Fahrgästen der Stadtbahn unangenehm empfunden wird. Es wurden vor kurzem neuerliche Versuche angeordnet, um diesen Uebelstand zu beseitigen, und zwar 1. Tieferlegen der Bremsklötze, derart, dass die Bremsklotzmitten etwa 50 mm unterhalb der Achsmitten zu liegen kommen, um die Beeinträchtigung des Spieles der Tragfedern beim Festbremsen hintanzuhalten; 2. Verminderung der Bremsübersetzungsverhältnisse, um die erreichbare, allzu scharfe Bremswirkung herabzusetzen; 3. elastische Aufhängung der

Bremsklötze. Diese verschiedenen Einrichtungen werden bei je einem Zuge zur versuchsweisen Ausführung gelangen, um den Einfluss jeder dieser Maassnahmen beurtheilen zu können.

Uebrige europäische Länder.

— **Französische Zufahrtslinien zum Simplon.** Einer Nachricht der „C. T. C." aus Bern vom 9. d. Mts. zufolge hat der schweizerische Nationalrath nach längerer Erörterung fast einstimmig die Konzessionsvorlage für den Juradurchstich Frasne-Vallorbe als internationale Verbindungs- und Zufahrtslinie zum Simplon genehmigt. Der Bundesrath erklärte, dass alle anderen Zufahrtslinien, welche genügende Garantien bieten (Lötschberg, Faucille usw.), beim Bunde die nämliche günstige Aufnahme finden werden, wie Frasne-Vallorbe. Auch die Handelskammer von Paris hat sich in der Sitzung vom 12. November d. J. in dieser Frage zu Gunsten des Ausbaues der Strecke Frasne-Vallorbe mit Tunnel durch den Mont d'Or ausgesprochen, wogegen, wie in Nr. 87 und 96 d. Ztg. mitgetheilt ist, die grosse Mehrheit der französischen Handelskammern und Generalräthe das Faucilleprojekt befürwortet haben.

— **Thierschutz und Eisenbahnbeförderung in der Schweiz.** Der Centralverband der schweizerischen Thierschutzvereine hatte der Bundesversammlung ein Gesuch eingereicht, sie möchte den Art. 65 des Bundesgesetzes von 1893, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, dahin auslegen, dass grobe und gröbere Vergehen gegen die Bundesvorschriften über den Viehtransport unter die Strafbestimmungen dieses Artikels 65 fallen. Danach sollte als grobe Vernachlässigung der Pflichten, welche den Eisenbahnunternehmungen obliegen, besonders das vorschriftswidrige Verladen von Vieh durch Bussverfügung gegen die Unternehmung selbst bestraft werden. Der Bundesrath beantragte Abweisung des Begehrens aus sachlichen und formellen Gründen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat auf Anregung nachgewiesen, dass die erforderlichen Anordnungen schon im Reglement der Bundesbahnen enthalten und besondere Erlasse über den Transport lebender Thiere überflüssig seien.

— **Parlamentarische Kommission für die Neubeordnung der italienischen Bahnen.** Unser italienischer Berichterstatter schreibt uns: „Die von einigen Zeitungen gebrachte Nachricht, dass die Kommission für die Neubeordnung des Betriebes der italienischen Bahnen sich für den Staatsbahnbetrieb ausgesprochen habe, ist als unrichtig oder wenigstens als verfrüht zu bezeichnen. Im Gegentheil hat sich besagte Kommission früher grundsätzlich mit überwiegender Mehrheit zu Gunsten des Privatbahnbetriebes ausgesprochen; übrigens wird sie erst Ende dieses Monats den Bericht über ihre Beschlüsse vorlegen, und bislang ist wenig Gewisses in die Oeffentlichkeit gedrungen. Da voraussichtlich die Schlussfolgerungen dieser Kommission auf die künftige Gestaltung des Bahnbetriebes in Italien ihren Einfluss ausüben werden, sieht man deren Veröffentlichung mit allgemeiner Spannung entgegen." Wir theilen diese Spannung, nachdem wir unsere Leser in letzter Zeit wiederholt auf die eigenthümliche Lage in Italien aufmerksam gemacht haben (s. Nr. 82 S. 1236 und Nr. 89 S. 1355 d. Ztg.).

— **Eröffnung der Linie Massa Marittima-Follonica.** Am 22. November d. J. wurde die neue Bahn von Massa Marittima nach Follonica dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie wurde von der Gesellschaft „L'Ausiliare" (Gesellschaft für Wagenmiethe und Eisenbahnunternehmungen) in Mailand gebaut und direkt betrieben. Die Linie hat 26 km Länge und dient besonders für die Erztransporte der Bergwerke in der Umgebung von Massa Marittima und schliesst in Follonica an die Linie Pisa-Rom an.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn beschloss, am 1. Januar 1903 die übliche Anzahlung von 7,50 Lire auf die Dividende des Betriebes 1902/03 zu leisten.

— **Direkte Linie Mailand-Bologna-Rom über Forlì und Orte.** In der schon seit Jahren die technischen Kreise beschäftigenden Frage einer besseren Verbindung zwischen Mailand und Rom wird jetzt im „Mon. d. str. ferr." von Herrn Mottura eine direkte Linie vorgeschlagen und eingehend erörtert, die die Verbindung über Bologna und Forlì herstellen soll. Diese neue Linie würde bei der Station Forlì an der Bahn Bologna-Ancona abzweigen, den Appenin durch die Thäler des Savio und des Tiber überschreiten, um dann die Station Narni an der Linie Falconara-Orte zu erreichen. Die Gesammtkosten der neuen, rund 223 km langen Bahn werden auf 92 000 000 L. berechnet, ihre Steigungen sollen 10 ‰ nicht überschreiten. Unter den herzustellenden 48 Tunneln in einer Gesammtlänge von 35 600 m sind die wichtigsten der 7 750 m lange Appenintunnel, der 6 500 m lange Tunnel von Montecastrilli und der 3 250 m lange Tunnel von San Piero. Die Gesammtstrecke Mailand-Rom hätte nach Ausführung des Mottura'schen Projektes nur eine Länge von 601 km, während die jetzige Entfernung Mailand-Bologna-Florenz-Rom 665 km beträgt.

— **Betriebseröffnung der Warschau-Kalischer Eisenbahn.** Von der Eisenbahnbauverwaltung wird bekannt gegeben, dass der zeitweilige Personen- und Güterverkehr auf der Kalischer Strecke der Warschau-Wiener Eisenbahn von der Station Warschau bis zur Station Kalisch in einer Ausdehnung von 235 Werst mit den Verbindungsbahnen zur Umgehungszweigbahn der Weichselbahnen in Warschau in einer Ausdehnung von 2,5 Werst und zwischen den Stationen Lowicz der Warschau-Kalischer und der Warschau-Wiener Eisenbahn in einer Ausdehnung von 1,9 Werst am 2./15. November d. J. eröffnet worden ist.

Diese Bekanntgabe der Eisenbahnbauverwaltung hat wiederum der Presse Veranlassung gegeben, auf ihre Wünsche bezüglich der Verbindung mit den preussischen Nachbarbahnen in mehr oder weniger sachlicher Besprechung des Standpunktes der preussischen Staatsbahnen zurückzukommen. So schreibt die „Petersburger Zeitung" anknüpfend an die Mittheilung über die Eröffnung des zeitweiligen Verkehres:

„Die neue Eisenbahnlinie nimmt ihren Ursprung in Warschau, berührt im Guvernement Warschau die Städte Blom und Sochatschew und führt über Lowitsch, Lodz, Pabianice und Lask nach dem Guvernement Kalisch, wo sie beim Flecken Schtschipiorno die Grenze erreicht. Die Länge der Bahn beträgt 235 Werst. Die Bedeutung der Bahn ist eine mehr örtliche. In dem von ihr durchschnittenen Gebiete liegen 18 Städte, 37 Flecken und 3 705 Dörfer mit einer Bevölkerung von über 2 000 000 Bewohnern. Ausserdem ist die neue Linie die erste Eisenbahn im Guvernement Kalisch, welches bisher keinen Schienenweg besass. Die Hauptfrachten der Warschau-Kalischer Bahn werden in Getreide, Steinkohlen und Fabrikaten bestehen, von denen gegen 130 000 000 Pud Frachten im Jahre erwartet werden. In Bezug auf die anderen ihr zunächst liegenden Bahnen tritt die neue Linie als Wettbewerberin auf, die ihren Frachtenverkehr theilweise entlasten soll.

Da die Kalischer Linie bis zur Grenze führt, so ist es interessant, nach welchen Himmelsgegenden hin sie eine Abkürzung des Weges bedeutet. Die neue Linie kommt als kürzester Weg namentlich für Hamburg, Berlin, Leipzig, Dresden, Breslau und Prag in Betracht, während für Reisen nach Stettin, Lübeck, Posen und Brünn ganz wie bisher die Warschau-Wiener Bahn in Betracht kommt.

Leider ist die Grenzfrage der neuen Bahn noch nicht entschieden und scheint sich, wie der „Warschawski Dnewnik" berichtet, über Gebühr in die Länge zu ziehen. Auf der vierten Konferenz in dieser Frage, welche in Kalisch aus Vertretern der russischen und preussischen Bahnen stattfand, ist es wiederum zu keiner Verständigung gekommen, obwohl die russische Regierung sich damit einverstanden erklärte, dass die aus Russland ausgeführten Waaren in Skalmierzyce umgeladen werden, während die Umladung der aus Deutschland stammenden Frachten in Kalisch zu geschehen hat. Diesem Projekt stimmte die preussische Regierung grundsätzlich bei (?), jedoch verlangte sie, dass die Umladung nicht in Kalisch, sondern in Schtschipiorno zu geschehen habe, da sonst das deutsche Skalmierzyce benachtheiligt werden würde, und dass für diejenigen preussischen Beamten, welchen die Aufsicht über das Umladen der aus Deutschland eintreffenden Waaren übertragen wird, besondere Häuser nach preussischen Plänen auf russische Staatskosten erbaut werden. Diese beiden Forderungen hat die russische Regierung ganz kategorisch abgeschlagen, so dass die Unterhandlungen über diesen Punkt abermals abgebrochen worden sind."

Soweit das Warschauer Blatt. Wir haben die vorstehenden Auslassungen unseren Lesern mitgetheilt, um ihnen Kenntniss davon zu geben, wie in Russland und besonders in Polen über die schwebende Frage geurtheilt wird. Was unseren Standpunkt in der vorstehenden Frage anlangt, so haben wir in der Nr. 32 S. 527 d. Ztg. diesen eingehend dargelegt und denken auch heute noch über keinen Punkt anders als damals. Schtschipiorno liegt unmittelbar an der preussisch-russischen Grenze und nicht, wie Kalisch, 7 km von ihr entfernt. Im übrigen wird hierdurch nun auch russischerseits unsere auf zuverlässiger Erkundigung beruhende letzte Nachricht in Nr. 88 S. 1341 d. Ztg. bestätigt, wonach die Frage des Anschlusses noch nicht erledigt ist.

Fremde Welttheile.

— **Ist die chinesische Ostbahn fertig?** Diese Frage wird von einem Berichterstatter der „Nowoje Wremja" aus Charbin gegenwärtig aufgeworfen und in verneinendem Sinne ent-

schieden. Wir heben besonders gegenwärtig hervor, d. h. zu einer Zeit, wo man vor kurzem erst in Paris eine internationale Konferenz abgehalten hat und sich zum gleichen Zweck in Petersburg bald aufs neue versammeln will, um einen direkten Personen- und Güterverkehr einzurichten, zu einer Zeit, wo man damit umgeht, schnellfahrende Züge zu befördern, um mit dem bequemen Wasserwege in Wettbewerb zu treten, und wo man sich mit der Hoffnung trägt, auch einen Theil des Güterverkehrs auf die neue Bahn zu lenken: zu dieser Zeit wird die Frage, die als Voraussetzung zu allem bejaht werden müsste, schlankweg verneint! Verneint von Personen, die in erster Reihe daran interessirt sein müssen, dass der Verkehr auf der chinesischen Ostbahn eröffnet wird, von denen man also anzunehmen berechtigt ist, dass sie eher ein Hinderniss wegleugnen, als nicht vorhandene zudichten werden. Die Reise des Finanzministers in die Mandschurei hat die Frage über das Schicksal der Bahn in den Vordergrund gedrängt, zumal sie noch sehr weit davon entfernt ist, für eine Eröffnung des Verkehrs fertig zu sein. Ganz abgesehen von dem gänzlich ungenügend vorhandenen rollenden Material, völliger Unfertigkeit der Stationsgebäude sowie der Reservegleise und anderer leicht zu beseitigender Mängel, darf man nicht vergessen, so meint das im allgemeinen gut unterrichtete russische Blatt, dass der Bahndamm selbst durchaus nicht überall fertig gebaut ist und an vielen Stellen über Schüttungen führt, über welche die Züge nur mit der grössten Vorsicht und ganz ausserordentlich langsam befördert werden können. Am weitesten zurück ist die Strecke Mandschuria-Charbin, am meisten vorgeschritten das Südende von der Station Kundulina an, auf welcher sowohl der Bahndamm fertig, als auch alle Brücken erbaut und die Stationsgebäude fertiggestellt sind. Ob diese Arbeiten gut ausgeführt sind, lässt sich schwer sagen. Auf der Strecke zwischen Charbin und Kundulina ist der Bahndamm etwas besser als zwischen Charbin und Mandschuria, aber viele Zugentgleisungen deuten an, dass manches noch nicht ganz so ist, wie es sein soll.

Wäre es nicht an der Zeit, fragt der Berichterstatter, alle diese Uebelstände, Fehler und Unzulänglichkeiten vor der Eröffnung eines regelrechten Verkehrs abzustellen, um sich vor Europa nicht zu blamiren? Beginnen erst die Luxuszüge zu verkehren, so wird Bau und Betrieb der strengsten Kritik Westeuropas Stand halten müssen. Nur in einer Hinsicht wäre die Eröffnung eines regelrechten Verkehrs schon jetzt wünschenswerth, weil alsdann wohl der ganz ungewöhnlich hohe Tarif für Personen- und Güterzüge einem normalen weichen wird. Uebrigens könnte dieser hohe Tarif auch vor der Eröffnung eines regelmässigen Verkehrs durch einen billigeren ersetzt werden.

Das scheinen nicht gerade sehr geordnete Verhältnisse zu sein, die zu einer Reise nach China auf der sibirischen und chinesischen Ostbahn verlocken könnten.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft.** Auf Antrag der Inhaber von 500 Stück Certifikaten wird eine Generalversammlung der Mitglieder der Vereinigung von deutschen Besitzern der mit 6 % Jahresdividende garantirten Aktien der Gesellschaft Serien I, III, IV und V auf den 10. Januar 1903 einberufen. Auf der Tagesordnung steht: Bestätigung der neugewählten Komiteemitglieder, Berichterstattung und Beschlussfassung über fernere Maassnahmen, insbesondere betreffs der Anregung eines Zusammenschlusses der holländischen und französischen Schutzvereinigung mit der deutschen.

— **Bau einer Abkürzungslinie auf der Central-Pacificbahn.** Eine wesentliche bauliche Verbesserung der Linie dieser Bahn wird durch Anlage einer Abkürzungsstrecke, die quer über den grossen Salzsee im Staate Utah geführt wird, vorgenommen. Sie bedeutet gegen die bis jetzt bestehende Linie um das Nordende des Sees herum eine Abkürzung von 43,2 engl. Meilen (69,552 km). Die neue Linie läuft von Ogden, der Station östlich vom grossen Salzsee, an das Ufer des Sees, wird über diesen geführt, erreicht sein Westufer bei Strongs Knob und steigt dann ganz allmählich bis Lucin, an der Central-Pacificbahn, westlich vom grossen Salzsee. Die Gesammtlänge dieser neuen Abkürzungslinie wird 102,5 Meilen (= 165,025 km) betragen, von denen etwa 35 Meilen (= 56,35 km) bereits vollendet sind.

— **Eisenbahnen auf Neu-Seeland.** In dem mit dem 31. März d. J. endigenden Betriebsjahre betrugen, wie wir „Railr. Gaz." entnehmen, die Roheinnahmen dieser Bahnen 1 874 586 £ (= 37 491 720 ℳ), die Reineinnahmen 622 349 £ (= 12 446 980 ℳ). Die im Betriebe befindlichen Bahnen hatten eine Länge von 2 235 engl. Meilen (= 3 598,35 km) gegen 2 212 Meilen im Vorjahre. Der Betriebskoeffizient betrug 66,8 %. Der Bestand an Lokomotiven wurde um 59, der der Wagen um 1 700 Stück vermehrt.

Allgemeines.

— **Gekuppelte Eisenbahnstossschwellen** hat die Maschinenfabrik Breuer, Schumacher & Co. in Kalk bei Cöln nach einem ihr patentirten System hergestellt, um die Nachtheile des schwebenden Stosses zu vermindern. Die neue Stossschwelle will den Angriffen der Radstösse dadurch entgegenarbeiten, dass sie sie von jeder Schiene gleichmässig auf beide Schwellen vertheilt, und ein Einsinken der einen Schwelle, während die andere stehen bleibt, verhindern. Es sind zu diesem Zweck die beiden Stossschwellen durch zwei Stege starr mit einander verbunden, und zwar sind beide Schwellen sammt diesen Brücken aus einem einzigen Stück gepresst. Das Material ist starkes Flussstahlblech, wie es zu eisernen Querschwellen meist benutzt wird. Die Verbindungsbrücken können in gleicher Ebene mit der Oberfläche der Schwellen liegen, so dass die Schienenenden von Schwelle zu Schwelle fest aufliegen, oder sie liegen etwas tiefer, um die Vortheile des schwebenden Stosses zu erhalten. Unter den Vorzügen der neuen Stossschwellen werden von den Fabrikanten nach der „Nordd. Allg. Ztg." besonders genannt das Festliegen und die lange Erhaltung des Bettungsmaterials, Aufhebung der Stösse, Schonung der Schienen und Schwellen, Verhinderung des Wanderns der Schienen und Schonung der Laschenverbindung, die sogar leichter als bisher gewählt werden kann.

— **Elektrolytische Einwirkung des Betriebsstromes von Strassenbahnen auf eiserne Rohrleitungen.** Bei Wasser- und Gasleitungen, die im Bereiche von elektrischen Strassenbahnen mit Schienen- oder Erdrückleitung des Stromes liegen, wird die Lebensdauer der Röhren durch die Einwirkung der abirrenden Ströme, wie bekannt, mehr oder weniger verkürzt. Um die Frage aufzuklären, wie weit eine Verringerung der elektrolytischen Zerstörungen durch regelmässige Umkehrung des Stromes erzielt werden könne, hat nach der „Schweizer. Bauzeitung" A. Larsen an der Technischen Hochschule zu Kopenhagen mit Unterstützung des Kopenhagener Magistrats vom 2. Januar bis zum 2. April d. J. Versuche angestellt, deren Ergebnisse jetzt bekannt werden. Die Versuche sind nach der „E. T. Z." an vier Paar von in Erde eingebetteten Rohrstücken ausgeführt worden, von denen das eine vom Strome stets in derselben Richtung durchflossen wurde, während die Stromrichtung bei den anderen theils stündlich, theils täglich einmal umgekehrt wurde. Durch genaue Wägungen ergab sich, dass die Rohrstücke, bei denen die Stromrichtung täglich einmal umgekehrt worden war, ungefähr den vierten Theil, die Rohrstücke, bei denen die Stromrichtung stündlich umgekehrt worden war, sogar nur den dreissigsten Theil des Gewichtsverlustes aufwiesen, den die vom Strome stets in gleicher Richtung durchflossenen Rohrstücke zeigten.

— **Ein Selbstfahrer, der sich selbst die Schienen legt.** Eine Erfindung des Konstruktörs Keller in Osnabrück hat vor kurzem in England einen grossen Erfolg errungen. Es handelt sich um einen Selbstfahrer, der sich während der Vorwärtsbewegung selbst die Schienen legt und wieder aufhebt. Das ist bekanntlich ein alter Erfindergedanke, der aber der richtigen Durchführung bedurfte, um praktisch verwerthbar zu sein. Das ist Herrn Keller gelungen. Es handelt sich nicht um endlose, aus einzelnen Gliedern bestehende Schienen, die sich etwa vor den Rädern des Fahrzeuges auf den Boden legen und durch geeignete Vorrichtungen hinten wieder gehoben und immer aufs neue nach vorn gebracht werden, sondern jeder Selbstfahrer läuft in einer zu einem riesigen Radkranz von mehreren Metern Durchmesser gebogenen Schiene, die also stets auf der Erde ruht und sich mit dem Fahrzeug nach allen Richtungen wendet. Das englische Kriegsministerium, dem die Erfindung bekannt geworden war, liess kürzlich den Erfinder mit seinem Selbstfahrer nach England kommen und unterzog letzteren einer sehr eingehenden Prüfung, die fünf Tage dauerte. Zunächst legte das Fahrzeug die Strecke von London, wo es ausgeschifft worden war, bis nach Aldershot auf eigenen Rädern — eigentlich müsste man sagen Schienen — zurück, wo es am 28. September d. J. eintraf. Der erste Versuchstag war der 29. September. Den Offizieren wurden die Einrichtungen des Selbstfahrers erklärt, dann wurden Wasser und Betriebsstoff in die Behälter gefüllt und man liess den Wagen im Kasernenhof umherfahren. Die Bodenoberfläche war, wie der „Hamb. Korrespondent", dem wir die Beschreibung entnehmen, mittheilt, für den Versuch sehr geeignet, sie war rauh und holperig und glich theilweise geradezu einem frisch geackerten Feld. Ein Anhängewagen, mit Schienen und eisernen Schwellen beladen, wurde von dem Selbstfahrer in beiden vorgesehenen Geschwindigkeiten von 4 und 8 km in der Stunde gezogen. Der nächste Tag war für die Dreissig-Meilenfahrt mit einem Anhängewagen im Gewicht von 5 t bestimmt. Die Fahrt litt an-

fangs unter Zündungsschwierigkeiten, was aber mit dem System selbst nichts zu thun hat. Der steilste Berg auf der Strecke bei Jolly Farmer, Bagshot, wurde überwunden, ohne dass man die kleine Uebersetzung einzuschalten nöthig gehabt hätte. Am dritten Tage ging der Wagen um 7 Uhr 15 Min. früh zu einer 42 Meilenfahrt mit derselben Ladung im Anhängewagen wie am Vortage ab. Um 5 Uhr 30 Min. Nachmittags war das Fahrzeug wieder in der Kaserne. Mit allen Aufenthalten betrug die Schnelligkeit 4 bis 6 km in der Stunde. Für den vierten Tag war für den Selbstfahrer eine der schwierigsten Aufgaben gestellt. Es waren zahlreiche steile Hügel zu überwinden, und die Strassen waren so sandig und locker, dass sie für irgend ein anderes Motorfahrzeug unbefahrbar gewesen wären. Nachdem einige Bergfahrten hinauf und hinunter gemacht worden waren, entfernte man den Anhängewagen und lenkte das Fahrzeug allein in eine sandige Schlucht, die den Eindruck eines ausgetrockneten Flussbettes machte. Der Wagen vollbrachte die äusserst schwierige Aufgabe in einer Weise, die den Beifall aller Offiziere und Anwesenden fand. Dazu zählten, ausser den Generalen Lord Elmslie und Wace sowie dem Major Lindsey Lloyd, auch die Vertreter der Dampf-Lastwagenfabrik Fowler & Co. Am fünften Tage liess man das Fahrzeug querfeldein fahren, ohne jede Rücksicht auf Strassen und Wege, über Gras, Büsche usw. Auch diese Fahrt fiel zur Zufriedenheit der Prüfungskommission aus. Damit waren die Versuche beendigt; keine einzige ernste Beschädigung hat dabei der Selbstfahrer davongetragen. Nach den glänzenden Erfolgen bildete sich in England sofort ein Syndikat, das die Patente anzukaufen gedenkt.

— **Ueber das Rettungswesen im Eisenbahnbetrieb** und die darauf bezüglichen Forderungen der öffentlichen Gesundheitspflege hat der auf diesem Gebiete verdiente erste Vorsitzende des badischen Bahnärztevereins Dr. Blume zu Philippsburg in der „Aerztlichen Sachverständigenzeitung“ eine Abhandlung veröffentlicht, in der die neuerdings erfolgte Aufstellung von Hilfszügen auf 77 Stationen des preussisch-hessischen Staatsbahnnetzes mit warmer Anerkennung besprochen wird. Als einen wichtigen Fortschritt bezeichnet er zugleich die Einrichtung der Rettungszimmer, die bei den bayerischen Staatsbahnen nach der im Jahre 1897 über das Rettungswesen erlassenen Vorschrift auf allen Kreuzungsstationen für Verletzte bereit zu halten sind. Im einzelnen spricht er sodann noch folgende Wünsche aus: „Wo sich grosse Rettungskasten befinden, müssen auch Tragbahren bereit stehen, die zusammenlegbar sein können, wodurch sie nur einen geringen Raum einnehmen; sie können auch mit verstellbarer Kopferhöhung versehen sein. Die von Braehmer vorgeschlagenen zusammenlegbaren Tragbahren besitzen eine hohe Tragfähigkeit bei dem geringen Gesammtgewicht von nur 12 kg. Es sei hier noch auf die geschweiften, zusammenlegbaren Tragbahren (sog. Schiffsmodell) aufmerksam gemacht, die bei engen Raumverhältnissen z. B. in Abtheilthüren sehr praktisch sind. Für sämmtliche Tragbahren wäre es aber von grosser Wichtigkeit, wenn für sie ein einheitliches Muster geschaffen würde. In Bayern sind bereits die Tragbahren nach jenen der freiwilligen Sanitätskolonnen deshalb angefertigt, weil letztere stets bereit sind, mit ihren Rettungsgeräthen Hilfe zu leisten, und es bei dem Vorhandensein gleichmässig gebauter Tragbahren ermöglichst ist, auch die auf Tragbahren der Eisenbahnverwaltung gelagerten Verletzten in die Transportwagen der freiwilligen Sanitätskolonnen ohne Umbettung aufzunehmen. Auf Grund der beim Altenbekener Eisenbahnunglück gemachten Erfahrungen, wo zahlreiche Verletzte bei grosser Kälte längere Zeit auf blosser Erde zubringen mussten, bezeichnet der Verfasser es als dringend geboten, dass stets eine grössere Anzahl von Decken bereit gehalten werde, zumal da die Erfahrung lehrt, dass Eisenbahnverletzte auch ohne Blutungen unter dem Eindruck der Nervenerschütterung und der hierdurch bedingten schlechten Herzthätigkeit frieren. Bei vorhandenem Mangel an Tragbahren ersetzen die wollenen Decken auch diese. Verletzte mit schweren Knochenbrüchen werden erfahrungsgemäss auf Decken ganz ausserordentlich gut und schonend transportirt. Die Decken, am zweckmässigsten noch mit drei festen Henkeln an jeder Seite versehen, müssten in der Anzahl von mindestens zwei Dutzend auf allen denjenigen Stationen vorhanden sein, wo die Hilfszüge bezw. Geräthschafts- und Krankentransportwagen bereit stehen.“

— **Die Ausnutzung der grossen Wasserkräfte im Seengebiete Nordamerikas** hat der Zeitschrift „Engineering“ zufolge neuerdings einen gewaltigen Fortschritt dadurch gemacht, dass die zwischen dem Oberen und dem Huronsee befindlichen Stromschnellen von St. Marys jetzt nach vierjähriger Arbeit auch an ihrem zum Staate Michigan gehörigen Ufer mit einem Seitenkanal versehen worden sind, um die gewerbliche Verwendung der vom Oberen See dem Huronsee zuströmenden Wassermassen zu ermöglichen. Bislang bestand nur auf der kanadischen Seite ein solcher Kanal, der seit 7 Jahren in Betrieb ist und eine Kraftleistung von 20000 PS bietet. Der neue Kanal, dessen Herstellung 16000000 ℳ gekostet hat, wird 60000 PS liefern. — Die Fallhöhe der St. Marys-Stromschnellen ist zwar nur etwa 6,5 m, aber der Obere See ist mit einem Flächeninhalt von 83000 qkm das grösste Süsswasserbecken der Erde, und die aus ihm zum Huronsee abfliessenden Wassermasse beträgt je nach der Windrichtung und Jahreszeit 1200000 bis 2400000 cbm in der Minute. Man hat veranschlagt, dass die vollständige Ausnutzung dieser Naturkraft einer Arbeitsleistung von 130000 bis 360000 PS gleichkommen würde.

Bücherschau.

— **Neuere Bauweisen und Bauwerke aus Beton und Eisen.** Von Fritz v. Emperger, b. a. Bauingeniör. III. Theil. Fortsetzung des Berichtes über den Stand bei der Pariser Ausstellung aus dem Gebiete des Wasserbaues. (Mit 40 Textabbildungen und einer Tafel.) Der Expertenbericht über den Hauseinsturz in Basel. (Mit 10 Textfiguren.) — IV. Theil. Die Durchbiegung und Einspannung von armirten Betonbalken und Platten. (Mit 44 Textabbildungen und 3 Tafeln.) — V. Heft. (Fortsetzung der bisherigen Hefte als selbständiges Organ.) Wien 1902, Verlag von Lehmann & Wentzel (Paul Krebs). Preis des einzelnen Heftes 7 Kr. (5,60 ℳ).

Die beiden ersten Theile der Veröffentlichung liegen uns nicht vor. Aber wie der III. und IV. Theil erkennen lassen, beabsichtigte der Verfasser, unter fortlaufender Nummer zwanglose Hefte über den Gegenstand herauszugeben, für die er sich die Mitarbeit einiger bekannter Fachgenossen auf dem Sondergebiet gesichert hatte. Der III. Theil ist noch als Sonderabdruck aus der „Zeitschrift des österreichischen Ingeniör- und Architektenvereins“ bezeichnet, die späteren Hefte sind selbständig und mit dem V. Heft beginnt die Veröffentlichung überhaupt als technische Zeitschrift zu erscheinen, von der im Jahre 4 bis 5 Hefte in Aussicht gestellt werden. Zu dem deutschen Titel, der ungeändert bleibt, tritt aber noch der französische „Le Béton Armé“ und der englische „Concrete-Steel“. Wir haben es also mit einer dreisprachigen Zeitschrift zu thun. Der Verfasser hat — in gewissem Grade schmeichelhaft für den Techniker — vorausgesetzt, dass der Ingeniör heutzutage auch französisch und englisch verstehen müsse. Und in der That, wer sich zu den Technikern zählt, die in unserer schnelllebigen Zeit auch nur einigermaassen mitgehen wollen, für den sind die beiden fremden Sprachen, deren Studium nicht genug angerathen werden kann, unentbehrlich. Nur bei Kenntniss dieser Sprachen wird auch das Gefühl in seinen Grenzen zurückgedrängt, als ob wir Deutschen etwa alles am besten verständen, wie es viele annehmen.

Der Verfasser hält die Wissenschaft, welche hier behandelt wird — zweifellos eins der wichtigsten baulichen Gebiete, die in der Entwickelung begriffen sind — noch für zu jung, um sie schon in ein Handbuch zu sperren, das dem schnellen Werdegange nicht folgen kann. Andererseits ist der Stoff in der in- und ausländischen Litteratur ausserordentlich zersplittert, ohne dass bisher ein Versuch gemacht wäre, ihn zu sichten und zusammenzufassen. Die neue Zeitschrift stellt sich zur Hauptaufgabe, diejenigen Arbeiten zu veröffentlichen, die zu klein für ein Buch und zu gross für die bestehenden allgemeinen Zeitschriften, ihrem Zweck nur verstümmelt zugeführt werden können. Sie soll ein Sammelpunkt der in Betracht kommenden Interessen sein und durch eine Litteratur- und Patentschau ein vollständiges Bild der gesammten Thätigkeit auf dem Gebiete des Beton- und Eisenbaues bieten, das ergänzt wird durch Mittheilungen aus der Praxis.

Wünschen wir dem Verfasser bei seinem dankenswerthen interessanten Versuche, die gewichtigen Interessen des Beton-Eisenbaues einheitlich zu vertreten, vollen Erfolg.

— **Ziegler's graphische Darstellung der trigonometrischen Funktionen** nebst Tafeln zur Konstruktion bestimmter Winkel und Linien. Ein praktisches Hilfsmittel beim geometrischen Zeichnen mit 6 Tafeln und 28 Textabbildungen. Herausgegeben von Feodor Peters. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1902.

Diese neue Arbeit des rührigen Verfassers — dessen hervorragender Arbeiten auf dem Gebiete des Weichenwesens erst kürzlich in diesen Spalten ausführlicher gedacht wurde — ist ein sehr willkommener weiterer Beitrag zum Ersatz der rechnerischen Verfahren durch zeichnerische, wie es dem Gange der Entwickelung auf den technischen Gebieten entspricht. Dem Mathematiker ist es nur um einen hohen Grad von Genauigkeit zu thun, der Ingeniör hat aber mit so vielen Unbestimmtheiten zu rechnen, dass höchste Genauigkeit in sehr zahlreichen Fällen mit Zeitverschwendung gleichbedeutend ist. Wenn es sich um überschlägliche Ermittelungen handelt, kommt ein hoher Genauigkeitsgrad überhaupt wenig in Frage.

Das vorliegende Heft ersetzt im Sinne des vorstehenden die trigonometrischen Tabellen durch einfache zeichnerische Blätter in Gestalt von Transversalmaassstäben, die die Ausmessung eines in Graden und Minuten gegebenen Winkels nach Winkelfunktionen und umgekehrt ermöglichen und so auch die Lösung zahlreicher Kreis-, Polygonaufgaben usw. ohne Schwierigkeit an die Hand geben. Das Werkchen stellt zweifellos eine treffliche und zeitgemässe Bereicherung unserer technischen Hilfsmittel dar.

— **Engelmann's Kalender für Eisenbahn-Beamte des Deutschen Reichs**, mit besonderer Berücksichtigung der preussischen Bahnen, für das Jahr 1903. Vorzugspreis für Beamte 1,50 ℳ.

Engelmann's Kalender für deutsche Bahnmeister, techn. Kontrolöre und Betriebsingeniöre für das Jahr 1903. Vorzugspreis für Beamte 2,50 ℳ.

Die beiden Kalender, von denen der erstere jetzt seinen 21. Jahrgang, der zweite seinen 9. Jahrgang erlebt, erscheinen wie bisher in zwei Theilen und bringen neben dem Kalendarium in zweckmässiger Auswahl diejenigen Vorschriften und Geschäftsanweisungen, die den Beamten des einen oder des anderen Dienstzweiges im täglichen Dienst stets gegenwärtig oder doch unmittelbar zur Hand sein müssen. Durch den kleinen aber deutlichen und lesbaren Druck ist es gelungen, eine Menge von Stoff in den engen Raum von Taschenbüchern zusammenzudrängen. Die Sachkunde der an der Zusamenstellung betheiligten fachmännischen Kräfte hat das nützliche Unternehmen auch für das neue Jahr völlig auf dem Laufenden gehalten.

Bei der Schriftleitung der Zeitung sind ausserdem die nachfolgenden Bücher, deren eingehende Besprechung wir uns vorbehalten, eingegangen:

Das österreichisch-ungarische und Internationale Eisenbahn-Transportrecht. Von Dr. Franz Hilscher, Sekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. II. Reihe, Band 1 der Schriften über Verkehrswesen. Herausgegeben vom Klub österr. Eisenbahnbeamten. Wien 1902. Verlag von Alfred Hölder. Preis 5,20 Kr.

Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in der Fassung des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 und in Verbindung mit dem neuen Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, gültig vom 10. Oktober 1901. Kommentar von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath. 2. Auflage. Berlin 1903. Verlag von J. Guttentag, G. m. b. H. Preis 15 ℳ.

Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874, erläutert mit Benutzung der Akten des königl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath. 2. Band. 2. Auflage. Breslau 1902. J. U. Kern's Verlag (Max Müller). Preis 15 ℳ.

Handbuch der Gesetzgebung in Preussen und dem Deutschen Reiche. Herausgegeben von Graf Hue de Grais, Wirklicher Geh. Oberregierungsrath, Regierungspräsident a. D. IV. Abtheilung. **Der preussische Staat**, 1. Band: **Staatsverfassung und Staatsbehorden.** Von Graf Hue de Grais. Berlin 1903. Verlag von Julius Springer. Preis 9 ℳ

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 20. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Oberhausen-Rheine zwischen den Stationen Neuenkirchen b. Rheine und Rheine neu angelegte Haltepunkt Hauenhorst für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Hauenhorst ist von Neuenkirchen b. Rheine 4,56 km und von Rheine 4,74 km entfernt. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 97 — Inser.-Nr. 3234 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. An der Lokalbahn Chabówka-Zakopane zwischen den Stationen Chabówka und Raba wyznia, im Kilometer 3,282, wird am 15. Dezember d. J. die Personenhaltestelle Rokiciny eröffnet werden.

Verwechselung von Stationen.

Die Stationen: Veltheim des Direktionsbezirks Hannover an der Strecke Hameln-Löhne, Veltheim a. d. Ohe der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn an der Strecke Gliesmarode-Schöningen und Veltheim der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll werden häufig mit einander verwechselt. Da hierdurch wiederholt Verschleppungen von Gütern herbeigeführt worden sind, wird auf das Bestehen der vorerwähnten drei Stationen Namens Veltheim besonders aufmerksam gemacht.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zu den Güterwagenparkverzeichnissen Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) und Nr. 75 (priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) ist je der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen“ der Nachtrag V erschienen. Durch den zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 4 herausgegebenen Nachtrag II wird der im März 1901 herausgegebene Nachtrag I zu diesem Verzeichniss aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger.

Der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 7 (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr. 3 (grossherzogl. badische Staatseisenbahnen), Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 42 (königl. Eisenbahndirektion Magdeburg) und Nachtrag XI zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 7 wird der im November 1897 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Zu dem **Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände und Radbrüche der Eisenbahnfahrzeuge usw.** ist der Nachtrag I herausgegeben worden und zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 591 vom 1. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und an die im Ausschusse vertretenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag auf Streichung der Festsetzungen in Ziffer 11 Absatz 2, 2. und 3. Satz und des letzten Satzes in Absatz 3 der Ziffer 11 der Ausführungsvorschriften zu den „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 9. Dezember d. J.).

Nr. II 378 vom 25. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zum Radstandsverzeichniss (abgesandt vom 3. bis 8. Dezember d. J.).

Nr. III 1380 vom 3. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Dezember d. J.).

Nr. III 1381 vom 3. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Heute verschied nach längerer Krankheit der

Oberbeamte Herr **Froger,**

Chef des kommerziellen Betriebes.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen mit vortrefflichen Geistesgaben und unermüdlichem Fleiss ausgezeichneten langjährigen Mitarbeiter. Er war seinen Kollegen ein immer dienstbereiter Freund, seinen Untergebenen ein wohlwollender Vorgesetzter.

Ein ehrendes Andenken wird ihm stets bewahrt werden.

Amsterdam, den 9. Dezember 1902. (3262)

Die Generaldirektion der holländischen Eisenbahngesellschaft.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Dezember d. J. wird die Neubaustrecke Kirchberg - Morbach mit den Haltestellen Sohren, Büchenbeuren, Hochscheid, Hinzerath, der Station Morbach und der Holzverladestelle Zolleiche für den Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Vom gleichen Tage ab werden die vorbenannten Stationen in den Gruppentarif VI, in die Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI, den Oldenburg-hessischen Gütertarif und den Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, ist in Büchenbeuren, Hochscheid und Hinzerath ausgeschlossen.

Für Abfertigung von Sprengstoffsendungen ist keine der neuen Stationen eingerichtet. Die Holzverladestelle Zolleiche dient nur dem Versande von Holz in Wagenladungen.

Nähere Auskunft über die Tarifverhältnisse ertheilen unsere Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 6. Dezember 1902. (3263)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Lehrte-Uelzen zwischen den Stationen Burgdorf und Ehlershausen belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Otze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf dem Haltepunkte ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für den Haltepunkt Otze direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn - Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 10. Dezember 1902. (3263a)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen.

Der Eisenbahn-Trajektverkehr zwischen unseren Stationen Gombós und Erdöd war wegen starken Eisganges vom 28. November bis 4. Dezember 1902 eingestellt.

Budapest, am 6. Dezember 1902. (3263b)

5. Güterverkehr.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1902 wird im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist- und Abtrittsdünger)" geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger". (3264)

St. Johann-Saarbrücken, 10. Dez. 1902.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 11. Dezember d. J. wird die zwischen den Stationen Thorn und Thornisch-Papau des Direktionsbezirks Bromberg gelegene Kreuzungsstation Katharinenflur mit den Frachtsätzen der Station Schönsee in obengenannten Verkehr einbezogen. Die Frachtsätze gelten jedoch nur für den Uebergangsverkehr nach den Stationen Gramtschen und Leibitsch der Kleinbahn Thorn - Leibitsch. Ortsverkehr ist in Katharinenflur ausgeschlossen.

Kattowitz, den 5. Dez. 1902. (3265)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. werden die Stationen Bettenhausen des Direktionsbezirks Cassel und Meiderich des Direktionsbezirks Essen in den Verband einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 10. Dezember 1902. (3266)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 15. Dezember d. J. tritt der Nachtrag IX in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrags eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze. Ferner Frachtsätze der Tarifabtheilung A von den Stationen Algringen (Batzenthal), Algringen (Burbach), Algringen (Halberg) und Algringen (Wilhelm) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie Schöningen B. S. E. der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs. Abdrücke des Nachtrags zum Preise von 0,10 M. bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 9. Dezember 1902. (3266a)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 gelangt der Nachtrag XI zur Einführung.

München, den 7. Dezember 1902. (3267)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1903 werden für Petroleum und Naphta von Mannheim und Mannheim Industriehafen nach Mergentheim ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 5. Dezember 1902. (3268)

Gr. Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. tritt für Chlorkaliumsendungen von Sondershausen nach Le Fayet-St. Gervais (P. L. M. Bahn) bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg für die Strecke Sondershausen - Genf transit ein Frachtsatz von 276 Centimes für 100 kg in Kraft.

Strassburg, den 8. Dezbr. 1902. (3269)

Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Theil II, Heft 1.

Druckfehlerberichtigung.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der im Haupttarife Seite 176 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 34 (Petro-

leum) Zagórzany-Weimar (Pr. Stb.) von 190 ₰ auf 290 ₰ für 100 kg berichtigt.

Breslau, den 9. Dezember 1902. (3270)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verbande treten am 14. Dezember d. J. zwischen Theresienstadt und Dresden-Neustadt direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 c α von 100 ₰ und 2 c β von 91 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 10. Dezember 1902. (3271)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif.

Zum 20. d. Mts. wird die Station Oberkotzau der bayerischen Staatsbahn in die Klasse 4 für Baumwolle etc. des vorgenannten Tarifs mit direkten Sätzen aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 9. Dezember 1902. (3272)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Theil I, Abtheilung B vom 1. April 1902.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in das Verzeichniss der zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefässwagen zugelassenen Flüssigkeiten unter Ziffer 14 die Artikel „Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl" aufgenommen und die bisherigen Ziffern 14—24 in 15—25 geändert.

Berlin, den 10. Dezember 1902. (3273)

Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw.

(Tarif vom 1. November 1897.)

Wie bisher, wird auch vom 1. Januar 1903 ab bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903, für Kohlensendungen nach Station Königinhof der süd-norddeutschen Verbindungsbahn der Schnittsatz Seite 18 des Tarifs von 72 auf 64 Heller für 100 kg ermässigt.

Kattowitz, den 5. Dezbr. 1902. (3274)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Verlängerung der Gültigkeit der im Tarife Theil II, Heft 1 im Verkehre von Cakovic, Mesic und Neratovic nach deutschen Seehafenstationen bestehenden Frachtsätze für Pilé- und Raffinade-Rübenzucker.

Die Gültigkeit der im Tarife Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 auf Seite 188 für die Stationen Cakovic, Mesic und Neratovic enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 24 B (Pilé- und Raffinade-Rübenzucker) wird unter Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen bis Ende 1903 verlängert.

Die Fussnote **) auf Seite 188 des genannten Tarifes erhält daher den Wortlaut: „**) Gültig bis Ende 1903."

Wien, am 8. Dezember 1902. (3275)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Einführung direkter Frachtsätze für Pitche-Pine (Pechkiefer).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903, werden für Pitche-Pine (Pechkiefer) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Bestimmungen nachstehende Frachtsätze in den vom 1. Januar 1902 gültigen Tarif Theil II, Heft I des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes aufgenommen:

Von / Nach	Eigenthumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen: Bremen*) (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Hamburg B.*), Wilhelmsburg	Stettin*)	Warnemünde	anderen deutschen Hafenstationen
Brünn	K. F. N. B., St. E. G.	358	344	270	324	Die Frachtsätze werden auf Grund der auf Seite 20 und 21 des oben bezeichneten Verbandstarifes für den Spezialtarif I angeführten Zuschlag- bezw. Abzugbeträge gebildet.
Bubna	St. E. G.	300	286	212	266	
Bubentsch	St. E. G.	300	286	212	266	
Korneuburg	Oe. N. W. B.	358	344	270	324	
Lieben	Oe. N. W. B., St. E. G.	300	286	212	266	
Prag	B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	300	286	212	266	
Prag (Bubna)	B. E. B.	300	286	—	—	
Prag (Sandthor)	B. E. B.	300	286	—	—	
Prag (Smichow)	B. E. B.	300	286	—	—	
Prag (St. B.) transit†)	K. K. St. B.	300	286	212	266	
Smichow	K. K. St. B.	300	286	212	266	
Stauding	K. F. N. B.	393	379	274	364	
Wien II (K. F. J. B.)	K. K. St. B.	358	344	270	324	
Wien Nordbhf.	K. F. N. B.	358	344	270	324	
Wien Nordwestbahnhof	Oe. N. W. B.	358	344	270	324	
Wien Staatsbhf.	St. E. G.	358	344	270	324	
Wysocan	B. N. B., Oe. N. W. B.	300	286	212	266	

*) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9 bezw. 11 des oben bezeichneten Verbandstarifes.

†) Siehe Vorbemerkung auf Seite 13 des oben bezeichneten Tarifes.

Wien, am 6. Dezember 1902. (3276)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtnachlässe für Holzsendungen ab Barcs, Sziszek, Zágráb und Gradec.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903 werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte roh vorgerichtete Stöcke, von den oben genannten Stationen folgende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen, sowie unter Beobachtung der unten angeführten Bedingungen gewährt, und zwar:

	Frachtnachlässe von den am 1. Januar 1903 gültigen Frachtsätzen ab: Barcs*)	Sziszek	Zágráb	Gradec
a) nach den im süddeutsch-österreichisch-ungarischen Verbandstarif Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen von den Frachtsätzen der Abtheilungen I und II ein Nachlass von	0,45	0,15	0,15	—
	Mark pro 100 kg			
b) nach den im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandstarif Theil IV, Heft 2 enthaltenen Stationen von den Frachtsätzen der Serie II ein Nachlass von	0,45	0,15	0,15	—
	Francs pro 100 kg			
c) nach Stationen der französischen Ostbahnen von den Frachtsätzen des österreichisch-ungarisch-französischen Verbandstarifes Theil IV, Heft 2 ein Nachlass von	5,50	4,40	2,50	2,50
	Francs pro Tonne = 1 000 kg			
d) nach Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien**)	—	0,35	0,20	0,20
	Mark pro 100 kg			

*) Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser, oder mittelst der Barcs-Pakracer Bahn, oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in

Barcs eingelangt sein. Bei den von Belisce oder Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig. Ausgenommen vom Genusse der Frachtbegünstigungen sind Sendungen, die in Baranya-St. Lörincz auf die Szt. Lörincz-Szlatina Nasicer Lokalbahn übergehen, überdies solche Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrovicza stammen.

**) Die Frachtbegünstigungen nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte bezw. für dahin adressirte Sendungen.

Die Liquidirung obiger Frachtnachlässe erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate, bezw. rücksichtlich der Sendungen ab Barcs auch noch gegen Beibringung der den Wassertransport nachweisenden Originalschiffspapiere, eventuell der Bahnfrachtbriefe nach Barcs, bezw. Nachweisung der Zufuhr aus Slavonien per Achse über die Draubrücke nach Barcs, welche Dokumente längstens bis Ende Februar 1904 in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 5. Dezember 1902. (3277)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil III, Heft 2 vom 20. August 1902.

Gebührenermässigung.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die im Verbandstarife Theil III, Heft 2 vom 20. August 1902 auf Seite 18 in der Fussbemerkung zu Punkt i angeführte Gebühr für die Doppelbefahrung der Strecke Mura-Keresztur-Nagy-Kanizsa von 8 Hellern auf 4 Heller pro 100 kg ermässigt.

Wien, am 9. Dezember 1902. (3278)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Dezember d. J. tritt zu dem Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie Ergänzungen der Preistafeln.

Die besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1 (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen.

Soldin, den 4. Dezember 1902. (3279)

Die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Elsass-lothringisch-pfälzischer Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. Februar 1903 wird ein neuer Tarif für den elsass-lothringisch-pfälzischen Personen- und Gepäckverkehr ausgegeben, durch den der bisherige Tarif vom 1. November 1894 nebst den dazu erschienenen Nachträgen I—III sowie die im Tarif Theil II des südwestdeutschen Eisenbahnverbandes für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. April 1896 und in dem Nachtrag I zu demselben enthaltenen Angaben für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen als Reisegepäck aufgehoben werden.

Der neue Tarif enthält für einige wenige Verbindungen geringfügige Erhöhungen der Fahrpreise von 0,05 ℳ bis 0,40 ℳ und der Gepäckfrachtsätze von 0,01 ℳ bis 0,03 ℳ für je 10 kg. Ferner werden eine Anzahl wenig gangbarer Fahrkartensorten vom Verkauf zurückgezogen und die Ausgabe der bisherigen Schülerzeitkarten eingestellt.

Exemplare des Tarifs können zum Preise von 2,40 ℳ bezogen werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 26. Nov. 1902. (3280)

Namens der betheiligten Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-italienischer Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 gelangt ein neuer Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr zur Ausgabe, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. September 1894 sowie der dazu erschienene Nachtrag ausser Kraft gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält für gewisse Verbindungen Erhöhungen der Fahrpreise und Gepäckfrachten; ausserdem werden mit dem Inkrafttreten desselben einige wenig gangbare Fahrkartensorten vom Verkaufe zurückgezogen werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Die in den Tarif aufgenommenen „Besonderen Bestimmungen" sind gemäss den Vorschriften unter I³ der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Strassburg, den 1. Dezbr. 1902. (3281)

Namens der betheiligten deutschen Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

7. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufstellung von 4 Zugschranken und 6 gekuppelten Schlagbaumschranken für die Strecke zwischen den Stationen Opalenitza und Posen soll vergeben werden. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis Montag, den 22. Dezember 1902, Vormittags 11 Uhr, der Unterzeichneten einzureichen, von welcher auch Verdingungsunterlagen gegen postfreie Einsendung von 0,50 ℳ zu beziehen sind.

Posen, den 3. Dezember 1902. (3282)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Verdingung von 71 902 Böckchen aus Temperguss und 57 580 Böckchen aus Schweisseisen zum Aufhängen von Kugellaternen in Eisenbahnwagen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 23. Dezember 1902, Vormittags 10 Uhr, an die königliche Eisenbahndirektion Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Musterstücke sind daselbst zu besichtigen. Zuschlagsfrist bis 12. Januar 1903.

Berlin, den 8. Dezember 1902. (3283)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3 704 **Zughaken** in 4 Loosen, 19 880 **Schraubenkuppelungen** in 11 Loosen, 1 625 **Bufferkreuzen** in 3 Loosen, 12 185 **Bufferstangen** in 6 Loosen, 500 **Buffertellern** in 1 Loose, 33 380 **Kuppelungsspindeln** in 12 Loosen, 950 **Muttern** zu Kuppelungsspindeln, 120 **Bufferpfannen**, 100 **Stossbuffern** in je 1 Loose und 1 300 **Zugstangenmuffen** in 3 Loosen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. Dezember 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können **im Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. Januar 1903.

Berlin, den 9. Dezember 1902. (3284)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Kupfer, Rothguss, Messing, Zinkschrott, Schweiss- und Flusseisen, Stahl- und Gusseisen usw., lagernd in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück und daselbst zu besichtigen.

Eröffnung der Angebote am 31. Dezember, Vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 20. Januar 1903.

Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Münster, den 10. Dezember 1902. (3285)

Königliche Eisenbahndirektion.

Angebote auf alte unbrauchbare, in den Werkstätten Berlin I (am Markgrafendamm), Berlin II (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam, Frankfurt a/O., Guben und der Nebenwerkstatt Berlin (Lehrter Bahnhof) lagernden Werkstattsmaterialien sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das Rechnungsbüreau Berlin, Schöneberger Ufer 1—4 bis zum 10. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst vom Centralbüreau, Zimmer 420, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar (Briefmarken ausgeschlossen). Zuschlagsfrist bis zum 30. Januar 1903.

Berlin, den 1. Dezember 1902. (3286)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 35. Berlin, am 13. Dezember 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

1	A	27375	1	Kübel	Margarine —	29	1	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A	4111	1	Kiste	leer —	25	2	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
3	a	9	1	—	Sandstein —	34	3	Grauhof	K. E.-D. Magdeburg	ansch. Sockel.
4	A A	318	1	—	eiserne Welle —	36	4	Menden	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
5	A E & J	81443	1	Kiste	chir. Instrumente —	28	5	München Centr.	Bayerische Stsb.	
6	A G	—	1	Bund	6 Bolzen —	13	6	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
7	A H	458	1	in Pappe	polirte Tischplatte —	2	7	Delitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
8	A K	1	1	Stück	Ofenrost —	2	8	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	A M	2563	1	Kiste	Honigkuchen —	72	9	Detmold	K. E.-D. Hannover	
10	A O	167	1	„	leer —	26	10	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
11	A R	19	1	Fass	Butter —	60	11	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
12	A S	320	1	Kiste	Schneidemaschine —	38	12	Berlin H. u. L.	„	
13	A St A	8813	1	Verschlag	Porzellan —	127	13	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
14	A W	1106	1	Kiste	l. Blechkanne —	5	14	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
15	B B	—	1	—	gusseis. Rohr —	114	15	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	B C	573	1	Stab	Eisen —	27	16	Wetzlar	„	
17	B & Co.	38967	1	Kiste	Blechbüchsen mit Lysol	9,5	17	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
18	B C F	658	1	eis. Fass	gefüllt? —	186	18	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	B H	—	1	Korb	Bücher —	22	19	Wanne	K. E.-D. Essen	
20	B H	2316	1	„	Flüssigkeit —	12	20	Worms	Direktion Mainz	
21	B K	4426 4427	1 1	Kiste Verschlag	leer —	42	21	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
22	B R	2/8	1	Kanne	Benzin —	60	22	Lorch a/Rh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	B S & Co.	38330	1	Kiste	Chokolade —	27	23	Rostock	Grhzl Meckl. Stsb.	
24	B S & Co.	36367	1	„	Schaukasten zu Zuckerwaaren	9	24	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
25	C B	2979a	4	—	geschmied. Eisenbleche	2	25	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	s.Pflugschaare.
26	C D	4645	1	—	eis. Egge —	55	26	Rinteln	K. E.-D. Hannover	neu.
27	C G	6334	1	Kiste	Waschblau —	11	27	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
28	C H	5136	1	„	Majolikaplatten —	50	28	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
29	C H	—	2	Tafeln	Kupferblech —	50	29	Lünen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
30	C K	3130	1	Kiste	weiche gekochte Mettwurst	17	30	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
31	C St S	3189	1	„	leer —	46	31	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
32	C T	—	1	Laib	Käse —	5,5	32	Bederkesa	K. E.-D. Hannover	M N
33	C v G	11	1	Kiste	gefüllt —	72	33	St. Margarethen	K. E.-D. Altona	
34	C W M	87	1	Bund	Besenstiele —	25	34	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
35	D	193	1	Korb	Drahtstifte —	35	35	Schalke	K. E.-D. Essen	
36	D	1	1	Pack	eis. Nägel —	18	36	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
37	D	3	1	Kiste	Oeldruckbild —	23	37	Bingen	Direktion Mainz	
38	D B	10	1	Sack	l. Säcke —	25	38	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
39	D G A	20442	1	Kiste	Glaswaaren —	32	39	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
40	D N	I/II	2	Säcke	l. Säcke —	107	40	Posen	K. E.-D. Posen	
41	Dr. X	1284	1	Kiste	gefüllt —	50	41	Ahrensburg	Lübeck-Büchener	
42	E	415	1	Bund	11 Zinkeimer —	30	42	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	
43	E B	I	1	Verschlag	chem. Masse —	103,5	43	Appenweier	Badische Stsb.	
44	E D	400/401	2	Kisten	Eisenmilch —	?	44	Altmünsterol	Reichsbahn	
45	E G	?	1	eis. Fass	leer —	98	45	Griesheim a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
46	E K	13744	1	Ballen	Hanfdichtungen *) —	56	46	Fellhammer	K. E.-D. Breslau	*) f. Maschinen.
47	E L M	57269	1	Kiste	Kerzen —	14	47	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
48	E M	943 oder 2289	1	„	? —	47	48	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
49	E N	2736	1	„	Eisenwaaren —	31	49	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
50	E S	2512	1	„	Puppen —	113,5	50	Soest	K. E.-D. Cassel	
51	E S	428	1	„	Ansichtskarten —	101	51	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	F A R	1582/3	2	Kisten	Mundharmonikas —	135	52	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
53	F B	3/4	2	Bund	Stiele —	53	53	Wanne	K. E.-D. Essen	
54	F F	30	1	Kübel	Margarine —	30	54	Forst i. L.	K. E.-D. Halle a/S.	
55	F G	4534	1	Kiste	Ferro-Manganin —	8	55	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
56	F G	355	1	„	Bilder u. Ansichtsk.	34,5	56	Duisburg	K. E.-D. Essen	
57	F D	17576	1	„	Verpack.-Material —	26	57	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
58	F P E	7056	1	„	leer —	36	58	Berlin Ahg.	„	
59	F R	9386	1	Beutel	Korinthen —	13	59	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
60	F R	—	1	—	eisernes Rohr —	30	60	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
61	F S	843/4	2	Säcke	leere Knochensäcke	24	61	Passau	Bayerische Stsb.	
62	F W	124	1	Essigfass	leer —	40	62	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
63	F & W	4981	1	Kiste	? —	54	63	Etgersleben	K. E.-D. Magdeburg	
64	G	—	1	„	ger. Heringe —	4,5	64	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
65	G	8728	1	Pack	Zinkbleche —	6	65	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
66	G	1538	1	Ballen	Leinen —	139	66	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
67	G	83652/53	2	Kisten	leer —	29	67	Magdeburg Hb.	K. E.-D. Magdeburg	
68	G B C	3168	1	Kiste	polirt. Stahl —	77	68	Schalke	K. E.-D. Essen	
69	G G	1442 45/46	3	Kisten	Prünellen —	42	69	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
70	G H	1473	1	Kiste	Glas —	129	70	Eschhofen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
71	G J	533	1	Theerfass	leer —	17,5	71	Neumarkt i. Schl.	K. E.-D. Breslau	
72	G J	17341	1	—	Garderobenständer —	10	72	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	aus braunlack. Holz.
73	G M	111	1	Pack	ges. Kalbfelle —	42	73	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	G & N	1 oder 18	1	Ballen	Kaffee —	51,5	74	Bestwig	K. E.-D. Cassel	
75	G R	4010	1	Kiste	Porzell.-Kloset —	51	75	Strassburg i/Els.	Reichsbahn	
76	G T	8412	1	Bund	2 neue Stühle —	—	76	Aachen	K. E.-D. Cöln	mit Rohrsitz u. Lehne.
77	H	141	1	—	Wagendecke —	42	77	Würzburg	Bayerische Stsb.	
78	H	—	1	—	Aschkästchen —	1	78	Saargemünd	Reichsbahn	
79	H	—	2	—	Ofenrohre —	13	79	Wanne	K. E.-D. Essen	
80	H	9492	1	Kiste	Lebkuchen —	59	80	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
81	H C	—	1	„	Seifenpulver —	52	81	Luckau	Niederlausitzer E.	
82	H & C	756	1	Fass	leer —	56	82	Burkheim=Bischoffingen	Kaiserstuhl-E.	
83	H G	2969	1	Kiste	? —	38	83	Osterode	K. E.-D. Cassel	
84	H H	2832	1	Korb	Eisenwaaren —	50	84	Bocholt	K. E.-D. Essen	
85	H H	30	1	Kiste	eiserne Spulen —	18	85	Wanne	„	
86	H L	4310	1	—	Kinderstuhl —	4	86	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
87	H L	100	1	Schliesskorb	gefüllt —	46	87	Langhagen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
88	H L Z F	656	1	Kiste	? —	506	88	Danzig l.	K. E.-D. Danzig	
89	H P	—	1	„	Eier —	91	89	Wanne	K. E.-D. Essen	
90	H R	—	1	„	Stangenseife —	53	90	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
91	H S	101	1	Fass	Butter —	59	91	Kiel	K. E.-D. Altona	
92	H S	45738	1	Bund	Maschinentheile —	8	92	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
93	H S	69	1	„	20 Hufeisen —	18,5	93	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
94	H S V H	29653	1	Kiste	Wein —	95	94	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
95	H V E	—	1	Korb	geschl. Kälber —	77	95	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
96	H W A	18390	1	Kiste	Konservenbüchsen —	36	96	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
97	J	876	1	Fass	gefüllt —	?	97	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
98	J B	112	1	Sack	Pflaumen —	90	98	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
99	J B	15	1	Korb	gefüllt, Zollgut —	27	99	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
100	J B	443	1	Kiste	Steuergut —	10	100	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
101	J B & Co.	16047	1	„	Motor —	421	101	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
102	J D	6027	1	„	leer —	22	102	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
103	J G	—	1	Gestell	5 Blechdosen Bratheringe	45	103	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
104	J M	1	1	Fass	leer —	4	104	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
105	J M	670	1	Kiste	Bild —	19	105	Bremen	K. E.-D. Hannover	
106	H S	—	1	Sack	Mehl —	100	106	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
107	H T	2087	1	„	getheerte Seile —	36	107	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
108	J W	11	1	„	Kartoffeln —	87	108	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
109	J W S	6	1	Ballen	Lederstreifen, anscheinend zu Treibriemen	37	109	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
110	K roth	—	1	Stück	Ofenkranz —	3	110	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	
111	K C	div.	5	Kisten	Zündhölzer —	90	111	Aachen	K. E.-D. Cöln	
112	K / C M	217	1	—	ansch. Weinfass, leer	27	112	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
113	K E D H / Z	3	1	—	Privatkette, 10 m —	20	113	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
114	K F	—	2	Stangen	Flacheisen —	46	114	Diedenhofen	Reichsbahn	
115	K G W	211102	1	Kiste	Eiskasten —	490	115	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
116	K & K	3374/6	2 / 1	Ballot / Kiste	Betten —	169	116	München Centr.	Bayerische Stsb.	
117	K T	3212	1	Bund	4 eis. Kugeln —	14	117	Klein=Engstingen	Württemberg. Stsb.	
118	K W	2956	1	Kiste	Wäsche u. Kleider —	21	118	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	L	—	2	Pack	Säcke —	50	119	Rudolstadt	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
120	L	8282	1	Ballen	Leinen u. Wollw. —	139	120	Göppingen	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
121	L	2989	1	Pack	Säcke —	19	121	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
122	L	—	1	Kiste	Käse —	49	122	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
123	L	—	1	Bund	4 Ofenkränze —	20	123	Heidelberg	Badische Stsb.	
124	L A R	1541	1	Kiste	Eisenwaaren —	76	124	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
125	L C.	9407	1	Fass	leer —	?	125	Eschweiler Thal	K. E.-D. Cöln	
126	L K	1	1	—	eiserner Hebel —	49	126	Soest	K. E.-D. Cassel	
127	L L	110	1	Kiste	Gipswaaren —	147,5	127	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
128	L N	3829	1	Ballen	Leder —	94	128	Wiesloch	Badische Stsb.	
129	L W	3061	1	in Papier	Puppenwagen —	3,75	129	Lübeck	Lübeck-Büchener	grün lackirt.
130	M	—	1	Sack	Säcke —	12	130	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	M	2824	1	Kiste	leer —	26	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
132	M B	12163	1	Lattenkiste	Blechkasten mit Honig	19	132	Darmstadt	Direktion Mainz	
133	M B	11	1	Fass	ansch. überseeisch. Obst	59	133	Elberfeld=D.	K. E.-D. Elberfeld	
134	M C	7605	1	Ballen	Scheuertuch —	35	134	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
135	{ M C / K / B C }	8	1	Sack	gebr. Kaffee —	15	135	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
136	M G	639	{ 6 / 1	Körbe / Kiste	Schrauben — / Kniestücke — }	405	136	Viersen	K. E.-D. Cöln	
137	M H	21194	1	Fass	ansch. Farbe —	56	137	Rheydt	"	
138	M L K	3345	1	Ballen	Tabaksblätter —	71	138	Detmold	K. E.-D. Hannover	
139	M S	—	2	Säcke	Kartoffeln —	110	139	Hannover N.	"	
140	M S	337	1	Ballen	Wolle —	38	140	Moabit	K. E.-D. Berlin	
141	M S	1210	1	Kiste	leer —	32	141	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	
142	M W	790	1	"	Pappe zu Kartons —	29	142	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
143	N	$1^1/_2$	1	"	{ Gewindeschneidekluppe }	10	143	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
144	N	—	1	Stück	Rohguss —	8	144	Markt=Redwitz	Bayerische Stsb.	
145	N G	3	1	Sack	Kaffee —	25	145	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
146	N J	—	10	Kolli	Ofentheile —	9	146	St. Georgen i/S.	Badische Stsb.	
147	O	1 oder 01	1	Stück	eis. Zahnrad —	52	147	MagdeburgWstbf.	K. E.-D. Magdeburg	
148	O B	1616	1	Sack	Farinzucker —	101	148	Hameln	K. E.-D. Hannover	
149	Oc T M	904	1	Kiste	Packmaterial —	41	149	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
150	O G	760	1	Rolle	Papier —	50	150	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
151	O R	81	1	Reisekorb	gefüllt —	29	151	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
152	O W	8023	1	Kiste	gefüllt —	12	152	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
153	P B	1633	1	"	leer —	33	153	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
154	P C	42	1	Bund	Bambusrohr —	69	154	Heidelberg	Badische Stsb.	
155	P H	—	1	Kiste	gefüllt —	71	155	{ Warstade=Hemmoor }	K. E.-D. Altona	
156	P J	70610	1	"	Alaun —	56	156	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
157	P S	17	1	Fass	leer —	6	157	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
158	R	2144	1	Ballen	Teppich —	9	158	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
159	R	156/7	2	Fässer	Min.-Schmieröl —	266,5	159	Schönberg i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
160	R A	8986	1	Fass	Eisen —	150	160	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
161	{ R / G G }	{ 2 / 69 }	2	Fässer	leer —	300	161	Cochem	St. Johann=Saarbr.	
162	R & M	9062	1	Kiste	leer —	66	162	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
163	R R W	2277	1	Ballen	Wolle —	26	163	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
164	R S	11	1	Kiste	leere Kisten —	58	164	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
165	R W	22678	2	Pack	12 Zinkeimer —	22	165	Neuwegersleben	K. E.-D. Magdeburg	
166	S	31834	1	Kiste	leer —	38	166	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
167	S	81/82	2	Fässer	leer —	62	167	Menzelen	K. E.-D. Essen	
168	S B	8293	1	Fass	ansch. Wein —	40	168	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
169	S E St	57017	1	Kiste	gefüllt —	40	169	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
170	S L	1433	1	"	Globin (Putzmittel) —	13	170	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
171	S O	18 A	1	"	Vogelkäfige —	46	171	Bingen	Direktion Mainz	
172	S W	12534	1	"	Cigarren —	43	172	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
173	T	—	1	—	eiserner Aschkasten	3	173	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
174	T F S	13723	1	Ballen	Kapok —	28	174	Godesberg	K. E.-D. Cöln	
175	T & K	1315	1	Fass	leer —	20	175	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
176	T S	1168	1	"	Wein —	74	176	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	T S S	480	1	Ballen	Zollgut —	16	177	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
178	V B	1213/4	2	Kisten	Porzellan —	153	178	Uerzig a/Mos.	St. Johann=Saarbr.	
179	V G	687	1	—	Petroleumfass, leer —	36	179	Dürrenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
180	W	—	2	Körbe	Bücklinge —	23	180	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
181	W	2546	1	Kiste	Maschinentheile —	41	181	Stolp	K. E.-D. Danzig	
182	W	—	1	—	Häcksellade —	20	182	Sommerstedt	K. E.-D. Altona	aus Holz.
183	W	49314	1	—	Kinderschlitten —	8	183	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
184	W B	100	1	Packet	Tapetenmuster —	10	184	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
185	W C B	850	1	Stück	Flacheisen —	7	185	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
186	W G	40	1	Sack	Spülchen —	30	186	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
187	W H	3561	1	Kiste	Eisentheile —	243	187	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
188	W N C	1601	1	"	Packstroh —	37	188	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
189	W P	2950	1	in Papier	Puppenwagen —	4	189	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
190	W U N	18	1	Sack	Kartoffeln —	49	190	Remscheid	"	
191	Z	1179	1	"	Gurkensamen —	51	191	Holzwickede	"	
192	{ — / Z G }	{ 1/15 / 2 u. 42 }	17	Oelfässer	leer —	550	192	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
193	Z N F A	5247	1	Kiste	gefüllt —	23	193	Seehausen	K. E.-D. Magdeburg	
194	Z P F	1563	1	Harrass	Porzellan —	140	194	Osterode i/Ostp.	K. E.-D. Königsberg	
195	Z U R	1409	1	—	Lanzenstange —	2	195	Würzburg	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
196	Adams Chicago	—	1	—	Fahrrad —	—	196	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
197	Breslau	27940	1	Wagen	Briketts —	10 000	197	Soldin	Stargard-Cüstriner	
198	Breslau	27780	1	„	Schmiedekohlen —	?	198	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
199	M Frr Drawbach	36	1	Pack	alte Säcke —	39	199	Tetschen	Sächsische Stsb.	
200	Elliot	—	1	—	Fahrrad —	—	200	Dirschau	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
201	Essen	73353	1	Wagen	Koks —	?	201	Grossenheim	Sächsische Stsb.	
202	Ehms	—	2	Kannen	leer —	10	202	Altona	K. E.-D. Altona	
203	August Funke	—	1	Koffer	Kleidung u. Wäsche	—	203	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
204	H. Giese	—	1	Kiste	Gewindeschneidem.	6	204	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
205	Goedtke	—	1	„	leere Dosen —	26	205	Kiel	K. E.-D. Altona	
206	Ernst Tammert Greifswald	—	1	Reisekoffer	Arbeitszeug, Stiefel, Zeugbürste	15	206	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
207	Gritzner	66809	1	—	Nähmaschine —	48	207	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
208	Hartwig	32356	1	—	eiserner Roststab —	3	208	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
209	B. Hilger	22	1	—	Kohlens.-Cylinder, leer	25	209	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
210	Jos. Heinrich	XXXI	1	Sack	l. Säcke —	12	210	Düren	K. E.-D. Cöln	
211	Unger & Hoffmann	—	1	Bund*)	Medizingläser —	13	211	Zittau	Sächsische Stsb.	*) in Stroh.
212	Rud. Jajgabka? New Bestford, Nordamerika	—	1	Ballen	Auswandererefekten	48	212	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
213	Insterburg	—	1	—	Fahrrad —	—	213	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
214	T. Kaepens	—	1	Holzkasten	Handwerkszeug, alte Kleider	43	214	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
215	Dr. Lieck	—	1	grauer Kasten	gefüllt —	37,5	215	Labiau	K. E.-D. Königsberg	verschlossen.
216	Magdeburg	25913	1	Wagen	l. Fässer —	?	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Herz.
217	Monheim & Elkan	1620	1	—	Decke —	39	217	Mannheim	Direktion Mainz	Dienstgut.
218	H. Nolte	—	1	Schiffersack	Kleidung u. zwei eis. Hämmer	50	218	Eil-A. Hannover	K. E.-D. Hannover	
219	Pape	—	1	Pack*)	Pressstroh —	67	219	Altona	K. E.-D. Altona	*) in Würfelform.
220	Pilsener Urquell	3493	1	Fass	leer —	35	220	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
221	Ruexscher oder Kneyscher	—	1	Reisekorb	Artillerieschiess-vorschr., Bücher usw.	16	221	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	Gepäck.
222	D. L. Schnabel Söhne	—	1	—	Decke —	76	222	Mochbern	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
223	Schultheiss-Br.	—	1	Fass	leer —	50	223	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
224	C. Siebert	—	1	Sack	weisse Kartoffeln —	63	224	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
225	Jean Stark	2	1	—	Kohlens.-Cylinder, leer	22	225	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
226	I 0	—	3	—	eiserne Kessel —	120	226	Heidelberg	Badische Stsb.	
227	—	4	33	—	Roststäbe —	230	227	Schüttorf	Holländische E.	
228	—	5	1	—	Kesselreinigungshammer	0,5	228	Seifhennersdorf	Sächsische Stsb.	
229	—	7	1	—	Mangelmaschine —	100	229	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
230	—	12	1	Verschlag	eis. Geschränke —	ca. 200	230	Wissen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
231	roth	22	1	Stück	eis. Ofenthür —	4,5	231	Schlutup	Lübeck-Büchener	
232	—	332	1	Kiste	Champignons —	20	232	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
233	—	801	2	Pack i. br. P.	je 12 Gardinenrosetten	1,5	233	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
234	—	1819, 1824	2	Säcke	anscheinend Puder —	100	234	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
235	—	3884	1	Kiste	Tabak —	25	235	München Centr.	Bayerische Stsb.	
236	—	56534	1	„	Cichorien —	67	236	Tichau	K. E.-D. Kattowitz	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
237	— weiss	—	1	Stück	Gasrohr —	5	237	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
238	— roth	—	1	„	Aschkasten —	1	238	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
239	rother Strich	—	6	Bund	Hufeisen —	83	239	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
240	× roth	—	1	Pack	Ofenzüge —	5	240	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
241		—	3	Pack	hölz. Stuhlsitze —	70,5	241	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
242	0	932	1	Kiste	gefüllt —	14	242	Lensahn	K. E.-D. Altona	
243	OR	45117	1	„	Konserven —	50	243	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
244	—	—	1	Ballen	Arbeiter - Hosenstoffe	20	244	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
245	—	—	1	—	Ausguss —	6	245	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
246	—	—	1 / 1	Koffer / Kiste	Auswanderergut (?) —	115	246	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
247	—	—	1	Strohballen	leb. Bäume —	35	247	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	ansch. junge Eichen.
248	—	—	1	Bund	25 Stäbe Basquilleneisen	17	248	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
249	—	—	1	Ballen	Betten in rothen Ueberzügen	7	249	Hamm	K. E.-D. Essen	
250	—	—	1	brauner Kasten	Betten, Bilder etc. —	102	250	Schwetz	K. E.-D. Danzig	
251	—	—	1	Sack	Bettfedern, neue —	5,5	251	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	
252	—	—	1	in Stroh	eis. Bettstelle —	35	252	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
253	—	—	1	Verschlag	eis. Bettstelle —	46	253	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	neu, braun gestr.
254	—	—	1	Bund	2 Bettstellseitentheile	18	254	Bochum Nord	„	
255	—	—	1	Ballot	18 Billardqueues —	12	255	Windsheim	Bayerische Stsb.	
256	—	—	1	Bund	5 verz. Blecheimer —	8,5	256	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	m. Deckel.
257	—	—	1	Stück	Blechkessel —	7	257	Pfullendorf	Badische Stsb.	
258	—	—	1	—	eis. Blumentisch —	7	258	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	grün gestr.
259	—	—	23	Stück	Bretter, 6 m lang —	—	259	Heudeber	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
260	—	—	1	Bund	8 Bretter —	55	260	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	4,50 m lang.
261	—	—	1	Sack	Brot —	16	261	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	Bund	10 Bügelstahle —	16	262	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
263	—	—	1	—	Büffettheil —	78	263	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
264	—	—	1	Kiste	Konserven —	26	264	Andernach	K. E.-D. Cöln	
265	—	—	1	Stück	Kontragewicht —	62	265	Moers	„	
266	—	—	1	Kiste	Dachrinnenrohransatz	19	266	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
267	—	—	1	Reisekorb	Damenkleider —	42	267	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
268	—	—	1	Kiste	leer, ohne Deckel —	9	268	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
269	—	—	1	Stück	eis. Deichsel —	8	269	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
270	—	—	1	—	Dezimalwaage —	45	270	Hungen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
271	—	—	13	Stäbe	⊔ Eisen —	72	271	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: Gera-Reuss.
272	—	—	1	Stange	Eisen —	5	272	Bentheim	Holländische E.	
273	—	—	1	Bund	Eisen —	33	273	Röthenbach b. Lindau	Bayerische Stsb.	
274	—	—	1	Korb	Eisengussw. —	52	274	C.=Deutz	K. E.-D. Cöln	
275	—	—	3	lose	Eisenplatten —	470	275	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
276	—	—	1	Stück	verz. Eisenscheibe —	4	276	Lehrte	K. E.-D. Hannover	durchlöchert.
277	—	—	2	Bund	alte Eisenstäbchen —	4	277	Chemnitz i/S.	Sächsische Stsb.	
278	—	—	1	„	10 Eisenstangen —	32	278	Neuss	K. E.-D. Cöln	
279	—	—	1	Stück	Eisentheil —	11	279	Wilmersdorf=Fried.	K. E.-D. Berlin	
280	—	—	1	Korb	Eisenw., Spaten etc.	52	280	Rheine	K. E.-D. Münster	
281	—	—	1	Stück	verz. Eimer —	1	281	Melle	„	neu, braun gestr.
282	—	—	1	—	Eimerschrank —	17	282	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
283	—	—	1	Kiste	Etiketts —	79	283	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
284	—	—	1	Bund	L-Façoneisen —	62	284	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	2	Fässer	leer —	60	285	Remscheid	„	
286	—	—	2	„	leer —	57	286	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
287	—	140	1	Oelfass	leer —	34	287			
288	—	—	4	Fässer	leer —	172	288	„	„	
289	—	—	1	eis. Fass	leer —	40	289	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
290	—	—	1	Sack	Federn —	5,5	290	Carolinenhorst	K. E.-D. Stettin	
291	—	—	1	Blecheimer	Fett —	3	291	Stockach	Badische Stsb.	
292	—	—	1	Stück	Feuertopf m. Rost —	27	292	Neuss	K. E.-D. Cöln	
293	—	—	1	„	Ofenklappe —		293			
294	—	—	4	„	Gussfüsse —		294			
295	—	—	1	Sack	Fischdünger —	50	295	Bederkesa	K. E.-D. Hannover	
296	—	—	2	Kisten	geräucherte Fische —	4	296	München Centr.	Bayerische Stsb.	
297	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	15	297	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
298	—	—	1	Bund	5 Stück Rundeisen —	29	298			
299	—	—	1	„	2 Stangen Flachstahl	10	299	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
300	—	—	1	„	2 eis. Flanschen —	11	300	„	„	
301	—	—	1	Fass	ges. Fleisch oder Wurstw.	33	301	Hagen=Eckersey	„	
302	—	—	1	Korbfl.	eingelegte Früchte —	10	302	Hilbersdorf	Sächsische Stsb.	
303	—	—	1	Sack	ungerissene Gänsefedern	14	303	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
304	—	—	1	Stab	Gasrohr —	30	304	Labiau	K. E.-D. Königsberg	
305	—	—	1	Eimer	Gelee —	16	305	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	3	Glasballons	leer —	33	306	Wulfen i/Anh.	K. E.-D. Magdeburg	
307	—	—	1	Glasballon	leer —	11	307	C.=Deutz	K. E.-D. Cöln	
308	—	—	1	Ballen	Gummirollen —	14	308	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
309	—	—	1	—	Gussscheibe —	15	309	Wangen i/A.	Württemberg. Stsb.	
310	—	—	1	Pack *)	Hacken und Karsten	7	310	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	*) i. gr. Papier.
311	—	—	1	Sack	Haferflocken —	50	311	Münster	K. E.-D. Münster	
312	—	—	1	—	Handleiter —	—	312	Krakow	Grhzl. Meckl. Stsb.	mit 9 Sprossen. Streckenfund.
313	—	—	2	—	eis. Hanteln —	8	313	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
314	—	—	1	—	rohe Haut —	42	314	Emmendingen	Badische Stsb.	
315	—	—	1	—	Hemmschraube —	2	315	Brohl	K. E.-D. Cöln	
316	—	—	1	Ballen	gepresstes Heu u. Stroh	70	316	Augsburg	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
317	—	—	1	Korb	Holzlöffel —	40	317	Duisburg	K. E.-D. Essen	
318	—	—	1	Kiste	4 Holzmodelle —	6	318	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
319	—	—	1	—	Holzgitter —	23	319	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	[1]
320	—	—	1	Bund	rohe Holzleisten —	10	320	Bingerbrück	Direktion Mainz	
321	—	—	1	„	Holzleisten —	66	321	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
322	—	—	1	Sack	Holzschuhe —	23	322	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
323	—	—	1	Bund	9 Paar Holzschuhe —	12	323	Dinslaken	„	
324	—	—	3	„	je 100 Stück Holzstäbe	85	324	Olbersleben	K. E.-D. Erfurt	2 m lang.
325	—	—	1	Kiste	Holzwaare —	34	325	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
326	—	—	1	—	Käse —	7,5	326	Neumünster	K. E.-D. Altona	
327	—	—	1	Kiste	Kaffee —	30	327	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
328	—	—	1	Säckchen	Kaffee, roh —	5	328	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	
329	—	—	1	Bund	10 Kaminschieber —	7,5	329	Stolberg i/S.	Sächsische Stsb.	
330	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	53	330	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
331	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	331	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
332	—	—	1	„	Kartoffeln —	89	332	Oppenheim	Direktion Mainz	
333	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	333	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
334	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	334	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
335	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	335	„	„	
336	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	336	Aldenhoven	K. E.-D. Cöln	
337	—	—	1	„	Kartoffeln —	63	337	Mainz	Direktion Mainz	
338	—	—	1	„	Kartoffeln, 1 Frauenunterrock, 1 Paar Holzpantoffeln	47	338	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
339	—	—	1	Ballot	5 Kartonschachteln fertige Beinkleider	33	339	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
340	—	—	2	—	Ketten —	50,5	340	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
341	—	—	1	Bund	2 zweiräd. Kinderspielwagen	3	341	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
342	—	—	1	Kiste	leer —	50	342	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	„	leer —	5	343	Bodenteich	K. E.-D. Magdeburg	
344	—	—	1	„	leer —	8	344	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	
345	—	—	1	Korb	verz. Klammern —	88	345	Ehrenbreitstein	K. E.-D. Cöln	
346	—	—	1	—	Klapptisch —	8	346	Coblenz Rh.	„	
347	—	—	1	Korb	Kleider —	30	347	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
348	—	—	1	Reisekorb	ansch. Kleider —	54	348	Arnsdorf b/Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
349	—	—		Pack i Leinen	Kleidungsstücke —	11	349	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
350	—	—	1	Sack	Kochzucker —	25,5	350	Heldenbergen=Windecken	K. E.-D. Frankf. a/M.	
351	—	—	1	Ballen	Kokosläufer —	32	351	Hof	Bayerische Stsb.	
352	—	—	1	Korb	gefüllt —	28	352	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
353	—	—	1	Bund	2 l. Körbe —	6	353	Gengenbach	Badische Stsb.	
354	—	—	1	Korbblechkanne	leer —	6	354	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
355	—	—	2	Stück	Kronen zu Kleiderständer	1	355	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	polirt.
356	—	—	1	Kiste	emaill. Küchengeschirr	16	356	Bremen	K. E.-D. Hannover	
357	—	—	1	—	roher Küchentisch —	—	357	Wandsbek	Lübeck-Büchener	
358	—	—	1	—	Kupferrohr —	5	358	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
359	—	—	1	Bund	6 Lampenkugeln —	11	359	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
360	—	—	3	„	eis. Laschen —	93	360	Gelsenkirchen	„	Dienstgut.
361	—	—	1	—	Lattengestell —	57	361	Sterkrade	„	
362	—	—	1	—	Leine, 30 m —	—	362	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
363	—	—	1	—	Lokomotivfeder —	171	363	Mannheim	Direktion Mainz	Dienstgut.
364	—	—	1	Ballen	bunte Lumpen —	20	364	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
365	—	—	1	—	Manufakturwaaren —	70	365	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
366	—	—	1	Stück	Maschinenroststab —	9	366	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
367	—	—	1	„	Maschinenschutzblech	1	367	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
368	—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	200	368	Düsseldorf=Der.	K. E.-D Elberfeld	
369	—	—	2	Bund	Medizingläser —	12	369	Eilg.-A. Northeim	K. E.-D. Cassel	
370	—	—	1	Säckchen	Mehl —	7	370	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	

[1]) Roth gestrichen. Anscheinend zur landwirthschaftlichen Maschine gehörend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
371	—	—	1	Pack i. gr. P.	Messingrohre —	18	371	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
372	—	—	1	Bund	6 Messingstangen —	12	372	Zweibrücken	Pfalzbahn	6 m lang.
373	—	—	1	Korb	Metallplättchen —	60	373	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	20	374	Langenzenn	Bayerische Stsb.	
375	—	—	1	Sack	Möhren —	50	375	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
376	—	—	1	„	zerbr. alter Nähtisch	8,5	376	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
377	—	—	15	Oelfässer	leer —	500	377	Rummelsburg Rgb.	„	
378	—	—	1	Stück	Ofenknierohr —	1	378	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
379	—	—	1	„	Ofenrohr —	1,5	379	Soest	K. E.-D. Cassel	
380	—	—	1	„	kurz. verz. Ofenrohr	1	380	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
381	—	—	1	Bund	3 alte Ofenrohre —	3	381	Gera	K. E.-D. Erfurt	
382	—	—	1	„	Ofenschieber —	10	382	Warburg	K. E.-D. Cassel	
383	—	—	3	—	Ofentheile —	21	383	Altona	K. E.-D. Altona	Vorderth., Thür u. Rost.
384	—	—	1	—	gusseis. Ofenthür —	1	384	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
385	—	—	1	—	Petroleumfass, leer —	36	385	Grossheringen	K. E.-D. Erfurt	
386	—	—	1	Pack	Pferdeschweife —	2	386	Marburg	K. E.-D. Cassel	
387	—	—	1	Sack	Pflaumen —	89	387	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
388	—	—	1	Ballen	Pflanzen —	61	388	Oldenzahl	Holländische E.	
389	—	—	2	Stück	Pflugschaare —	3,5	389	Bodenteich	K. E.-D. Magdeburg	
390	—	—	1	Ballen	Polstermaterial —	55	390	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	wergähnlich.
391	—	—	1	Kiste	Porzellanringe —	18	391	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
392	—	—	1	Stück	Pumpentheil —	18,5	392	Bühl i/E.	Reichsbahn	
393	—	—	1	—	Puppenwagen —	1,5	393	Eutin	K. E.-D. Altona	
394	—	—	1	Ballen	Putzwolle —	150	394	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
395	—	—	1	Stück	Reh —	20	395	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
396	—	—	1	Sack	Reis —	50	396	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
397	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	35	397	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
398	—	—	1	„	gefüllt —	30	398	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
399	—	—	1	Sack	geb. Roggen —	26	399	Wanne	K. E.-D. Essen	
400	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	16	400	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	3,80 m lang.
401	—	—	1	„	gusseis. Rohr —	15	401	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
402	—	—	1	Bund	2 neue Rohrstühle —	10	402	Norden	K. E.-D. Münster	
403	—	—	1	Kistchen	3 Rollen messing. Plättchen etc.	6	403	Münster	„	
404	—	—	1	Bund	Rundeisen —	45	404	Bütow	K. E.-D. Danzig	
405	—	—	3	Stangen	Rundeisen —		405			
406	—	—	20	„	Flacheisen —	150	406			
407	—	—	12	„	Flacheisen —	300	407			
408	—	—	1	Bund	Bandeisen —	26	408			
409	—	—	6	—	Achsen —	90	409			
410	—	—	1	Bund	6 Stück Rundeisen —	45	410	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
411	—	—	1	Pack in Leinewand	2 Bund schwaches Rundeisen	52	411	Schönefeld	K. E.-D. Halle a/S.	
412	—	—	1	Stange	Rundeisenstahl —	21	412	Altenessen	K. E.-D. Essen	
413	—	—	1	Stück	Rundholz, 2 m l. —	—	413	Dresden-Wettinerstr.	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
414	—	—	1	Stange	Rundstahl —	5	414	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
415	—	—	1	Sack	l. a. Säcke —	17,5	415	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
416	—	—	1	Schliesskorb	l. Säcke —	8	416	Burgsolms	K. E.-D. Frankf. a/M.	
417	—	—	1	Glasballon	Salmiakgeist —	63,5	417	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
418	—	—	1	Sack	Salz oder Soda —	50	418	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
419	—	—	1	„	Sand —	66	419	Niedersaulheim	Direktion Mainz	
420	—	—	1	—	gusseis. Scheibe mit Laufachse	264	420	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
421	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	7	421	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
422	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	18	422	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
423	—	—	1	—	Schliesskorb, leer —	—	423	Ameln	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
424	—	—	1	Kübel	Schmalz —	28	424	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
425	—	—	3	—	eiserne Schornsteinschieber m. K.	3	425	Grossalmerau	K. E.-D. Cassel	
426	—	—	1	—	eiserner Schornsteinschieber ohne K.		426			
427	—	—	1	Packet*)	Schrauben —	1	427	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	*) i. br. P. u. Muttern.
428	—	—	4	Stück	Schrauben m. Kopf —	24	428	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
429	—	—	1	Korb	Schrauben, Muttern —	61	429	Lünen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
430	—	—	1	in Papier	Schreibtischaufsatz —	4	430	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
431	—	—	1	Korb	Senf —	42	431	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
432	—	—	1	in Papier	Servirtisch —	15	432	Duisburg	K. E.-D. Essen	
433	—	—	1	—	Sophagestell —	15	433	Bamberg	Bayerische Stsb.	
434	—	—	1	Spahnkorb	leer —	2	434	Berlin-Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
435	—	—	6	Stangen	Stahl —	62	435	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
436	—	—	1	Bund	3 runde Stahlstangen	5	436	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
437	—	—	1	—	runde, eich. Stange —	3	437	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	ansch. Rouleauxstange.
438	—	—	1	Korb	Tabak —	24	438	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
439	—	—	1	Sack	Talkum —	100	439	M.-Gladbach	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
440	—	—	1	Pack i. P.	Tapeten (blaue) —	16	440	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
441	—	—	1	Pack	½ Dutzend Thürdrücker	4	441	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	i. br. P.
442	—	—	1	—	hölz. Tisch —	57	442	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
443	—	—	1	—	hölz. Tisch —	35	443	Hoerde	K. E.-D. Essen	mit Schublade.
444	—	—	1	—	Tisch —	10	444	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	gelb gestr.
445	—	—	1	—	alter Tisch —	20	445	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	mit 4 Beinen.
446	—	—	1	Holzgestell	10 emaill. Töpfe Sardinen und Rollmöpse	45	446	Bottrop Süd	K. E.-D. Essen	
447	—	—	1	Stück	Transmissionswelle —	97	447	Krebsöge	K. E.-D. Elberfeld	6 m lang.
448	—	—	1	—	Triebrad —	25	448	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
449	—	—	1	Sack	Trockenschnitzel —	37	449	Buk	K. E.-D. Posen	
450	—	—	1	Bund	8 Vermessungsstangen	10	450	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	schwarz-weiss-roth gestr.
451	—	—	1	—	Viehgitter —	30	451	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	Dienstgut.
452	—	—	1	—	Viehgitter —	—	452	Neustadt (Schw.)	Badische Stsb.	Dienstgut.
453	—	—	1	Stück	eis. Waschgestell —	2	453	Oelsnitz i. Voigtl.	Sächsische Stsb.	
454	—	—	1	Bund	geschälte Weiden —	13	454	Bunzlau	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
455	—	—	1	Sack	Weizenkleie —	75	455	Kruschwitz	K. E.-D. Bromberg	
456	—	—	1	„	Werg (Hanf) —	9	456	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
457	—	—	1	—	eis. Windkessel —	13	457	Posen	K. E.-D. Posen	Fabr.-Nr. 207.
458	—	—	1	—	Wringmaschine —	10	458	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	in Stroh.
459	—	—	1	Kiste	Würfelzucker —	55	459	Freiberg i/Sa.	Sächsische Stsb.	
460	—	—	10	—	Zahnräder —	15	460	München Centr.	Bayerische Stsb.	
461	—	3	1	Ballen	Ziegenhaare —	108	461	Kamenz i/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
462	—	—	1	Bund	3 Zinkblechdachrinnen und 4 Haken	7	462	Worms	Direktion Mainz	2 m lang.
463	—	—	1	„	5 Zinneimer —	11	463	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
464	—	1	1	Sack	Zucker —	50	464	Niedersaulheim	Direktion Mainz	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 99. | 17. Dezember 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Zollabfertigung und Bahnbetrieb.

Unter dieser Ueberschrift sind bereits in Nr. 69 Jahrg. 1900 und in Nr. 43 Jahrg. 1901 dieser Zeitung Abhandlungen veröffentlicht worden. Es wird in ihnen übereinstimmend Klage über die Hemmnisse geführt, welche dem internationalen Verkehr durch die Zollabfertigung auf den Grenzstationen erwachsen. Es wird im besonderen hervorgehoben, dass die Zollabfertigung nur während bestimmter Tagesstunden vorgenommen und dadurch der Wagenumlauf gehemmt werde, dass die Zollrevision des Reisegepäcks beschwerlich und die zollamtliche Abfertigung der unter Zollkontrole zu versendenden Stückgüter, der Begleitscheingüter, zu umständlich sei.

Wie weit diese Beschwerden für den Verkehr nach dem deutschen Zollgebiet begründet erscheinen können, möge zunächst im folgenden ausgeführt werden. Für diesen Verkehr findet das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 und das vom deutschen Bundesrath erlassene Eisenbahnzollregulativ sowie das Begleitscheinregulativ, die beiden letzteren vom 5. Juli 1888, Anwendung.

Ueber die Zeit, zu der die zollamtlichen Handlungen vorgenommen werden dürfen, ist im § 133 des Vereinszollgesetzes bestimmt worden: „Die Effekten der auf Eisenbahnen eingehenden Passagiere sowie die auf den Eisenbahnen ankommenden, sofort unter Wagenverschluss weitergehenden Frachtgüter sind sowohl bei den Grenzämtern, als bei Aemtern im Innern zu jeder Zeit, auch an Sonn- und Festtagen, abzufertigen. Wo es ausserdem das Bedürfniss des Verkehrs erfordert, werden auch andere Abfertigungen zu anderen als den oben festgesetzten Stunden sowie an Sonn- und Festtagen ausserhalb der Zeit des Gottesdienstes ertheilt werden. Es werden in dieser Beziehung die näheren Vorschriften von den Zolldirektivbehörden getroffen werden."

Der in Nr. 69 Jahrg. 1900 bedauerte Missstand, dass alle nach 6 Uhr Abends auf einer deutschen Grenzstation eingehenden Güterzüge bis zum folgenden Morgen oder, wenn der folgende Tag ein Sonn- oder Festtag ist, auch noch über diesen hinaus müssig auf den Bahnhofgleisen stehen bleiben müssen, trifft nur beschränkt zu. Auf den deutschen Zollgrenzstationen müssen nach den oben angezogenen zollgesetzlichen Bestimmungen die Zollämter auch die während der Nacht sowie an Sonn- und Festtagen eingehenden Waarenzüge sogleich abfertigen, so dass die leeren und die unter Wagenverschluss zu versendenden Wagen schon mit dem Eingangszuge weiter gehen können. Es bleiben auf den deutschen Grenzstationen in der Regel nur die Wagen zurück, welche dort selbst verzollt oder nach der Zollrevision in den freien Verkehr gesetzt werden sollen oder deren Bedeckung nach den Zollvorschriften erforderlich ist. Auch müssen die unter Begleitscheinkontrole zu versendenden Stückgüter bis zu den Geschäftsstunden des folgenden Tages zurückbleiben. Da aber auch auf den Eisenbahnen die Geschäftsstunden für die Abwickelung des Güterverkehres (Annahme, Auslieferung) auf die eigentlichen Tagesstunden festgesetzt sind, so kann man diese Beschränkung des Dienstes der Zollstellen füglich nicht als eine Ausnahme oder als besonders hemmend für den Verkehr bezeichnen. Oft werden die Eisenbahnen selbst sogar die Abfertigung dieser Sendungen aus Zweckmässigkeitsgründen lieber am Tage, als bei Nacht ausführen wollen. Wenn aber dennoch auch auf den deutschen Grenzstationen sich in irgend einer Weise Schwierigkeiten aus der Beschränkung der Zollabfertigungsstunden ergeben sollten, so können die Eisenbahnen von den Zolldirektivbehörden auf Grund des oben erwähnten § 133 des Vereinszollgesetzes verlangen, dass auch andere Abfertigungszeiten, zu denen dass Bedürfniss nachgewiesen ist, zugestanden werden. Es kann hiernach nicht zugegeben werden, dass auf den deutschen Grenzstationen nennenswerthe Schwierigkeiten wegen der Beschränkung der Zollabfertigungsstunden bestehen.

Die Zollrevision des Reisegepäcks wird sich niemals ganz vermeiden lassen. Es ist an den deutschen Grenzen theilweise schon die Einrichtung getroffen worden — die natürlich nur in Zügen mit Durchgangswagen ausführbar ist — dass die Zollrevision der im Zuge befindlichen Reisenden

durch mitfahrende Zollbeamte vorgenommen und die Abfertigung des eingeschriebenen Gepäcks nicht auf der Grenzstation, sondern erst auf der Bestimmungsstation ausgeführt wird, so dass die Reisenden auf den Zollgrenzstationen nicht auszusteigen brauchen. Bei den Zügen mit Abtheilwagen ist dieses Verfahren nicht ausführbar. Bei diesen muss das Gepäck auf den Grenzstationen in die hierzu bestimmten Revisionsräume gebracht und hier von den Reisenden geöffnet und vorgeführt werden. Dieses Verfahren ist allerdings für die Reisenden theilweise umständlich und unbequem, wird sich aber kaum durch ein anderes, zweckmässigeres ersetzen lassen.

Anders jedoch verhält es sich mit der zollamtlichen Behandlung der Begleitscheingüter. Bei diesem Abfertigungsverfahren bestehen auch für den Bereich des deutschen Zollgebietes noch ganz erhebliche Umständlichkeiten, auf deren endgültige Abstellung schon seit langem aus den Kreisen der Verkehrstreibenden vergeblich hingewirkt worden ist. Die Abfertigung von Gütern auf Begleitschein I soll den Zweck haben, die Schlussabfertigung (Verzollung, Wiederausfuhr usw.) auf ein anderes Zollamt, welches entweder im Innern oder auch an der Grenze belegen ist, zu übertragen.

Es könnte zunächst am einfachsten erscheinen, wenn die vom Ausland eingegangenen Güter schon auf den Grenzstationen sämmtlich verzollt würden, weil alsdann die umständliche Vorabfertigung, die Verschlussanlagen sowie die Ausfertigung der Begleitscheine sich erübrigen würde und dem Empfänger das Gut am Bestimmungsorte ohne weitere Förmlichkeit übergeben werden könnte. Thatsächlich wird auch auf den Grenzstationen eine grosse Anzahl von Gütern verzollt, wobei der Zoll zunächst bahnseitig verauslagt und dann auf den Empfänger nachgenommen wird. Die Abfertigung auf Begleitschein I muss aber stets dann gewählt werden, wenn die Güter das deutsche Zollgebiet nur durchlaufen sollen oder wenn der Absender die Verzollung am Bestimmungsorte ausdrücklich verlangt hat. Sie ist auch dann immer empfehlenswerth, wenn über die Zolltarifirung Zweifel bestehen können oder wenn die Waaren zwecks Veredelung oder Reparatur eingeführt werden.

Die Abfertigung von Gütern auf Begleitschein besteht aus der Vorabfertigung, welche stets auf der Grenzstation vorgenommen werden muss, und der Schlussabfertigung, welche sich auf der Bestimmungsstation vollzieht. Für die Vorabfertigung auf der Grenzstation wird bahnseitig der Inhalt des Frachtbriefes in eine Waareneingangsdeklaration eingetragen. Diese Deklaration gilt dem Zollamte gegenüber als formelle Anmeldung. Es beginnt dann der Verschluss des Gutes selbst. Dieser soll verhindern, dass die Waare unterwegs entnommen, verringert oder gegen andere niedriger tarifirte vertauscht wird. Der zollamtliche Verschluss wird in der Weise vorgenommen, dass jedes Brett der Kisten oder Fässer durchgebohrt und durch die Bohrlöcher eine Schnur gezogen wird, deren Enden zollseitig plombirt werden. Die Nähte von Ballen und Säcken müssen durchgenäht und die Enden ebenfalls plombirt werden. Die Umständlichkeit dieses Verfahrens wird ohne weiteres einleuchten, und es ist keineswegs übertrieben, wenn in der Abhandlung in Nr. 43 von 1901 gesagt wird, dass der Zollschuppen einer Grenzstation eher einer Schlosser- oder einer Schreinerwerkstatt ähnelt, als einem Güterschuppen.

Auf Grund einer aus den Kreisen der Speditöre und Schifffahrttreibenden ergangenen Anregung ist nun zwar neuerdings vom preussischen Finanzministerium entschieden worden, dass übergrosse Aengstlichkeit von den ausführenden Zollstellen bei der Anlegung des Verschlusses vermieden werden soll. Auch soll von der durch § 43 Abs. 2 des Vereinzollgesetzes und § 9 Abs. 2 des Eisenbahnzollregulativs nachgelassenen Abstandnahme von der Verschlussanlage in allen Fällen Gebrauch gemacht werden, in denen dies mit dem Zollinterese vereinbar ist. (§ 43 des Vereinszollgesetzes besagt, dass bei speziell revidirten Waaren von der Anlegung eines amtlichen Verschlusses abgesehen werden kann, wenn eine Vertauschung der Waare nach deren Beschaffenheit auf dem Transport nicht zu besorgen ist.) Es wird auf Grund dieser Entscheidung auch thatsächlich von einigen Grenzzollämtern in weiterem Umfange, als es bisher geschah, von der Anlegung des Verschlusses abgesehen. Immerhin aber muss noch die bei weitem grössere Anzahl der Stückgüter in der oben beschriebenen umständlichen Weise an der Zollgrenze behandelt werden, und es besteht nach wie vor die dringende Nothwendigkeit, welche schon so oft aus den Kreisen der Verkehrstreibenden betont worden ist, dass Erleichterungen hinsichtlich der zollamtlichen Behandlung der Begleitscheingüter zugelassen werden.

Wenn im folgenden ausgeführt werden soll, ob und in welcher Weise Erleichterungen im Bahnverkehr möglich sind, so mögen zunächst die für die zollamtliche Abfertigung des Postpacketverkehrs im Postzollregulativ vom Jahre 1888 gegebenen Bestimmungen kurz erörtert werden. Die mittelst der Posten in das Zollgebiet eingehenden zollpflichtigen Gegenstände müssen von einer offen beiliegenden Inhaltserklärung (Deklaration) begleitet sein. Fehlt eine solche, so muss von der Zollstelle an der Grenze als Ersatz eine Revisionsnote ausgefertigt werden. Die zollamtliche Vorabfertigung der Poststücke an der Grenze besteht in folgendem: Die in den Postwagen vorhandenen Poststücke werden von einem Zollbeamten mit den vorliegenden Inhaltserklärungen äusserlich verglichen. Sodann werden die Poststücke selbst an einer möglichst in die Augen fallenden Stelle mit einer Marke von rothem Papier, welches die Aufschrift „Zollstück“ trägt, beklebt. Ein zollamtlicher Verschluss der Poststücke findet nicht statt. Es wird nicht einmal die Schlussabfertigung unter die Kontrole des Eingangsamtes gestellt, wie es bei den Begleitscheinen im Eisenbahnverkehr geschieht. Die zollamtliche Schlussabfertigung vollzieht sich in der Weise, dass die zollpflichtigen Poststücke am Bestimmungsorte mit den zugehörigen Inhaltserklärungen bezw. Revisionsnoten den Zoll- oder Steuerstellen übergeben werden, wo die Verzollung entweder durch Adressaten oder postamtlich vorgenommen wird.

Es muss nun zwar zugegeben werden, dass die Zollverwaltung auf die mit den Eisenbahnen eingeführten Güter deshalb eine grössere Sorge verwenden muss, weil diese im allgemeinen einen ungleich höheren Werth haben und deshalb höhere Zölle einbringen, als die bei weitem kleineren Postpackete. Zweifellos aber werden sich auch für den Eisenbahnverkehr Einrichtungen treffen lassen, die einestheils eine einfachere Abwickelung des Grenzübergangsverkehres zulassen, anderentheils die richtige Erhebung der Zollgefälle ebenso sicher stellen, als es durch das jetzige Begleitscheinverfahren möglich ist. Auf Grund der gegenwärtig geltenden zollgesetzlichen Bestimmungen, welche bis ins einzelne hinein jede zulässige Abfertigungsweise genau regeln und die Eisenbahn, wennschon sie die grösste und zweifellos am besten verwaltete Frachtführerin ist, in keiner Weise vor den übrigen Frachtführern begünstigt, ist eine Erleichterung nicht zu erwarten. Eine durchgreifende Vereinfachung ist nur dann zu erhoffen, wenn andere zollgesetzliche Bestimmungen erstellt werden, in welchen als oberster Grundsatz derjenige durchgeführt ist, dass die Reichs- und Staatseisenbahnen gemeinsam mit den Zollbehörden bei der richtigen Erhebung der Eingangsabgaben mitzuwirken haben. Würde dieser Grundsatz durchgeführt, so würden von selbst die jetzigen den Verkehr hemmenden Kontrolmaassnahmen der Zollverwaltung den Eisenbahnen gegenüber entfallen können.

Es kann zwar nicht in den Rahmen dieser Abhandlung hineinpassen, im einzelnen auszuführen, wie ein derartiges gemeinsames Zusammenwirken der Eisenbahnen mit den Zollbehörden einzurichten sein würde. Es möge nur angedeutet werden, dass die eigentliche Erhebung und Verrechnung der Zollgefälle selbst Sache der Zollbehörden bleiben müsste denn

es würde zu weit führen, wenn den ausführenden Eisenbahnbeamten der Grenzstationen neben ihren jetzigen Obliegenheiten im Eisenbahnabfertigungs- und Betriebsdienste auch noch eine eingehende Kenntniss des recht umfangreichen Zolltarifgesetzes auferlegt werden sollte. Indessen wird es sich unschwer ausführen lassen, dass den Eisenbahnen allein die Sorge dafür überlassen wird, dass die vom Auslande eingeführten Güter auch thatsächlich bei dem Eingangsamte oder einem im Innern belegenen Zoll- oder Steueramte zur Verzollung kommen oder über ein anderes Grenzzollamt wieder ausgeführt werden. Es würden hierdurch für die Grenzzollstellen die Ausfertigung der Begleitscheine und Ladungsverzeichnisse und deren Erledigungskontrole sowie die übrigen mit der zollamtlichen Vorabfertigung verbundenen umfangreichen Arbeiten entfallen. Für die Eisenbahngrenzstationen würde die Deklarirung der Frachtbriefe und der Verschluss der Güter erspart werden. Es würden die Waarentransporte beim Passiren der Zollgrenzstationen keine Verzögerungen mehr erleiden. Es würde sich für die Eisenbahn allerdings die Nothwendigkeit ergeben, dass sie ihrerseits Maassnahmen träfe, welche es verhindern, dass die vom Auslande eingegangenen Güter den inländischen Empfängern vor der Verzollung ausgeliefert werden. Dies wird sich auch ohne besondere Schwierigkeiten erreichen lassen, und zwar etwa in der Weise, dass bei der Uebernahme von der fremden Bahn die Güter, Frachtbriefe und Frachtkarten an einer in die Augen fallenden Stelle mit einem Zettel „Zollgut“ beklebt werden. Wenn derartig beklebte Güter auf den Bestimmungsstationen ankommen, so wären sie ohne weiteres dem Zollamte dortselbst zu übergeben. Das Bekleben der Güter und Begleitpapiere an der Grenze könnte unter Aufsicht eines Zollbeamten erfolgen. Selbst wenn das Bekleben der Güter und Begleitpapiere versehentlich oder in der Absicht der Zollhinterziehung an der Grenze unterblieben und das Gut dem Empfänger ohne Erhebung des Zolles ausgeliefert wäre, so würden sich durch die in Händen der Eisenbahn verbleibenden Frachtkarten, welche eine genaue Abschrift der Frachtbriefe enthalten, derartige Unregelmässigkeiten sehr schnell aufdecken lassen. Diese Frachtkarten könnten auch den Zollrechnungsstellen behufs Nachprüfung, ob die verfallenen Zölle thatsächlich erhoben sind, zur Verfügung gestellt werden. Es kann wohl behauptet werden, dass das angedeutete Verfahren eine grössere Sicherheit für die Erhebung der Zollgefälle bietet, als das jetzige umständliche Ansageverfahren. Während bei letzterem die Gewähr für die richtige Gestellung der Waare allein auf der Gewissenhaftigkeit des einzelnen Zollbeamten beruht, welcher an der Grenze die Vorabfertigung ausführt, müssten bei dem ersteren die Beamten an der Grenze, welche die Beklebung ausführen, abgekartetes Spiel mit dem Lade- und Bürobeamten der Empfangsabfertigungsstelle sowie den Beamten der Eisenbahnverkehrskontrolen und Zollrechnungsstellen machen, wenn ein beabsichtigter Zollbetrug thatsächlich gelingen soll. Je mehr Personen zu gleicher Zeit bezw. einer den anderen ergänzend an einer Sache zu wirken haben, desto sicherer bleibt stets der Erfolg.

Die Eisenbahnen haben an einer Vereinfachung des Zollabfertigungsdienstes zunächst nur deshalb Interesse, weil durch sie eine Beschleunigung des Grenzgüterverkehres zu erwarten steht. Von weit grösserer Bedeutung wird das Interesse des Deutschen Reiches an der Vereinfachung sein. Es wird sich eine so erhebliche Verringerung des Zollaufsichtspersonals ermöglichen lassen, dass die verhältnissmässige Ersparung sich derjenigen an die Seite stellen wird, welche für den preussischen Staat durch die Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1895 erzielt werden konnte.

Woyens, im November 1902.

Dieckmann, Stationsvorsteher.

Die Rentabilität der sächsischen Staatseisenbahnlinien im Jahre 1901.

Die im Anschluss an den Rechnungsabschluss erschienene Rentabilitätsberechnung für die einzelnen Linien des sächsischen Staatseisenbahnnetzes auf das Jahr 1901 spiegelt natürlich im einzelnen nur die ungünstigen Ergebnisse der Gesammtheit wieder. Nur in wenigen Ausnahmefällen ergibt sich eine Verbesserung der Rentabilität, bei weitaus den meisten Linien ist ein mehr oder weniger starker Rückgang der Verzinsung eingetreten. Der gesammte Ausfall in den Einnahmen gegen das Vorjahr betrug im Personenverkehre 562 028 *M.*, im Güterverkehre 5 120 131 *M.*, im ganzen unter Berücksichtigung der Mehreinnahmen aus sonstigen Quellen 4 910 825 *M.* Im Personenverkehre ist der Ausfall durch den Rückgang des Reiseverkehres im eigenen Bahnbereich mit 432 000 *M.* hauptsächlich entstanden. Ein Ausfall von 340 000 *M.*, der infolge Verlängerung der Gültigkeit der Rückfahrkarten auf 45 Tage im Rundreiseverkehr entstand, wurde durch Mehreinnahmen in verschiedenen Verbandsverkehren ausgeglichen. Im Güterverkehre brachten Mindereinnahmen: 1 330 000 *M.* der Binnenverkehr, 3 020 000 *M.* der direkte Verkehr, 610 000 *M.* der Durchgangsverkehr. Bei dem letzteren ergaben u. a. Ausfälle: 259 000 *M.* der rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarische Verbandsverkehr, 210 000 *M.* der böhmisch-sächsische und böhmisch-norddeutsche Kohlenverkehr, 86 000 *M.* der schlesisch-süddeutsche Verbandsverkehr, 64 000 *M.* der ostdeutsch-österreichische Verbandsverkehr. Die Betriebsausgaben sind um 26 070 *M.* niedriger als im Vorjahre. Der Betriebsüberschuss blieb gegen das Vorjahr um 4 884 755 *M.* zurück. In der Gesammtheit betrug die Verzinsung des Anlagekapitals 3,035 % gegen 3,702 % im Vorjahre.

In der nachfolgenden Uebersicht der Verzinsung der einzelnen Linien ist die Reihenfolge nach der Höhe dieser Rentabilität im Jahre 1901 geordnet.

	Verzinzung in Prozenten 1901	1900
Waldheim-Kriebethal	8,99	9,31
Zeithain-Elsterwerda	8,36	10,49
Gaschwitz-Meuselwitz	7,02	7,11
Stollberg - St. Egidien und Höhlteich-Wüstenbrand	6,48	6,86
Pirna-Berggiesshübel und Pirna-Grosscotta	6,27	7,25
Beucha-Seelingstädt	5,66	5,31
Leipzig-Hof und Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz	5,42	7,05
Meuselwitz-Ronneburg	5,11	4,81
Zeitz-Altenburg	4,98	4,62
Görlitz-Dresden-Altstadt	4,64	5,96
Dresden-Altstadt-Elsterwerda	4,59	5,46
Werdau-Weida	4,58	7,21
Dresden-Werdau mit Kohlenbahnen Freiberg-Halsbrücke und Schönbörnchen-Gössnitz	4,51	5,13
Bodenbach-Dresden-Altstadt	4,44	5,14
Leipzig-Dresden mit Priestewitz-Grossenhain	4,27	4,66
Riesa-Chemnitz und Waldheim-Rochlitz	3,65	4,88
Weida-Mehltheuer	3,27	3,78
Schönberg-Schleiz	2,60	3,23
Plauen-Eger	2,57	3,44
Schönberg-Hirschberg	2,18	2,64
Kieritzsch - Chemnitz, Leipzig - Geithain, Limbach-Wittgensdorf, Rochlitz-Penig und Limbach-Wüstenbrand	2,18	3,11
Bautzen-Königswartha	2,17	2,56
Borsdorf-Coswig	2,14	2,56
Schwarzenberg - Zwickau, Schneeberg-Niederschlema, Schwarzenberg - Johanngeorgenstadt, Buchholz-Schwarzenberg und Waltersdorf-Crottendorf	2,06	2,26
Riesa-Nossen-Moldau mit Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf und Brand-Langenau	2,04	2,41
Kamenz-Pirna	1,85	2,54
Mügeln-Geising-Altenberg (schmalspurig)	1,54	2,06
Klotzsche-Schwepnitz	1,49	0,93
Zittau-Markersdorf-Hermsdorf (schmalsp.)	1,46	2,83
Gössnitz-Gera	1,26	1,99
Zittau-Nikrisch	1,31	2,29
Gera-Weischlitz	0,93	1,33

	Verzinsung in Prozenten 1901	1900
Zwickau - Falkenstein - Oelsnitz, Herlasgrün - Falkenstein und Falkenstein-Muldenberg	0,79	0,66
Annaberg-Flöha	0,43	0,34
Oschatz - Döbeln, Mügeln - Nerchau - Trebsen und Oschatz - Strehla (schmalspurig)	0,41	0,32
Altenburg-Langenleuba-Oberhain	0,39	—
Reichenbach-Mylau	0,36	0,57
Zwönitz-Altchemnitz	0,28	0,16
Chemnitz-Adorf mit Zwota-Klingenthal	0,20	0,97
Radebeul-Radeburg (schmalspurig)	0,19	1,16
Bautzen - Schandau, Niederneukirch-Bischofswerda, Neustadt - Dürrröhrsdorf, Grosspostwitz-Cunewalde	0,09	0,23
Zittau - Löbau, Oberoderwitz - Wilthen, Scheibe-Eibau, Ebersbach-Löbau	0,05	0,09
Wilkau-Carlsfeld (schmalspurig)	0,01	0,09 Zuschuss

Hieran schliessen sich die Linien, die nicht nur keine Verzinsung ihres Anlagekapitals ergaben, sondern noch einen Zuschuss zu ihren Betriebskosten beanspruchten.

	Zuschuss in Prozenten des Anlagekapitals 1901	1900
Kamenz-Elstra	0,04	0,08 Verzinsung
Potschappel-Nossen (schmalspurig)	0,31	0,46
Schönfeld-Geyer (schmalspurig)	0,38	0,26 Verzinsung
Wolkenstein-Jöhstadt	0,47	0,53
Löbau-Weissenberg	0,54	0,61
Glauchau-Wurzen	0,56	0,28
Jetzdorf-Eppendorf (schmalspurig)	0,63	0,79
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Herold-Thum (schmalspurig)	0,69	0,59
Hainsberg-Kipsdorf (schmalspurig)	0,87	1,53
Mulda-Sayda (schmalspurig)	0,88	0,97
Reitzenhain-Flöha mit Pockau-Neuhausen	0,92	0,18
Zwönitz-Scheibenberg	0,99	0,42
Grünstädtel-Rittersgrün (schmalspurig)	1,03	0,82
Brunn-Greiz	1,04	0,30
Klingenberg-Frauenstein (schmalspurig)	1,19	1,50
Herrnhut-Bernstadt (schmalspurig)	1,40	1,65
Rosswein-Hainichen-Niederwiesa	1,42	0,96
Kohlmühle-Hohnstein (schmalspurig)	1,84	2,05
Cranzahl-Oberwiesenthal (schmalspurig)	2,05	0,51
Weipert-Annaberg	2,75	1,06
Mosel-Ortsmannsdorf (schmalspurig)	2,79	2,52
Taubenheim - Dürrhennersdorf (schmalspurig)	3,33	2,34

Die Zahl der Linien, die Betriebszuschuss erforderten, ist von 21 im Vorjahr auf 22 gestiegen. Dagegen hat sich der Zuschussbetrag selbst von 418 900 *M.* auf 690 300 *M.* erhöht. Von den 19 schmalspurigen Linien ergaben nur 5 eine geringe Verzinsung des Anlagekapitals, während die übrigen 14 Linien einen Betriebszuschuss von zusammen 150 028 *M.* = 0,386 % ihres Anlagekapitals erforderten, gegen 95 713 *M.* = 0,250 % im Jahre 1900.

Die dem Staate gehörige, an die Dresdner Strassenbahngesellschaft verpachtete elektrische Strassenbahn Dresden-Kötzschenbroda hat ihr Anlagekapital mit 8,75 % (gegen 6,97 % im Vorjahre) verzinst.

Aus der Uebersicht geht hervor, dass von den aufgeführten 65 Linien und Liniengruppen 48 hinter einer Verzinsung von 3 %, 40 hinter einer solchen von 2 %, 34 hinter einer solchen von 1 % zurückblieben, 22 aber überhaupt keine Verzinsung ergaben, sondern Betriebszuschuss verlangten. Voll verzinsten ihr Kapital nur 17 Linien.

Schweizerische Bundesbahnen.

Das eidgenössische Parlament in Bern hatte sich mit verschiedenen wichtigen Eisenbahnfragen zu befassen, so namentlich mit dem Budget der Bundesbahnen für 1903, mit dem die grundsätzliche Frage des parlamentarischen Budgetbewilligungsrechts verknüpft ward; ferner mit dem schon länger in Verhandlung stehenden Gesetzentwurf über die Arbeitszeit beim Betriebe von Eisenbahnen und endlich mit den Zufahrtslinien zum Simplon, verbunden mit der Frage des Juradurchstichs und der Lötschbergbahn. Bei den Berathungen stiessen, wie allgemein natürlich und besonders in der demokratischen Schweiz und bei der Neuheit des dort eingeführten Staatsbetriebes naheliegend, wesentlich zwei Richtungen aufeinander: einerseits das Bestreben, die Lage der Eisenbahnangestellten möglichst günstig zu gestalten und der Volksvertretung im Bundesbahnwesen weitergehende Rechte zu sichern, andererseits die Rücksicht auf die Bundesfinanzen und sonach auf eine angemessene Rentabilität der Bahnen zu wahren und zugleich in eine einheitlich centrale Verwaltung nicht zu viel parlamentarische Einmischung zuzulassen.

Im ganzen muss anerkannt werden, dass Bundesregierung wie Bundesbahnverwaltung energisch ihre Stellung wahren und dass das Parlament auch dieser Nothwendigkeit Rechnung trägt. Freilich ist der von einer Kommission einer der beiden parlamentarischen Körperschaften gemachte Vorschlag, dass die Bundesversammlung überhaupt auf das Recht der Budgetgenehmigung verzichten solle, verworfen worden, weil er zu den „demokratischen Grundsätzen“ nicht passe; aber schliesslich kommt dieses Recht doch auf ein fast nur dekoratives hinaus und das Parlament gibt sich damit zufrieden. Im Ständerath bemerkte der Berichterstatter über das Budget der Bundesbahnen u. a., das Baubudget habe einen problematischen Charakter und die Berathung desselben sei eigentlich nur akademischer Natur. Der problematische Charakter werde gekrönt durch die Botschaft des Bundesraths, die mit dem Satze schliesst: „Das von der Bundesversammlung genehmigte Budget der Bundesbahnen sei für das Eisenbahndepartement (des Bundesraths, d. h. der Centralregierung) ebenso wenig verbindlich, als es das Budget einer Privatbahn sein kann.“ Angesichts des delikaten und nicht abgeklärten Charakters der Zuständigkeiten hätte es die Kommission lieber gesehen, wenn diese „apodiktische Form“ unterblieben wäre, um nicht Missverständnisse wachzurufen. Doch würden Nachtragskredite nothwendig werden, und diese müssten von der Bundesversammlung genehmigt werden. „Die Erörterung der Kompetenzen und der wechselseitigen Beziehungen der einzelnen Instanzen sei rechtlich ja sehr interessant, aber es schaue für die Prosperität der Bundesbahnen doch nichts heraus“ — sagt resignirt der Kommissionsbericht, indess gibt er schliesslich pour l'honneur du drapeau „der Ueberzeugung Ausdruck, dass das Bestreben sowohl des Bundesraths als der Räthe bei Handhabung des Aufsichtsrechts über die Bundesbahnen bezw. des Budget-Genehmigungsrechts stets darauf gerichtet sein werde, den beiderseitigen Kompetenzen die gebührende Rücksicht angedeihen zu lassen“. Das Ständerathsmitglied v. Arx, Vorsitzender des Verwaltungsraths der Bundesbahnen, führte an, alle weise Mässigung werde nichs nützen, wenn, wie es nach dem Schlusssatz der Botschaft den Anschein habe, es dem Eisenbahndepartement nicht gefalle. Dieser Unverbindlicherklärung des Eisenbahnbudgets für das Eisenbahndepartement reihe sich würdig an die Interpretation, dass im Falle von Differenzen zwischen der Bundesbahnverwaltung und dem Bundesrathe das Bundesgericht angerufen werden solle. Die Bundesversammlung werde sich das Recht, hier mitzusprechen, zweifellos nicht nehmen lassen. Bundespräsident Zemp erklärte die Vorwürfe an die Adresse des Bundesraths für nicht ganz ungerechtfertigt; die Schlussbemerkung der Botschaft lasse sich jedoch aus dem Drange der Umstände rechtfertigen. In der Ausübung ihres Budgetrechts, das der Bundesrath vollkommen anerkenne, würden sich die eidgenössischen Räthe eben doch gewisse Beschränkungen auferlegen müssen. Zur Erörterung verkehrspolitischer Fragen sei die Budgetberathung zweifellos der Ort. Aber dem Budgetrecht der Räthe stehe das Kontrolrecht des Bundesraths und des Eisenbahndepartements gegenüber. Es sei seinerzeit beim Zustandekommen des Rückkaufs nachdrücklich erklärt, dass dieses Recht nach der Verstaatlichung ungeschwächt weiter dauern soll, und daran müsse festgehalten werden. Die Bundesbahnen dürften sich nicht gegenüber Verfügungen des Departements auf das von den Räthen genehmigte Budget berufen können. Wie in der Bundesverwaltung im allgemeinen, so gebe es auch in der Bundesbahnverwaltung Fälle, wo Maassnahmen sofort nothwendig werden, und das „Mitsprachsrecht“ des Parlaments komme erst bei den Nachtragskrediten zur Geltung. Der Bundespräsident betonte besonders, es sei durchaus unmöglich, dass der Nationalrath und der Ständerath in alle Einzelheiten des Budgets eintreten und Abstriche vornehmen könnten. Nach der Haltung des

Parlaments kann man annehmen, dass es sich im ganzen mit dieser Rolle zufrieden gibt.

Die eingehend erörterten finanziellen Verhältnisse, Aussichten und Nothwendigkeiten schlugen auch wesentlich maassgebend mit in das Gesetz über die Arbeitszeit ein. Allerdings behauptete im Nationalrath der Arbeitersekretär Greulich, noch jedesmal, wenn bei Arbeiterschutzgesetzen finanzielle Bedenken in den Vordergrund getreten seien, habe es sich erwiesen, dass die befürchteten Kosten sich in einen Gewinn verwandelten. Der Nationalrath wies aber weitergehende Anträge, speziell betreffs vermehrten Urlaubs, ab. Dabei führte Nationalrath Hirter namens des Verwaltungsraths der Bundesbahnen aus, beim besten Willen werde es nicht angehen, sich über die Bedingungen des Haushalts der Bahnen, zumal auch der Bundesbahnen, hinwegzusetzen. Von den Bundesbahnen würden allerlei Verbesserungen im Verkehr und Tariferleichterungen verlangt, die unmöglich würden, wenn man für die Interessen des Personals zu weit gehe.

Nach dem Budget für 1903 ist die finanzielle Lage der Bundesbahnen vorerst nicht günstig. Der muthmaassliche Fehlbetrag ist auf fast $1^3/_4$ Millionen Franken veranschlagt. Der Berichterstatter im Ständerath bemerkte dazu, der Grund liege zum Theil in der allgemeinen Krisis des Geschäftslebens, zum Theil auch darin, dass man sich bei der Ausarbeitung des Rückkaufsgesetzes einem Optimismus hingegeben habe, der z. Zt. nicht gerechtfertigt sei, von dem man aber hoffen dürfe, dass er im Einklang mit künftigen Jahren stehen würde. Andererseits wies v. Arx darauf hin, wenn das vorliegende Budget ein Normalbudget wäre, so könnte man ohne Besorgniss der Zukunft entgegensehen, allein heute beruhe der Voranschlag noch auf Ausnahmezuständen und das normale Verhältniss werde erst 1904 eintreten. Ebenso hob Bundespräsident Zemp hervor, dass momentan zu allzu grossen Besorgnissen kein Anlass sei; aber im Jahre 1904, wenn Besoldungs- und Ruhetagsgesetz in Wirksamkeit treten, werde die Lage ernster sein, und die Mahnung zur Vorsicht sei daher geboten. Dazu darf erwähnt werden, dass mit der Vollendung der ersten Einrichtung der Bundesbahnen künftig auch manche jetzt nothwendige ausserordentliche Ausgaben fortfallen.

Eingehend hat das eidgenössische Parlament auch die Frage der für die Westschweiz so wichtigen Zufahrtslinie zum Simplon berathen und den neuen Anschluss an die französische Paris-Lyon-Mittelmeerbahn: Frasne-Vallorbe, soweit er auf schweizerisches Gebiet entfällt, genehmigt. Hier kommen bekanntlich starke Rivalitäten mit dem Faucille- und dem Lötschbergplan usw. in Betracht. Die schweizerische Bundesregierung ist dem Versuch einer Gesammtlösung vorerst aus dem Wege gegangen. In der Parlamentsdebatte machten namentlich zwei Mitglieder aus Genf geltend, dass die Frage der Zufahrtslinie zum Simplon von einem umfassenden, allgemeinen Standpunkt hätte angefasst werden sollen. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements, Comtesse, wies daraufhin, wie man zur Zeit, als die Durchbohrung des Gotthards zur Sprache kam, sich ebenfalls auf diesen einen Plan beschränkt und nicht die ganze Frage der Alpendurchstiche einheitlich gelöst habe. Der Bundesrath behandelt also die Simplonzufahrtslinien von Fall zu Fall; er erklärt, die jetzt genehmigte (kleinere) Linie Frasne-Vallorbe präjudizire andere künftige nicht, und die Lötschbergbahn usw. sollten gegebenenfalls ebenso wohlwollend und günstig behandelt werden wie Frasne-Vallorbe. In der Westschweiz ist man einstweilen mit diesem Ergebniss zufrieden, während sich aus der Ostschweiz schon Bedenken geltend machen, dass hierdurch zu weit gehende Hoffnungen und Ansprüche wegen Bundessubventionen für den Lötschberg erregt werden könnten.

Dr. O. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zugverspätungen während der Dauer des Sommerfahrplans für 1902.** Nach der Nachweisung über die auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) während der Dauer des Sommerfahrplans (Mai-September 1902) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen beträgt die Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete 51, deren Gesammtlänge Ende September d. J. 43 349 km; davon waren zweigleisig 15 864 km. Befördert wurden 181 974 Schnellzüge, 1 331 446 Personenzüge und 735 753 gemischte Züge. Von sämmtlichen beförderten Zügen wurden insgesammt 105 712 505 Zugkm geleistet, d. s. 690 931 im Tagesdurchschnitt und 2 439 Zugkm auf 1 km Betriebslänge im fünfmonatlichen Durchschnitt.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich insgesammt 13 122 Züge (gegen das Vorjahr — 4 779) verspätet, und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 7 638 (— 2 558), durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 5 484 (— 2 221). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 000 Züge 2,4 (— 1,1) und auf 1 000 000 Zugkm 51,9 (— 24,1). Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 4 906 (— 2 121).

Aus obigen Zahlen erhellt, in wie erfreulichem Maasse die Regelmässigkeit in der Abwickelung des Zugverkehres gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres Fortschritte gemacht hat.

— **Schutzkleidung für das Wagenmeisterpersonal.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen unter Hinweis auf frühere Erlasse ermächtigt, auch den im Wagenmeisterdienst beschäftigten Arbeitern, soweit den Beamten dieses Dienstzweiges Winterschutzkleider überwiesen werden, auf Kosten der Verwaltung innerhalb der durch den Etat gezogenen Grenzen Winterbekleidungsstücke zu liefern.

— **Regulatorschluss bei nicht geschlossener Feuerthür der Lokomotiven.** Die königl. Eisenbahndirektion Berlin veröffentlicht in ihrem Amtsblatt folgende Verfügung an die Maschineninspektionen und Betriebswerkmeistereien:

Das bekannte Herausschlagen der Flammen aus der offenen Feuerthür der Lokomotiven bei hohem Feuer und plötzlichem Schluss des Regulators tritt beim Rückwärtsfahren von Tenderlokomotiven anscheinend in erhöhtem Maasse auf und hat letzthin auf einer Versuchsfahrt mit der Heissdampflokomotive 2103 (bish. Nr. 1988) einen schweren Unfall herbeigeführt. Um dem wirksam vorzubeugen, ist das Lokomotivpersonal in den Unterrichtsstunden und im Betriebe zu belehren und auf die Gefährlichkeit eines Regulatorschlusses bei nicht geschlossener Feuerthür unmittelbar nach dem Aufwerfen von Kohle aufmerksam zu machen. Auch ist darauf hinzuweisen, dass namentlich beim Rückwärtsfahren und bei offener hinterer Aschkastenklappe besondere Vorsicht beim Feuern geboten und entweder der Bläser zu öffnen oder die Klappe zu schliessen ist. Ferner müssen die Lokomotivführer belehrt werden, dass sie durch schleuniges Wiederöffnen des Regulators das Herausschlagen der Flammen aus der Feuerthür aufheben können. Auf ordentlichen Schluss der Feuerthür ist zu halten. Die Lokomotivpersonale sind angewiesen, über die nach dieser Richtung auftretenden Vorkommnisse auch bei den Heissdampflokomotiven besonders zu achten und in jedem Falle bei ihren Vorgesetzten unter Angaben über Ausdehnung, Form und Färbung der Flammen Anzeige zu erstatten.

— **Vereinigung von Laderegister und Bezirkskontrolbuch.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist es in Anregung gekommen, das bei den Güterabfertigungsstellen mit Prämienlohnverfahren geführte Laderegister so zu erweitern, dass es neben den für Lohnrechnungszwecke erforderlichen Gewichtsaufschreibungen auch die für die Kontrole des Wagenaufenthalts an den Güterböden nothwendigen Angaben enthält und somit die Führung eines besonderen Bezirkskontrolbuches für die Stückgutwagen entbehrlich macht. Die königliche Eisenbahndirektion in Berlin hat hiergegen Bedenken geäussert und diese wie folgt begründet: „Die Laderegister bilden die einzige Grundlage zur Aufstellung der Prämienberechnung für die Arbeiter. Sie werden derart geführt, das die Angaben der ersten Spalten über die Wagen, die Bestimmungsstation usw. zum Theil vom Lademeister, zum Theil von den als Kolonnenführern beschäftigten Arbeitern in die Register eingetragen werden. Dagegen werden die Gewichtsangaben über die bewegten Güter von jedem Kolonnenführer (Arbeiter) selbst sofort nach Ent- oder Beladung eingetragen. Es wird dadurch bei den Arbeitern jeder Zweifel an einer richtigen Eintragung ausgeschlossen. Das Buch liegt zur Eintragung an einer bestimmten Stelle des Schuppens stets bereit. Durch seine Grösse ist ein unbefugtes Fortnehmen erschwert. Es scheint auch nicht unbedenklich, ein solches als Rechnungsunterlage dienendes Buch zum Theil am Zuge führen zu lassen, wo es dem Einflusse der Witterung ausgesetzt ist. Es würde sich doch wohl als nothwendig erweisen, um dies Buch sauber zu führen, besondere Aufschreibungen am Zuge zu machen und die nothwendigen Eintragungen in die neuen Laderegister daraus zu entnehmen. Es ist auch nicht angängig, die Spalten für die Gewichtsangabe zu verkleinern, da die Eintragungen von den nicht schreibgewandten Arbeitern stets sehr gross gemacht werden und gemacht werden müssen, wenn die Deutlichkeit nicht leiden soll.“ Die Direktion bringt daher in Vorschlag, dass die Laderegister nach wie vor in grossem Format hergestellt und nur auf dem Schuppen geführt werden.

Der Herr Minister hat nun die königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, Cöln, Hannover, Magdeburg und Stettin

beauftragt, binnen zwei Monaten sich gleichfalls hierzu zu äussern. Für den Fall, dass die Vereinigung des Laderegisters und des Bezirkskontrolbuches unter Vermeidung sonstiger Aufschreibungen als angängig erachtet werden sollte, ist ein Muster des Laderegisters zu entwerfen und beizufügen. Anderenfalls ist anzugeben, ob es ausreichend sein würde, in den Laderegistern neben den für die Gewichtsaufschreibungen erforderlichen Spalten lediglich eine solche für die Nummer und das Eigenthumsmerkmal der behandelten, durch das Bezirkskontrolbuch genauer nachgewiesenen Wagen vorzusehen.

— **Anstellungsbewerbungen der Militäranwärter und Direktionsgruppen für die Stellenbesetzung.** Nach einem durch das „E.-V.-Bl." veröffentlichten Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. d. Mts. sind vom 1. April 1903 an die Bewerberverzeichnisse für Militäranwärter für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz, Magdeburg von der Eisenbahndirektion in Breslau und für die Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle a/S., Posen von der Eisenbahndirektion in Halle a/S., für jede Gruppe gemeinschaftlich, zu führen. Die nach der Ausführung des Etats für 1903 in den bisherigen Bewerberlisten der bezeichneten Bezirke noch vorgemerkten Militäranwärter sind in die neuen Listen zu übertragen und zu benachrichtigen, dass sie zur Vermeidung der Streichung die vorgeschriebene Erneuerung der Bewerbung fortan alljährlich an die geschäftsführende königliche Eisenbahndirektion zu richten haben.

Die Stellenausschreibungen durch die Vakanzenliste für Militäranwärter obliegen für die beiden Gruppenbezirke vom 1. April 1903 ab ausschliesslich den geschäftsführenden Eisenbahndirektionen. Diesen haben die anderen Eisenbahndirektionen die Zahl der auszuschreibenden Beamtenstellen unter eigener Verantwortung so rechtzeitig mitzutheilen, dass die vorgeschriebenen Fristen eingehalten und Verzögerungen in der Stellenbesetzung vermieden werden. Bei der Stellenausschreibung ist stets anzugeben, dass sie für den näher zu bezeichnenden Gruppenbezirk erfolgt.

Die zur Ausführung des Etats für 1903 nothwendigen Stellen sind noch von jeder betheiligten königlichen Eisenbahndirektion in der bisherigen Weise für den einzelnen Direktionsbezirk durch die Vakanzenliste auszuschreiben, damit ihre Besetzung keinen Aufschub erleidet.

Die beiden geschäftsführenden Eisenbahndirektionen haben aus ihren Bewerberlisten den anderen Eisenbahndirektionen nach Bedarf die einzuberufenden Militäranwärter in der vorgeschriebenen Reihenfolge zu bezeichnen. Den Eisenbahndirektionen Posen und Kattowitz dürfen nur solche Bewerber überwiesen werden, die den für diese Bezirke vorgeschriebenen besonderen Anforderungen entsprechen.

Wenn mit Rücksicht auf die erfahrungsmässig häufige Ablehnung der Bewerber von der geschäftsführenden Eisenbahndirektion eine den angemeldeten Bedarf übersteigende Anzahl von Bewerbern einer anderen Eisenbahndirektion zur Einberufung bezeichnet wird, so hat die einberufende Direktion der geschäftsführenden jede Ablehnung eines Bewerbers sofort telegraphisch mitzutheilen, mit dem Hinzufügen, ob der Bewerber in der gemeinsamen Liste zu streichen oder wegen ausreichender Ablehnungsgründe weiterzuführen ist. Als ausreichender Ablehnungsgrund ist dabei nicht anzusehen, wenn der Bewerber die ihm angebotene Stelle lediglich deshalb ausschlägt, weil er, obgleich hierzu nicht geeignet, in den Bezirken Posen oder Kattowitz angestellt zu werden wünscht. Die in der Liste gestrichenen Bewerber sind im Falle einer von ihnen angebrachten erneuten Bewerbung bei der Eintragung in die Liste als neue Bewerber zu behandeln.

Die hiernach nothwendige Aenderung des Stellenverzeichnisses für Militäranwärter wird demnächst herbeigeführt werden.

In einem Erlasse desselben Ministers vom gleichen Tage ist in Abänderung früherer Bestimmungen über die für die Anstellung gewisser Beamtenklassen zu bildenden Gruppenbezirke angeordnet, dass vom 1. April 1903 ab an die Stelle der bisherigen Gruppenbezirke: Breslau, Kattowitz, Posen und: Erfurt, Halle a/S., Magdeburg neue Gruppenbezirke in der Zusammensetzung: Breslau, Kattowitz, Magdeburg und: Erfurt, Halle a/S., Posen treten. Die Geschäftsführung bleibt auch in den neuen Gruppenbezirken bei den königlichen Eisenbahndirektionen in Breslau und Halle a/S.

Die neuen Gruppenbezirke sind vom 1. April 1903 ab ebenfalls maassgebend: a) für die Führung der Bewerberliste für Civilsupernumerare, b) für die Abnahme der Prüfungen nach Ziffer 20² der Ausführungsbestimmungen zur Prüfungsordnung. Die nach der Ausführung des Etats für 1903 in den bisherigen Bewerberlisten für Civilsupernumerare noch vorgemerkten Personen sind nach Vereinbarung der betheiligten königlichen Eisenbahndirektionen in die neuen Listen zu übertragen. Die von den Prüfungskommissionen der bisherigen Gruppenbezirke begonnenen Prüfungen sind von ihnen auch dann zum Abschluss zu bringen, wenn der Beamte am 1. April 1903 in einen neuen Gruppenbezirk übergeht. Vollständige oder theilweise Wiederholungen der Prüfungen auf Grund eines vor dem 1. April 1903 gefassten Beschlusses gehen, sofern die Rückstellungsfrist am 1. April 1903 oder später abläuft, auf die für den neuen Gruppenbezirk zuständige Prüfungskommission über.

— **Eröffnung der Strecke Kirchberg-Morbach.** Am 15. d. Mts. ist von der im Eisenbahndirektionsbezirk Mainz gelegenen Neubaulinie Kirchberg-Hermeskeil die 31 km lange vollspurige Theilstrecke Kirchberg-Morbach mit der Station Morbach und den Haltestellen Sohren, Büchenbeuren, Hochscheid und Hinzerath für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Thier-, Eil- und Frachtgutverkehr, den nur für den Personenverkehr eingerichteten Haltepunkten Niederkostenz und Hirschfeld sowie der nur dem Holzverladeverkehr dienenden Ladestelle Zolleiche eröffnet worden. Die Strecke ist der Betriebsinspektion Kreuznach, der Maschineninspektion, Verkehrsinspektion und Werkstätteninspektion Mainz zugetheilt.

— **Entgleisung bei Niederheimbach.** Nach amtlicher Meldung entgleiste von dem Schnellzug, der 4 Uhr 24 Minuten Nachmittags von Cöln über Mainz in Frankfurt eintrifft, am 11. d. Mts. unweit Niederheimbach (zwischen Coblenz und Bingerbrück) der Packwagen, der sich an dritter Stelle befand. Der Wagen lief ungefähr 100 m neben dem Gleis her, bis der Zug zum Stillstand kam. Vor dem Packwagen lief der Salonwagen, in welchem sich die Schwester des Kaisers, Prinzessin Viktoria, befand. Nach kurzer Unterbrechung setzte die Maschine mit dem ersten Wagen und dem Salonwagen die Reise nach Frankfurt fort, während der andere Theil des Zuges zurückgezogen werden musste und über ein falsches Gleis weiterfuhr. Verletzt wurde niemand Der Materialschaden ist unbedeutend. Auf der Unfallstelle wurde gerade gearbeitet; darauf dürfte der Unfall zurückzuführen sein.

— **Betheiligung des Direktionsbezirks Essen an der Wagengestellung im Staatsbahn-Wagenverbande.** Ein Vergleich der Güterwagengestellung im Direktionsbezirk Essen mit demjenigen im gesammten Staatsbahnwagenverband (preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft, Reichsbahnen und Oldenburg) gewährt einen interessanten Aufschluss über die Bedeutung des Güterverkehrs in dem erstgenannten Bezirk und einen Anhalt zur Beurtheilung der zu seiner Bewältigung erforderlichen Leistungen. Die gesammte Wagengestellung im Oktober d. J. hat die des gleichen Monats in dem verkehrsstarken Jahre 1900 noch überstiegen.

Lassen wir die in verhältnissmässig geringer Zahl verwendeten Vieh-, Holz-, Schienen- und sonstigen Spezialwagen ausser Betracht, so betrug im Staatsbahn-Wagenverbande die gesammte Gestellung an bedeckten und offenen Wagen für den Massenverkehr im Oktober

	1900	1901	1902
bedeckte Wagen	915 668	933 368	960 295
offene Wagen	1 530 065	1 529 888	1 593 880
zusammen	2 445 733	2 463 256	2 554 175

Die Betriebslänge der Verbandsbahnen beträgt 33 550 km, diejenige der Bahnen des Direktionsbezirks Essen 998 km = 3 %. Die Wagengestellung im Bezirk Essen betrug im Oktober

	1900	1901	1902
bedeckte Wagen	57 269	55 779	54 616
offene Wagen	502 495	472 911	504 467
zusammen	559 764	528 690	559 083

Der Antheil des Bezirks Essen an der Gesammtgestellung beträgt hiernach im Oktober der drei Berichtsjahre 22,9, 21,5, 21,9 % und an der Gestellung offener Wagen (der für das Kohlenrevier wichtigsten Gattung) 32,8, 30,9 und 31,7 %, also fast 1/3 der Gesammtgestellung offener Wagen. Die Gestellung offener Wagen im Oktober d. J. ist die höchste bis jetzt in einem Monat erreichte.

Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen beträgt im Oktober der drei Berichtsjahre 17 904 = 3,5 % in 1900, 0 in 1901 und 565 = 0,1 % in 1902.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 102 075 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 013 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 97 660 und auf den Arbeitstag 16 277 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 736 und im ganzen 4 415 Doppelwagen oder 4,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. 14 450 offene Wagen gegen 16 305 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 1 855 oder 12,8 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. 11 298 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 30 Doppelwagen.

— **Betriebseröffnung auf der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.** Die unterirdische Strecke dieser Bahn vom Zoologischen Garten bis zum Knie in Charlottenburg sollte ursprünglich erst im Januar oder Februar 1903 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die Arbeiten der Bauausführung und der elektrischen Ausrüstung der Strecke sind jedoch von der Firma Siemens & Halske so gefördert worden, dass die Eröffnung des Betriebes auf dieser Strecke schon am 14. d. Mts. stattfinden konnte. Die Bahn wird dadurch um fast genau 1 km verlängert und erhält nun als vorläufigen Endpunkt den Haltepunkt am Knie. Ueber die Fortsetzung weiter westlich in das Innere Charlottenburgs steht ebenso wie über die Führung der Linie vom Potsdamer Platz in der Richtung nach dem Spittelmarkt und Alexanderplatz noch nichts endgültig fest.

— **Die Lokalbahn Rübleinshof-Allersberg** ist am 16. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden. Ihre Länge zwischen den Mitten der beiden Betriebsgebäude in Rübleinshof und Allersberg beträgt 15,07, die Entfernung in der Luftlinie 11,15 km. Die Gesammtbaukosten beziffern sich auf 1 154 000 *M*, wovon die verschiedenen betheiligten Gemeinden 80 000 *M* zu tragen haben, während das vom Staate aufzuwendende Baukapital 1 074 000 *M* beträgt. Auf das Kilometer Baulänge treffen 76 600 *M* Baukosten, da die Erdarbeiten ziemlich beträchtlich waren und auch die theilweise nicht unbedeutenden Kunstbauten — darunter eine Brücke über den Ludwig-Donau-Mainkanal mit 24,5 m Lichtweite mit eisernem Ueberbau, eine gewölbte Brücke über die Staatsstrasse von Nürnberg nach Regensburg, dann eine solche über einen Wassergraben mit zwei Oeffnungen von je 13 m Lichtweite und eine weitere Grabenbrücke mit 6,0 m Lichtweite — einen verhältnissmässig erheblichen Kostenaufwand erforderten. Das Verkehrsgebiet genannter Lokalbahn ist wegen des Einflusses der umliegenden Bahnlinien ein sehr beschränktes, und wird deshalb auch auf eine Verzinsung des vom Staate aufgewendeten Baukapitals wohl kaum zu rechnen sein. Gewerbe und Industrie sind nur in den anliegenden Märkten Pyrbaum und Allersberg vertreten; ausserdem kommen nur Getreide und andere landwirthschaftliche Erzeugnisse und Vieh als Ausfuhr-, Rohmaterialien für die Gewerbe, dann Kohlen und die sonstigen gewöhnlichen Bedarfsgegenstände als Einfuhrartikel in Betracht. Der Personenverkehr wird sich ausschliesslich, der Güterverkehr grösstentheils gegen Nürnberg bewegen.

— **Personentarifreform in Sachsen.** Der ständige Ausschuss des sächsischen Eisenbahnrathes ist für den 8. Januar 1903 zur Vorberathung über die Denkschrift der sächsischen Regierung, betreffend die Personentarifreform in Sachsen, einberufen worden. Die Hauptberathung wird sodann in der nächsten Gesammtsitzung des Eisenbahnrathes erfolgen, woraus sich die Grundlage für eine weitere Gestaltung der geplanten Tarifmaassnahmen ergeben wird.

— **Die Industriebahn Reichenbach-Hainsdorf** in Sachsen mit etwa 8 km Betriebslänge ist, wie die „Deutsche Strassen- und Kleinbahnztg." meldet, am 1. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden. Es ist eine sogenannte Rollbockbahn, bei der die vollspurigen Güterwagen auf schmalspurige Rollböcke gesetzt und so weiter in die zahlreichen Industrieanlagen des Reichenbach-Hainsdorfer Grundes geschafft werden. Der Betrieb findet zunächst nach Bedürfniss statt. Als Betriebsmittel dienen ausser den Rollböcken zwei eigenartige schiffartig gebaute Maschinen mit dem Führerstand in der Mitte. Die Linie zweigt von der vollspurigen Strecke Reichenbach-Mylau bei Station Reichenbach (unterer Bahnhof) ab.

— **Eine Verbesserung der Zugverbindungen** strebt die württembergische Staatseisenbahnverwaltung an, indem sie sich um Einrichtung eines neuen Nachtschnellzugs zwischen Holland und Westfalen einerseits und Friedrichshafen andererseits mit Durchlauf der Wagen von Amsterdam oder Rotterdam über Cöln, Mainz, Stuttgart, Friedrichshafen, Bregenz nach Innsbruck bemüht. Der Tagesschnellzug zwischen Berlin und Stuttgart soll durch wesentliche Kürzung der Fahrtdauer verbessert werden, wodurch sich die Möglichkeit ergäbe, dem Zug von Berlin bis nach Wildbad, Rottweil, Tübingen und Ulm unmittelbare Anschlüsse zu verschaffen. Die Fahrtdauer Nürnberg-Paris über die Linie Crailsheim-Heilbronn-Bietigheim soll um etwa 6 Stunden gekürzt werden. In den Schnellzugverbindungen zwischen Frankfurt a/M. und Stuttgart sollen ebenfalls einige Aenderungen eintreten, ebenso in den Zugverbindungen zwischen dem badischen und württembergischen Schwarzwald. Die Angelegenheit hat auf der Fahrplankonferenz in Brüssel den Gegenstand der Verhandlung gebildet.

— **Wetterdienst der Härtsfeldeisenbahn.** Ueber diese schon kurz von uns gemeldete Einrichtung erfahren wir folgendes Nähere: Auf der von der westdeutschen Eisenbahngesellschaft erbauten und betriebenen Nebenbahn Aalen-Ballmertshofen, die das Härtsfeld in Württemberg auf 39 km Länge durchzieht und deren Züge von so ziemlich allen Orten dieses Gebietes aus gesehen werden können, ist, wie die Monatsschrift „Das Wetter" mittheilt, ein optischer Wetterdienst nach dem Vorbild Schwedens und verschiedener Staaten Nordamerikas eingerichtet. Die Bahn hat hierzu ihre Fernsprecher und ihre Züge zur Verfügung gestellt. Als Signale werden Blechtafeln zu beiden Seiten der Lokomotive ausgehängt, die auf rothem Grund weithin sichtbar in weisser Farbe folgende Formen bieten: 1. Kreisfläche für schönes Wetter, 2. Halbmond für vereinzelte Regenfälle, 3. Kreuz für Landregen und 4. schräger Balken für Gewitter. Die Bedeutung dieser Signalformen wurde durch die Lokalpresse und durch Anschlag an den Stationsgebäuden bekannt gegeben und war bald auch den Kindern geläufig. Die Aufstellung der Voraussage besorgt der Pfarrer auf Schloss Neresheim auf Grund der Mittheilung der deutschen Seewarte in Hamburg. Die Signale sind auch an der hochgelegenen und vom Zug aus leicht sichtbaren Wohnung des Pfarrers angebracht, so dass der Lokomotivführer, dem die Bedienung der Wettersignale obliegt, bequem verständigt werden kann.

— **Postverladebahnhöfe** sind im Laufe des letzten Jahrzehntes innerhalb des deutschen Reichspostgebietes an verschiedenen Verkehrsmittelpunkten hergestellt worden, wo der Umfang des Päckereidienstes derartige besondere Anlagen rechtfertigte. Maassgebend war hierbei regelmässig der Gesichtspunkt, dass den Postwagen ein für ihre Verladung ausreichender Aufenthalt auf den mit Zügen überlasteten Personenbahnhöfen aus Betriebsrücksichten nicht mehr gestattet werden konnte. Die erste derartige Anlage wurde in den Jahren 1893 bis 1895 zu Cöln am Gladbacher Wall in der Nähe des Güterbahnhofes Gereon errichtet. Sodann entstand in den Jahren 1896/1901 beim Umbau der Bahnhöfe zu Dresden auf dem dortigen Abstellbahnhofe eine ausschliesslich für Postzwecke vorbehaltene besondere Anlage; eine dritte Postladeanlage ist, wie wir schon früher mittheilten, auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin errichtet worden, wo seit dem Jahre 1900 dazu übergegangen wurde, den ganzen Platz zwischen der Invalidenstrasse, dem Wilhelmsufer, der Stadtbahn und den Eisenbahnferngleisen für Postzwecke auszunutzen und diese ganze Fläche dementsprechend zu einem grossen Verladebahnhofe umzugestalten. „Weitere Postverladebahnhöfe", so schreibt die „D. Verkehrsztg.", „sind zur Zeit nicht im Betriebe. In der Ausführung begriffen ist ein solcher im Anschluss an den neuen Centralbahnhof in Hamburg. Geplant sind ähnliche Anlagen für den neuen Centralbahnhof in Leipzig und auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin. Auch zwischen dem Potsdamer und Anhalter Bahnhof in Berlin soll eine für beide Bahnhöfe gemeinschaftliche Postverladeanlage hergestellt werden. Bei dem heutigen Stande des Packetverkehres sind die Postverladebahnhöfe an den grossen Verkehrsmittelpunkten ein unentbehrliches Hilfsmittel. Da sie aber durch die hohen Grunderwerbs- und Baukosten, durch das Auseinanderreissen des Betriebes und durch die vermehrten Rangierbewegungen sehr bedeutende Ausgaben für die Postkasse hervorrufen, können sie nur da eingerichtet werden, wo sich eine andere Möglichkeit zur ordnungsmässigen Durchführung des Betriebes nicht mehr bietet."

— **Personalnachrichten.** Bei der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnverwaltung sind der Betriebsinspektor Adalbert Deisler und der Regierungsassessor Alois Endres — unter Verleihung des Titels Regierungsrath — zu Kollegialmitgliedern der Generaldirektion ernannt.

Oesterreich.

— **Einschreiten der Industriellen wegen Beschleunigung der staatlichen Bauten.** In Erfüllung des dem Vereine der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Oesterreich in der Versammlung der Eisenindustriellen am 17. November d. J. (Nr. 92 S. 1396 d. Ztg.) ertheilten Auftrages haben die Mitglieder der Vereinsleitung kürzlich beim Ministerpräsidenten sowie beim Finanz-, Handels- und Eisenbahnminister vorge-

sprochen und die Denkschrift über die Nothlage der eisenverarbeitenden Industrie und über die Ausführung der rückständigen und nothwendigen staatlichen Bauten und Investitionen überreicht.

In ihr wird, was zunächst die Lage der Lokomotivfabriken betrifft, darauf hingewiesen, dass der Mangel an inländischen Lokomotivbestellungen sich bereits seit dem Jahre 1900 bemerkbar mache und nur zum geringsten Theil durch Lieferungen ins Ausland ausgeglichen werden konnte. Da aber auch solche Lieferungen infolge des scharfen Wettbewerbes des Auslandes selbst zu verlustbringenden Preisen nicht mehr erhältlich sind, sei bei allen Lokomotivfabriken zum Theil schon im Vorjahre eine einschneidende Betriebseinschränkung eingetreten. Von den beiden grössten Lokomotivfabriken Oesterreichs habe die eine ihren Arbeiterstand um mehr als 50 %, die andere sogar um 60 % vermindern müssen, und selbst mit diesem Arbeiterstand werde in der letzteren Fabrik gegenwärtig wöchentlich nur fünf Tage bei neunstündiger Arbeitszeit gearbeitet. Die grössten Lokomotivfabriken, welche monatlich 8 bis 9 Lokomotiven sammt Tendern zur Ablieferung bringen könnten, seien nur mit Aufträgen für 3 Lokomotiven im Monat versorgt, und die von der Staatsbahnverwaltung zugesagte und vor kurzem verwirklichte Bestellung von 42 Lokomotiven und Tendern vertheile sich an sämmtliche fünf Lokomotivfabriken derart, dass dadurch die gegenwärtige Beschäftigung der Fabriken kaum auf vier Monate gesichert ist. Zudem soll die Zahlung nicht vor Februar 1904 erfolgen! Da selbst diese unzulänglichen Aufträge unter dem Titel von Nothstandsbestellungen seitens der Staatsbahnverwaltung aus dem Budget der Jahre 1903 und 1904 vorweggenommen werden, lasse sich heute schon der Zeitpunkt voraussehen, zu welchem eine weitere Betriebseinschränkung oder gar Betriebseinstellung bevorsteht. Erheblich verschärft werde diese Lage durch den Ausfall von Lokomotivbestellungen der Privatbahnen und zwar hauptsächlich jener, deren Verstaatlichung in Frage steht. Dies rühre daher, dass die betreffenden Privatbahnen darüber in Unklarheit gelassen werden, ob und wann der Staat von seinem Einlösungsrechte Gebrauch machen wird. Wennschon der Zeitpunkt der Verstaatlichung heute noch nicht bestimmt werden kann, so möge doch seitens der Regierung den Privatbahnen zugesichert werden, dass die den unabweislichen laufenden Bedarf übersteigenden Anschaffungen an Lokomotiven und Tendern bei der Verstaatlichung eine besondere Behandlung erfahren werden. Auch könnten den Privatbahnen für solche innerhalb der nächsten Jahre erfolgende Mehranschaffungen Begünstigungen insbesondere auch hinsichtlich der Besteuerung, ähnlich wie bei Stadterweiterungen und Neubauten, zugesichert werden. Thatsache sei es, dass weder der Fahrpark der Privatbahnen, noch jener der Staatsbahnen, wenn von den Zeiten ausnahmsweiser Verkehrsabschwächung, wie der derzeitigen, abgesehen wird, den normalen Verkehrsbedürfnissen entspricht und dass der von der Staatsbahnverwaltung in Aussicht gestellte Investitionsaufwand nichts anderes als die Ausfüllung längst bestehender Lücken bedeutet.

Den Lokomotivfabriken könne aber keinenfalls durch eine frühere Durchführung künftiger, kaum dem normalen Bedarfe genügender Anschaffungen der Staats- und Privatbahnen, sondern nur dadurch geholfen werden, dass: 1. der Fahrpark der Staatsbahnen durch beschleunigte Bestellungen auf die dem thatsächlichen Verkehrsbedürfnisse entsprechende Höhe gebracht wird; 2. der normale Bedarf an Ersatzlokomotiven und Tendern auf eine längere Reihe von Jahren festgestellt und vergeben wird; 3. den Lokomotivfabriken unter Einschränkung der staatlichen Eisenbahnwerkstätten grössere Ausbesserungen und Umgestaltungen alter Lokomotiven zu einem annehmbaren Preise übergeben werden; 4. die grosse Anzahl noch verkehrender Lokomotiven alter Bauart mit geringer Leistungsfähigkeit in rascher Folge durch moderne, ökonomischer arbeitende Maschinen ersetzt wird (zu diesem Behufe könnte nöthigenfalls ein Anlehen aufgenommen werden, dessen Zinsen und Tilgung reichlich durch die Ersparnisse gedeckt würden, welche an Kohle, Schmiermaterial, Wartungs- und Erhaltungskosten gewonnen würden); 5. die Lokomotiv- und Tenderbestellungen für die in den Jahren 1905 bis 1908 fertigzustellenden Alpenbahnen schon jetzt in entsprechenden Jahresraten zur Vergebung gelangen; 6. der Bau der sichergestellten neuen Haupt- und Nebenbahnen beschleunigt wird; 7. den zu verstaatlichenden Privatbahnen auf dem oben angedeuteten Wege die Möglichkeit zu weiteren Investitionen ohne die Gefahr finanzieller Einbussen bei der früher oder später bevorstehenden Einlösung durch den Staat geboten wird.

Ueber den Wagenbau führt die Denkschrift aus, dass die Arbeiterentlassungen bei den Wagenfabriken bis 1. Juli d. J. 4000 Mann betrugen; seither musste mit weiteren Arbeiterentlassungen vorgegangen werden, so dass die Arbeiterzahl heute auf die Hälfte des Vorjahres herabgemindert ist. Die Arbeitszeit in den Wagenfabriken sei dabei auf drei Viertel eingeschränkt und die Erzeugung ist nahezu auf ein Drittel derjenigen des Vorjahres gesunken. Die erforderliche Ergänzung des Fahrparks der vor der Verstaatlichung stehenden Privatbahnen könne nur ermöglicht werden, wenn dieselben über die finanzielle und rechtliche Behandlung der Investitionen im Falle der Einlösung durch den Staat vorher beruhigt werden. Die Anschaffung von Wagen durch die Privatbahnen möge daher durch Zusicherungen in der bezüglich der Lokomotiven vorgeschlagenen Weise so rasch wie möglich angeregt werden. Die selbst heute bei den herrschenden ungünstigen Verhältnissen nicht verstummten Klagen über Wagenmangel bei Privat-, insbesondere aber auch bei den Staatsbahnen beweisen, dass noch vieles nachzuholen ist. Was die Staatsbahnen betrifft, so seien im Staatsvoranschlage für das Jahr 1903 für Erneuerung von minderwerthigen, nicht reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln nur 1700000 Kr., also um 300000 Kr. weniger als im Vorjahre eingestellt. Durch den mit 120000 Kr. angeschlagenen Erlös für ausgemusterte Fahrbetriebsmittel vermindere sich dieser „ausserordentliche“ Aufwand noch weiter. Für neue Investitionen bliebe also nur die Hoffnung auf das durch das Gesetz vom 6. Juni 1901 geschaffene Bau- und Investitionsprogramm der Staatsbahnen.

Aus der letzten im Abgeordnetenhause abgegebenen Erklärung des Eisenbahnministers gehe aber die geradezu niederschmetternde Thatsache hervor, dass von den Investitionskrediten des Jahres 1903, welche für Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes wie im Jahre 1902: 14706000 Kr. vorsehen, nur noch 3700000 Kr. zur Verfügung stehen und dass dieser Betrag nur durch Heranziehung anderer Kreditreste auf höchstens 6000000 Kr. gebracht werden kann. Lediglich im Wege der Heranziehung des Investitionskredites für das Jahr 1904 werde es nach der maassgebenden Aeusserung des Eisenbahnministers möglich sein, im ganzen 21000000 Kr. für Vorausbestellungen von Fahrbetriebsmitteln aufzubringen. Dieser Betrag sei jedoch im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Lokomotiv- und Wagenfabriken ein völlig unzureichender. Die Wagenfabriken vermögen insgesammt jährlich rund 1500 Personen- und 15000 Dienst- und Lastwagen zu erzeugen, so dass die vor kurzem in Bestellung gegebenen 470 Wagen selbst bei dem jetzigen, um fast zwei Drittel eingeschränkten Betriebe den Wagenfabriken nur für einige Wochen Beschäftigung geben. Der österreichischen Wagenindustrie könne daher, soweit es auf die Staatsbahnen ankommt, nur geholfen werden, wenn der Fahrpark auf die den normalen Verkehrsbedürfnissen entsprechende, heute bei weitem noch nicht erreichte Höhe gebracht und der normale Bedarf an Ersatzwagen auf eine längere Zeit festgestellt und vergeben wird, dass den Wagenfabriken auch grössere Ausbesserungen und Umgestaltungen alter Wagen übergeben werden und dass der Bau der sichergestellten Haupt- und Nebenbahnen, insbesondere der in dem Investitionsgesetze angeführten Bahnen, beschleunigt und die Wagenbestellungen für die in den Jahren 1905 bis 1908 fertigzustellenden Alpenbahnen schon jetzt in entsprechenden Jahresraten zur Vergebung gelangen.

Die Beschäftigung der Walzwerke und der Eisenwerke habe sich schon seit geraumer Zeit entsprechend dem Rückgange der Maschinen-, Lokomotiv- und Wagenfabrikation stetig vermindert. Arbeiterentlassungen seien bei fast allen Eisenwerken in grösserem oder geringerem Umfange eingetreten, und werde die Anzahl der entlassenen Arbeiter heute bereits die Ziffer von 10000 Mann übersteigen. Um weitere Arbeiterentlassungen möglichst zu vermeiden, musste der Betrieb in manchen Walzwerken in der letzten Zeit jede zweite Woche vollkommen eingestellt werden, so dass der Verdienst der Arbeiter gegenüber normalen Zeiten bis auf die Hälfte gesunken ist. Der Absatz an Eisenbahnbedarfsartikeln, Rädern, Schienen, Weichen, Drehscheiben, Schienenlaschen usw. sei bedeutend zurückgegangen, und hier machen sich unmittelbar die unzulänglichen Investitionen der Staats- und Privatbahnen fühlbar. Dieser Absatzstockung könne und solle durch vermehrte und beschleunigte Investitionen der Bahnen abgeholfen werden, indem alle bereits bewilligten Kredite ausgenutzt, der Bau der zahlreichen sichergestellten Haupt- und Lokalbahnen, insbesondere der neuen Alpenbahnen, beschleunigt wird und die erforderlichen Eisenmaterialien in entsprechender Vertheilung im vorhinein zur Vergebung gelangen und indem den Privatbahnen eine gleiche fruchtbringende Investitionspolitik durch Klarstellung der Verstaatlichungsverhältnisse ermöglicht wird. Auf vielen Hauptstrecken der Staats- und Privatbahnen wäre der Oberbau durch Einlegung schwererer Schienenprofile zu verstärken, die vollständige Einrichtung der zweiten Gleise auf allen Hauptstrecken zu beschleunigen und der Ausbau der unzulänglichen Gleisanlagen in den Stationen in rascheren Angriff zu nehmen.

Auf Grund der Verhältnisse der einzelnen Zweige der Eisenindustrie gelangt die Denkschrift zu dem Schlusse, dass eine weiterblickende staatliche Investitionspolitik im Interesse der Eisenindustrie eine unbedingte Nothwendigkeit bilde.

Wenn auch die parlamentarischen Wirren der letzten Jahre die Durchführung einer systematischen Investitionspolitik zu stören vermochten, so könnte doch eine solche mit Zuhilfenahme der Kassenbestände in beschleunigterer Weise fortgesetzt werden.

Was im besonderen die Staatsbahnen betrifft, so sei es unbedingt nöthig, dass seitens der Staatsbahnverwaltung schleunigst darüber Aufklärung gegeben werde, welche Investitionskredite im Jahre 1902 zur Verwendung gelangten und wie es kommt, dass von dem Investitionskredite des Jahres 1903 nur mehr ein Betrag von 3 700 000 Kr. zur Verfügung steht. In jedem Falle glauben die Industriellen verlangen zu können, dass die volle und rechtzeitige Verwendung der Bau- und Investitionskredite durch die keineswegs dringende Rückerstattung der Investitionsschuld der Staatsbahnverwaltung von 80 000 000 Kr. nicht verhindert und verzögert werden darf. Sollte, wie voraussichtlich, der zur Verfügung stehende Investitionskredit für die als dringlich bezeichneten beschleunigten und vermehrten Bestellungen für die nothleidenden Industriezweige nicht ausreichen, so möge die Regierung und der Reichsrath allsogleich Veranlassung treffen, um auf gesetzlichem Wege bezüglich der Höhe und Termine der Bau- und Investitionskredite die Mittel zu beschaffen, um diese Bedürfnisse zu decken.

— **Eisenbahnerkongress.** Am 7. und 8. d. Mts. tagte in Wien der zweite österreichische Kongress von Eisenbahnbediensteten. Gegenstand der Verhandlungen bildete die Organisation, die Presse und die gesetzliche Regelung des Vertragsverhältnisses der Eisenbahnbediensteten.

Den Bericht zum ersten Gegenstande erstattete der Generalsekretär des sozialdemokratischen Eisenbahnerverbandes. Er hob zunächst hervor, dass die Eisenbahner trotz der seinerzeit erfolgten Auflösung der Eisenbahnerorganisation es verstanden haben, sich eine Organisation zu schaffen. Unter dem Drucke der Verhältnisse habe der kürzlich stattgehabte Lokomotivführertag beschlossen, dass die Lokomotivführerorganisation mit dem allgemeinen Eisenbahnerverbande Hand in Hand zu gehen habe. Damit sei ein gewaltiger Schritt auf dem Wege der Zusammenfassung aller Eisenbahner Oesterreichs in einen einzigen Fachverband gethan. Der Redner gibt eine statistische Darstellung der in Oesterreich bestehenden grossen und kleinen Eisenbahnervereinigungen, verbreitet sich über deren Zweck und Werth für die Eisenbahnbediensteten und schlägt schliesslich einen Beschluss vor, in welchem die Gründung einer alle Eisenbahnerklassen umfassenden Organisation als eine aus dem Interesse sämmtlicher Eisenbahner Oesterreichs sich ergebende Nothwendigkeit erklärt wird. Der Beschluss wurde unter grossem Beifall einstimmig angenommen.

Ueber den Punkt „Presse" berichtete der Schriftleiter des Fachblattes „Der Eisenbahner". Er verwies auf die grosse Bedeutung der Presse im allgemeinen. Für die Eisenbahnbediensteten sei die Presse noch mehr als für irgend eine andere Arbeiterklasse von Wichtigkeit; denn sie biete ihnen die Möglichkeit, in ihrem Kampfe um Verbesserung der Dienstverhältnisse bei den Eisenbahnen einen mächtigen Bundesgenossen zu werben: das Publikum. Letzteres sei im höchsten Maasse daran betheiligt, dass diese Verhältnisse eine Aenderung zu Gunsten der Bediensteten erfahren, weil die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in engstem Zusammenhange mit der Sicherheit aller die Eisenbahn benutzenden Personen stehen. Das Publikum müsse über die Gefahren aufgeklärt werden, welche aus der überlangen Arbeitszeit und der sonstigen Ueberanstrengung des Betriebspersonals der Bahnen erwachsen. Redner befürwortete die Schaffung eines grossen Centralorgans und richtete an die anwesenden Vertreter die Aufforderung, ihre kleinen Fachblätter aufzulassen und sich auf ein grosses Centralorgan zu einigen. Ein darauf abzielender Beschluss wurde einstimmig gutgeheissen.

Ueber die „Regelung des Vertragsverhältnisses der österreichischen Eisenbahner durch ein Gesetz" führte der Berichterstatter aus, dass die Wichtigkeit der Interessen der Eisenbahnbediensteten schon aus ihrer grossen Masse sich ergebe. Es kommen 250 000 Eisenbahner, mit den Familien 700 000 bis 800 000 Menschen, also ungefähr 4 % der Bevölkerung, in Betracht, welche an einer Regelung des Dienstverhältnisses betheiligt seien. Diese Masse biete eine Gewähr dafür, dass die derzeitigen Verhältnisse nicht länger so bleiben können und eine gesetzliche Regelung des Dienstverhältnisses erfolgen werde. Auch die eigenartigen Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes machen ein gesetzliches Eingreifen nothwendig. Redner besprach hierauf den von den sozialdemokratischen Abgeordneten seinerzeit eingebrachten Gesetzentwurf zum Schutze der Eisenbahner. Er unterzog hierbei die Verstaatlichungsfrage einer Erörterung und betonte, dass bei allen Vortheilen der Verstaatlichung diese mit Gefahren für die Eisenbahnarbeiter verbunden sei, weil der Staat nicht nur eine Kapitalmacht, sondern gleichzeitig auch eine Polizeimacht darstelle. Der Eisenbahnbetrieb brauche aber Leute mit Selbstständigkeit und Aufopferungsfähigkeit. Die Disziplin sei zwar im Eisenbahndienste unbedingt nothwendig, aber sie dürfe nicht zur Willkür werden.

Es wurde ein Beschluss gefasst, wonach sich der Kongress mit dem Inhalt des von den sozialdemokratischen Abgeordneten eingebrachten Gesetzentwurfes zum Schutze der Eisenbahner solidarisch erklärt und für dessen Verwirklichung einzutreten sich verpflichtet. Hierauf wurde der Kongress geschlossen.

— **Mantelplatten für Lokomotivkessel.** Für Lokomotivbauarten, welche besonders grosse Kessel besitzen, mussten bisher dreitheilige Feuerbüchsmantelplatten aus Kupferblech verwendet werden, da solche aus einem Stück hergestellte Platten, welche grössere Festigkeit aufweisen, in der nothwendigen Breite bis zu 3,2 m im Inlande nicht hergestellt werden. Mit Rücksicht hierauf ist seitens einer Staatsbahndirektion beim Eisenbahnministerium beantragt worden, den in einer grösseren Werkstatt der Staatsbahnen sich ergebenden Bedarf an solchen Mantelplatten aus dem Auslande zu decken. Das Eisenbahnministerium hat jedoch diesem Antrage keine Folge gegeben, sondern an die in Betracht kommenden inländischen Fabriken die Einladung gerichtet, durch Ausgestaltung ihrer Einrichtungen die Erzeugung von Kupferblechen in der nöthigen Grösse im Inlande zu ermöglichen.

— **Eine neue direkte Dampferverbindung Triest-Schanghai.** Die Verwaltung des österreichischen Lloyd plant zum Zwecke der Förderung der österreichischen Ausfuhr eine durchgreifende Reform ihres gesammten Verkehres. Als erste dieser Reformen kann der neue Chinafahrplan gelten, der von Neujahr 1903 in Kraft tritt und eine ganz wesentliche Verbesserung in den Verkehrsverhältnissen mit Ostasien bedeutet. Während bisher der Frachtenverkehr von Triest nach Schanghai in der Weise erfolgte, dass die Frachten direkt nur bis Bombay verladen werden konnten und von dort aus auf der Zweiglinie Bombay-Schanghai weiterbefördert werden mussten, wird ab Januar 1903 ein direkter Verkehr Triest-Schanghai eingeführt und gleichzeitig die Zahl der Fahrten auf dieser Linie wesentlich vermehrt. Im Jahre 1903 wird der Lloyd achtmal Schanghai anlaufen. Gleichzeitig mit der Einführung der neuen Linie Triest-Schanghai wird auch die Zahl der Fahrten nach Japan vermehrt und es werden von jetzt ab im Jahre 15 Fahrten nach Kobe unternommen werden, womit eine insbesondere im Interesse der Zuckerausfuhr gelegene Vermehrung der Verfrachtungsgelegenheiten nach Japan geschaffen wird.

Ungarn.

— **Sondergüterzüge.** Der „Pester Lloyd" bespricht die in jüngster Zeit sichergestellte Einlegung von Sondergüterzügen nach dem Auslande (vergl. Nr. 95 S. 1446 d. Ztg.) in überaus anerkennender Weise und würdigt deren Bedeutung für die Ausfuhr aus Ungarn. Bei Benutzung der neuen Züge werde es möglich, die aus Ungarn nach dem westlichen Zollauslande und nach England bestimmten Eiersendungen, lebendes oder todtes Geflügel sowie andere Lebensmittel bei Frachtgutaufgabe in einer so raschen Weise zu befördern, dass diese Beförderungsart geradezu als eine ideale zu bezeichnen sei. Es werde beispielsweise möglich sein, derartige Sendungen von Maria-Theresiopel (Szabadka) nach Frankfurt a/M. in 60 Std., Cöln in 71 Std., Herbesthal in 79 Std., Antwerpen in 87 Std., Ostende in 89 Std. und London in 120 Std. zu befördern. Welche Vortheile der Ausfuhr erwachsen, wenn diese hauptsächlich in der Zeit der Verkehrsanschwellung mit einer feststehenden, überaus kurzen Beförderungsdauer rechnen könne, brauche wohl nicht des weiteren erörtert zu werden. Jedenfalls erhalte die ungarische Lebensmittelausfuhr dadurch einen grossen Vorsprung gegenüber der italienischen und russischen Waare. Volle Gewähr dafür, dass diese Lieferfristen (höhere Gewalt ausgenommen) auch thatsächlich eingehalten werden, biete der Umstand, dass die Direktion der ungarischen Staatsbahnen die zur Auflieferung gelangenden Sendungen mit besonderen für die Beförderung von leichtverderblichen Gütern bestimmten Zügen veranlassen werde und dass in gleicher Weise für die Weiterbeförderung gesorgt sei. Um die neue Einrichtung in Ungarn zu fördern, habe sich die ungarische Lebensmitteltransport-Aktiengesellschaft in deren Dienst gestellt. Es stehe zu hoffen, dass von nächster Woche an diese Züge schon viermal wöchentlich verkehren werden.

— **Lokalbahn Hódmezö-Vásárhely-Makó-Nagy-Szentmiklós.** Das „Amtsblatt" verlautbart den Wortlaut der Konzession an die Munizipien der Komitate Csonád und Csongrad für den

Bau und Betrieb der Bahn Hódmezö-Vásárhely-Makó-Nagy-Szentmiklós, welche für diese als vollspurige Lokaleisenbahn zu erbauen und von den ungarischen Staatsbahnen mit Dampfkraft zu betreiben sein wird. Die Bau- und Einrichtungskosten sind mit 3688300 Kr. bemessen. Die neue Linie zweigt von der Station Hódmezö-Vásárhely der Linie Budapest-Szolnok-Szentes-Hódmezö-Vásárhely und Grosswardein-Hódmezö-Vásárhely der ungarischen Staatsbahnen ab und wird diese in der Station Makó mit der Linie Szeged-Makó-Arad-Brád der vereinigten Arader und Csanáder Komitatseisenbahnen und von dort aus in der Station Nagy-Szentmiklós mit der im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Valkány-Nagy-Szentmiklós-Varjas verbinden.

— **Die Legung des zweiten Gleises zwischen Köbánya-Oberstation und Budapest-Ferenczváros** zu Lasten des Budgets 1902 wurde nach dem von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen unterbreiteten Projekt vom ungarischen Handelsminister angeordnet.

Uebrige europäische Länder.

— **Das Gerücht eines Ankaufs der französischen Westbahn durch Pierpont-Morgan** war in den letzten Tagen in der französischen Kammer verbreitet. Dieser amerikanische Milliardär sollte die Mehrzahl der Aktien der Westbahn gekauft haben. Man sprach davon, dass nun der französische Staat schleunigst zum Ankauf der Westbahn schreiten müsse, um den Gelüsten der transatlantischen Milliardäre ein Ende zu machen. Das den Verstaatlichungsgedanken leidenschaftlich bekämpfende „Journal des transports" ruft hierbei in Erinnerung an ein früheres ähnliches Gerücht über den Ankauf einer französischen Bai am atlantischen Ozean durch den amerikanischen Trustkönig entrüstet aus: Ebenso wenig wie der Staat es je zugeben würde, dass zu Gunsten eines fremden Landes ein Stück unseres Besitzes an der See (domaine maritime) veräussert wird, ebenso wenig würde es einem Spekulanten, selbst wenn er den grössten Theil der Aktien einer Bahn zu erwerben imstande gewesen wäre, je gelingen, die Eisenbahngesellschaften nach seinem Belieben und seinen Interessen lenken zu können, da diese sich unter der strengen Aufsicht der Staatsgewalt befinden. Das „Journal des transports" betrachtet dieses Gerücht als einen letzten und schlechten Schachzug der Anhänger der Verstaatlichung der Westbahn. Sie hätten, so fügt es hinzu, wirklich etwas anderes ausfindig machen müssen, wenn sie von den Franzosen ernsthaft genommen werden wollen. Interessant ist, dass schliesslich aber auch dieses den Privatbahnen so günstige Blatt in der Staatsgewalt und Staatsaufsicht den wirksamsten Schutz gegen die amerikanischen Trustbestrebungen sieht.

— **Erneuerung des Betriebsvertrages mit den sizilianischen Bahnen.** Es verlautet mit ziemlicher Sicherheit, dass die Verwaltung der sizilianischen Bahnen der Regierung den Entwurf eines neuen Vertrages für die Weiterführung des Betriebes nach dem 1. Juli 1905 unterbreitet habe. Dazu ist zu bemerken, dass wegen der besonderen Verhältnisse dieser Bahnen bereits allgemein angenommen wird, dass die von mancher Seite verfochtene Verstaatlichung die sizilianischen Bahnen nicht einbeziehen werde, sondern sich nur auf die beiden grossen Bahnnetze des Festlandes zu beschränken hätte. Die wichtigsten Bedingungen des Vertragsentwurfes wären folgende: Den Besitzern der Gesellschaftsaktien würde ein Interesse von 4 % zuerkannt, allerdings wird nicht gesagt, ob auf den Nennwerth der Aktien (500 L.) oder auf ihren Börsenwerth, welcher gegenwärtig sehr hoch ist (670 L.); dem Personal würde ein gewisser Antheil an den Betriebsüberschüssen eingeräumt und ein Vertreter in den Verwaltungsrath berufen; die Gesellschaft übernimmt die Kosten für Ausbesserung und Erneuerung des Betriebsmaterials und würde dafür im Voranschlage eine bestimmte Summe auswerfen. Wären die wirklichen Ausgaben geringer als der Voranschlag, würde das Personal mit einem gewissen Prozentsatz am ersparten Betrage betheiligt; der grösste Theil des Reinertrages bliebe dem Staate; der Staat hätte direkte Vertretung im Verwaltungsrathe.

Gegenüber dem jetzigen Vertrage würden aber folgende einschneidende Aenderungen Platz greifen: Dem Staate würden anstatt eines von vornherein bestimmten Prozentsatzes an den R o h einnahmen, wie es bisher der Fall war, die Reineinnahmen vorbehalten bleiben. Die Angestellten haben Antheil an dem Gewinn des Ueberschusses, und die Erneuerung des Betriebsmaterials geht zu Lasten der Gesellschaft.

Die Regierung soll ferner die Absicht haben, sobald sie sich mit den sizilianischen Bahnen über den Vertrag geeinigt haben wird — und aus den betreffenden Verhandlungen werden sicher bedeutende Abänderungen obiger Vorschläge hervorgehen — das neue Betriebsübereinkommen mit den sizilianischen Bahnen so bald wie möglich dem Parlamente unterbreiten und damit einen doppelten Zweck verfolgen: die Angelegenheit des Betriebes der sizilianischen Bahnen wäre dann bereits geregelt, wenn die ungleich verwickeltere und bedeutendere Frage der Neuordnung des Betriebes der kontinentalen Netze zur Verhandlung kommt; die Regierung lernt ferner die Stimmung des Landes und des Parlaments kennen, da zweifelsohne bei der Debatte über die Betriebserneuerung der Bahnen Siziliens sowohl in der Presse als auch in den beiden Häusern grundsätzliche Meinungsäusserungen über die Art des Betriebes der Bahnen im allgemeinen abgegeben werden.

Jedenfalls verdient die Angelegenheit mit der grössten Aufmerksamkeit verfolgt zu werden, weil sie den Beginn der Verhandlungen über die grosse Eisenbahnfrage Italiens bedeutet, welche in den nächsten zwei Jahren ausgefochten werden wird, und weil sie vielleicht den Schlüssel für ihre Lösung abgeben kann.

— **Zur Frage des Baues der Jaltabahn.** Der Bau dieser Bahn am Südufer der Krim, der russischen Riviera, an der sich nicht nur die vornehme Welt des Zarenreiches versammelt, um Erholung zu finden und dem kalten Norden zu entfliehen, sondern zu der auch die vielen Kranken eilen, die von dem warmen, sonnigen Süden Heilung ihrer Leiden erhoffen, ist bekanntlich grundsätzlich bejahend entschieden worden und soll bei seiner Verwirklichung derart ausgeführt werden, dass die Bahn gleichzeitig einen Anschluss an das gesammte Eisenbahnnetz erhält. Die Frage über die Richtung dieser Bahn und den Zeitpunkt des Baubeginnes wird noch an zuständiger Stelle entschieden werden. Ausserdem ist bereits entschieden, dass die Bahn als Staatsbahn erbaut wird, um den vielen Privatinteressen, die hier sonst zur Geltung gebracht und den allgemeinen Interessen hindernd in den Weg treten könnten, ein für allemal aus dem Wege zu gehen. Für die von der Bahn einzuschlagende Richtung liegen gegenwärtig vier geplante Linienführungen vor: Ssewastopol-Jalta, Ssimferopol-Jalta, Bachtschissarai-Jalta, Ssewastopol-Jalta-Aluschta-Ssudak-Feodossija. Die letzte Linienführung erscheint theoretisch die am meisten wünschenswerthe zu sein, da sie das ganze Südufer der Krim umfasst, doch wird sie sich praktisch aus mancherlei Gründen nicht verwirklichen lassen. Bei Verwirklichung des Projektes Ssimferopol-Jalta glaubt sich Ssewastopol allzu sehr beeinträchtigt, so dass auch der Bau einer Bahn von Jalta nach Ssewastopol nothwendig erscheint. Sollten diese beiden Linien gleichzeitig zur Ausführung gelangen, so dürfte den meisten Bedürfnissen vollkommen Rechnung getragen werden. In diesem Sinne sind auch die dem Finanzminister während seiner Anwesenheit in Jalta vorgelegten Gesuche der örtlichen Gutsbesitzer abgefasst gewesen, und die Lösung der Baufrage wird wohl auch, wie angenommen wird, in diesem Sinne erfolgen.

Damit wäre dann allerdings einem Bedürfnisse, das der Personen- und namentlich in neuerer Zeit auch der Fremdenverkehr immer lebhafter hat hervortreten lassen, Befriedigung geschafft. Hoffentlich gilt von dieser Bahn: was langsam kommt, kommt gut, denn auffallen dürfte es, dass nicht schon längst hier, wo Hof und Gesellschaft im Herbst und Frühjahr zusammentreffen und im Winter Kranke in grosser Zahl sich aufhalten, eine Eisenbahn den Verkehr erleichterte.

Allerdings darf man nicht verkennen, dass Russland sehr viel wichtigere und grössere Aufgaben auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und der Verkehrserleichterung zu lösen hat, als die landschaftlich so herrliche Krim mit dem bequemen Verkehrsmittel auszurüsten. Aber die Krim ist ein vorgeschobener Posten, der von viel mehr Menschen beobachtet wird, als vielleicht die wichtigste Güterbahn im Innern des Landes, und daher auch von der Regierung selbst ganz besonders beachtet werden muss, schon um nicht falschen Urtheilen und unrichtigen Schlüssen den Weg durch die Welt zu ebnen.

Fremde Welttheile.

— **Den Entwurf einer Drahtseilbahn von der Station Mnyusi in das Gebirge von Ost-Usambara** (Deutsch-Ostafrika) legt Regierungsbaumeister Todsen in der „D. Kolonialztg." dar. Wir entnehmen seinen Ausführungen folgendes:

Die Verbindung der Pflanzungen von Ost-Usambara mit der Eisenbahn wird bislang durch zwei Wege vermittelt, beide sind aber für die Beförderung grösserer Transportmengen völlig ungeeignet. Da die Pflanzungen sich immer mehr auf die Fabrikation von Schnittholz legen, das sie an die Küste nach Tanga zum Verkauf senden (im Lande selbst ist kein Absatz vorhanden), so wird die Transportfrage vom Gebirge zur Bahn

immer brennender, und es erscheint zweckmässig, dasjenige Transportsystem zu suchen, welches die Holzabfuhr am billigsten gestaltet. Ausser den Pflanzungen hat auch die Usambarabahn ein Interesse an dem Zustandekommen einer guten Verbindung mit dem Gebirge, da ihr durch diese erhebliche Frachten zugeführt werden können.

Herr Todsen ist nun zu der Ansicht gekommen, dass das Gebirge mit seinen auf 50 000 000 ℳ geschätzten Holzbeständen am besten auf folgende Weise an die Eisenbahn angeschlossen wird: Von der Station Mnyusi aus wird eine etwa 5,5 km lange Drahtseilbahn angelegt, die zunächst auf eine Länge von 3 km durch das hügelige Tiefland bis an den Fuss des Gebirges führt und dann den steilen Hang der Berge hinaufsteigt, bis sie das Quellgebiet des Kwakwaekullo erreicht (siehe Böhler'sche Karte). Von hier aus ist es ohne grosse Schwierigkeiten möglich, sämmtliche Pflanzungen durch Erdbahnen (Waldbahnen von 60 cm Spur) zu erreichen. Wie dieses Netz von Waldbahnen auszubauen wäre, richtet sich in erster Linie danach, in welchem Umfang die Schnittholzfabrikation erweitert wird. Die Anlage neuer, mit besten Maschinen ausgerüsteter Sägemühlen wäre gleichfalls ins Auge zu fassen. Auf der Hochfläche des Gebirges Erdbahnen und nicht Seilbahnen auszuführen, empfiehlt sich deshalb, weil für die Anfuhr des Holzes zur Säge, die gleichzeitig mit diesen Gleisen erfolgen muss, die leichte Beweglichkeit der Erdbahnen nicht entbehrt werden kann.

Für das Projekt der Seilbahn sind folgende Höhen maassgebend: Die Station Mnyusi liegt auf rund + 280 m, der Endpunkt der Seilbahn auf der Hochfläche des Gebirges auf rund + 950 m. Die Bahn hat mithin in der Förderrichtung ein Gesammtgefälle von 670 m und arbeitet daher nach Art eines Bremsberges völlig selbstthätig, d. h. ohne Motor, indem die zu Thal gehenden mit Holz beladenen Wagen die leergehenden aufwärts befördern. Die Lebensmittal für die im Gebirge ansässigen Europäer und Eingeborenen können dabei gleichzeitig mit hinaufgeschafft werden.

Die Gesammtanlagekosten berechnet Todsen insgesammt auf 150 000 ℳ, wobei sämmtliche Eisentheile nach Angaben der Firma Adolf Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis auf 77 000 ℳ frei Hamburg veranschlagt werden. Deshalb hat der Betrieb der Seilbahn, um ertragfähig zu sein, aufzubringen: 1. Zur Verzinsung des Anlagekapitals mit 5 % 7 500 ℳ; 2. zur Amortisation des Anlagekapitals mit 4 % 6 000 ℳ; 3. die Kosten für Betrieb und Unterhaltung der Seilbahn, welche sich belaufen auf rund 6 500 ℳ, zusammen 20 000 ℳ.

Unter der Annahme eines Durchschnittstarifes von 4 ℳ für Beförderung einer Tonne über die ganze Strecke der Seilbahn werden die sämmtlichen Kosten daher gedeckt bei einer jährlichen Fördermenge von 5 000 t. Diese ist durch Vermehrung der Holzabfuhr wohl zu beschaffen. Ausserdem ist nicht zu vergessen, dass für die Pflanzungen die bisherigen Transportkosten für Lebensmittel usw. sich mindestens auf die Hälfte ermässigen. Die Pflanzungen haben daher in erster Linie an dem Zustandekommen der Seilbahn ein Interesse. Sollten diese aber nicht geneigt sein, die Kosten aufzubringen, so würde es sich verlohnen, eine besondere Gesellschaft zu gründen, welche den Bau und Betrieb der Seilbahn übernimmt und gleichzeitig Sägewerke im Gebirge anlegt, um sich die nöthigen Frachten zu sichern.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die am 20. November d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnete Station St. Peter bei Görz der Lokalbahn Görz-Haidenschaft — vergl. Nr. 95 S. 1450 d. Ztg. — ist am 5. Dezember d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Haltestelle Adelsdorf der Bahnlinie Forchheim-Höchstadt a. Aisch führt fernerhin die Bezeichnung Adelsdorf i. Obfr.

Zu dem **arithmetischen Fahrscheinverzeichniss** vom 1. Juni 1902 ist der Nachtrag II — gültig vom 1. Januar 1903 ab — herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 602 vom 12. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Ausgabe des II. Nachtrages zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 11. Dezember d. J.).

Nr. I 607 vom 4. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Einrichtung von Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Moskau und Odessa (abgesandt am 10. Dezember d. J.).

Nr. I 609 vom 9. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 11. Dezember d. J.).

Nr. III 1372 vom 4 Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die königliche Eisenbahndirektion Cassel, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 10. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

K. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 15. Dezember d. J. wird die neue 1 m-spurige Nebeneisenbahn Reichenbach i. V. unt. Bf.-Oberheinsdorf, die nur dem Güterverkehre dient, eröffnet. Der Betrieb erfolgt nach der Bestimmung der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands“. Ueber den Güterverkehr mit den beiden öffentlichen Ladestellen Unterheinsdorf und Oberheinsdorf geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft. (3287)

Am 15. Dezember 1902 wird die Bahnstrecke Kirchberg im Hunsrück-Morbach mit den Stationen Niederkostenz, Sohren, Büchenbeuren, Hirschfeld, Hochscheid, Holzverladestelle Zolleiche, Hinzerath und Morbach für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren und Leichen eröffnet.

Die Stationen Niederkostenz und Hirschfeld sind nur für den Personenverkehr eingerichtet; auf den Stationen Sohren, Büchenbeuren, Hochscheid, Hinzerath und Morbach können Personen, Reisegepäck, Leichen, lebende Thiere, Eil- und Frachtgüter abgefertigt werden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, ist in Büchenbeuren, Hochscheid und Hinzerath ausgeschlossen. Sprengstoffe können von und nach den Stationen der Neubaustrecke nicht abgefertigt werden. Die Holzverladestelle Zolleiche dient nur für den Holzverladeverkehr.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. Oktober 1899. (3288)

St. Johann-Saarbrücken, den 9. Dez. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Am 15. Dezember d. J. wird der an der Nebenbahn Kolberg-Köslin zwischen den Haltestellen Hohenfelde i. Pom. und Alt-Banzin neu eingerichtete Haltepunkt Wolfshagen i. Pom. für den Personenverkehr eröffnet.

Stettin, den 8. Dezember 1902. (3289)
Direktion.
Schirmer.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1903 wird die an der Strecke Osterode-Insterburg zwischen Bokellen und Matheninken gelegene Holzverladestelle Kranichbruch allgemein als Ladestelle für die Annahme und Auslieferung von Wagenladungsgütern, mit Ausschluss von Fahrzeugen und

sonstigen schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen, eröffnet. Sendungen von der Ladestelle dürfen nur unfrankirt, nach derselben nur frankirt und müssen in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft. (3290)

Königsberg i/Pr., den 9. Dezbr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr eingestellt:

In den Strecken Hadikfalva-Brodina und Karlsberg-Putna vom 6. bis 9. Dezember l. J. und auf den Kolomeaer Lokalbahnen vom 7. bis 10. Dezember l. J.

Wien, am 11. Dezember 1902. (3291)

5. Lieferfristverlängerung.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Wegen des ausserordentlichen Zuflusses von Gütern auf unseren Bahnhöfen infolge der anhaltenden Störung des Wasserverkehres sind die Lieferfristen vom 12. d. Mts. an verlängert und auf das dreifache der reglementsmässigen Lieferfristen festgesetzt worden.

Utrecht, den 13. Dezember 1902. (3292)

6. Güterverkehr.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, wird die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den bezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die gewöhnliche Frist von 12 Monaten.

Altona, den 12. Dezember 1902. (3293)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1903 kommt der Nachtrag 6 zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung, welcher Ergänzungen des Kilometerzeigers und sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 13. Dezember 1902. (3294)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Tarifheft B5.

Im Verkehre zwischen Mannheim Neckarvorstadt und den Stationen der Reichseisenbahnen:

a) Banzenheim, Buchsweiler, Hüningen, Kogenheim, St. Ludwig, Sierenz treten sofort geringe Entfernungsermässigungen,

b) Bühl, Devant-les-Ponts, Dutlenheim, Epfig mit Gültigkeit vom 1. Februar k. J. geringe Entfernungserhöhungen in Kraft.

Vom gleichen Zeitpunkte ab erhöhen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl im Verkehre zwischen Mannheim Neckarvorstadt und Alt-Münsterol Station und Grenze um je 0,02 ℳ für 100 kg.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (3295)

Frankfurt a/M., den 15. Dezember 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.
(Holzverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 gelangt Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe wird um den Preis von 0,30 ℳ käuflich abgegeben.

München, den 13. Dezember 1902. (3296)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-deutsch-russischer Gütertarif, Theil III.

Mit dem 15./28. Januar 1903 alten/neuen Stils treten im Ausnahmetarif 9 für Steinkohlen ab Schnittpunkt östlich für eine Anzahl von Stationen der Weichseleisenbahnen erhöhte Frachtsätze in Kraft. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen und die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 12. Dezbr. 1902. (3297)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Neumühl-Kutzdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin als Versandstation in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl des Berlin-Stettin-nordostdeutschen Gütertarifs (I/III) nach den Empfangsstationen Danzig l. Th., Danzig Ol. Th., Danzig W. B., Neufahrwasser Z. J., Elbing, Königsberg Ost- und Kaibhf. und Memel einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 12. Dezbr. 1902. (3298)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin.

(Gruppe III.)

Vom 15. Dezember d. J. ab treten direkte Frachtsätze im vorbezeichneten Verkehr für Beförderung von Sendungen von Friedenshoffnunggrube oberer Anschluss nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 10. Dezember 1902. (3299)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II und Staatsbahnwechseltarife mit der Tarifgruppe II.

In die Ausnahmetarife 9 S (für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen), welche Ausnahmesätze nach den Empfangsstationen für Schiffsbaueisen der Tarifgruppe II enthalten, wird mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. ab die Station Steinau a/O. als Empfangsstation aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 10. Dezember 1902. (3300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 15. Dezember d. J. erscheint zum Ausnahmetarife 6 der Nachtrag I, welcher u. a. neue Frachtsätze für Einzelsendungen von der Station Rellinghausen Nord des Direktionsbezirks Essen sowie nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster und sonstige Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Soweit bei letzteren Erhöhungen in Frage kommen, gelten dieselben erst vom 1. Februar 1903 ab.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 20 ₰ zu haben.

Essen, den 10. Dezember 1902. (3301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Im Verkehr zwischen Paderborn einerseits und den Stationen der Strecke Vehrte-Barnstorf, den Stationen Bad Nenndorf, Kirchlinteln, Lengerich, Piesberg, Rinteln und Salzuflen andererseits treten mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1902 ermässigte Entfernungen in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 9. Dezember 1902. (3302)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Der plötzlich eingetretene starke Frost hat auf den natürlichen und künstlichen Binnenwasserstrassen eine Behinderung des Weitertransportes grosser Gütermengen herbeigeführt. Soweit diese der Eisenbahn zur Erreichung ihres Bestimmungsortes zugeführt werden, kommen für die Eisenbahnbeförderung im Binnenverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen sowie im Verbandsverkehre mit den am Berlin-Stettin-sächsischen, norddeutsch-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, schlesisch-sächsischen, nordostdeutsch-sächsischen, thüringisch-hessisch-sächsischen und rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Güterverkehre betheiligten Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der königlichen Militärbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn widerruflich im Wege der Frachterstattung diejenigen Frachtsätze (seien dies regelmässig gebildete oder Ausnahmefrachtsätze) zur Anwendung, welche zwischen der ursprünglichen (deutschen) Versandstation und der eigentlichen (deutschen) Bestimmungsstation bestehen, sofern diese sich niedriger stellen als die tarifmässigen Frachtsätze von der Umschlag- zur Bestimmungsstation. Diese Frachtberechnung tritt auch bei denjenigen Gütern ein, die von einer Eisenbahnstation nach einem Wasserumschlagsplatze befördert sind, hier zur unmittelbaren Weiterbeförderung zur Wasserstrasse verladen wurden oder verladen werden sollten und demnächst auf den Linien der obenbezeichneten Eisenbahnen nach der eigentlichen Bestimmungsstation Beförderung finden. Den Absendern bleibt es überlassen, der Eisenbahnverwaltung den erforderlichen Nachweis zu erbringen.

Dresden, den 12. Dezember 1902. (3303)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) auf Seite 36 des Tarifheftes „Theil II" ist unter Ziffer 1 die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)" mit sofortiger Gültigkeit zu ändern in: „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger."

Frankfurt a/M., den 11. Dez. 1902. (3304)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schweizerisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Tarif vom 1. März 1900.

Am 1. Januar 1903 treten für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, sowie für Maschinen und Maschinentheile bei Aufgabe als Frachtgut von Uzwil, Station der schweizerischen Bundesbahnen, nach Eydtkuhnen transito zur Ausfuhr nach Nord-, Mittel- und Südrussland folgende Frachtsätze in Kraft:

bei Wagenladungen zu 5000 kg: 530 Cts. für 100 kg,
bei Wagenladungen zu 10000 kg: 442 Cts. für 100 kg.

Bromberg, den 12. Dez. 1902. (3305)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen.

Ausnahmetarif 14 für Zucker zur Ausfuhr.

Soweit im direkten Verkehr der k. bayer. Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen, ferner der Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr besteht, wird die Frist für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert, jedoch nur für solche Zuckersendungen, die bis einschliesslich 31. August 1904 auf der Station eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll.

München, den 11. Dez. 1902. (3306)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. Dezember 1902 tritt der Tarif für die Beförderung von Gütern auf der schmalspurigen Eisenbahn Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)-Oberheinsdorf in Kraft. Abdrücke davon können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 13. Dez. 1902. (3307)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1903 wird die Station Mölln i/L. des Eisenbahndirektionsbezirks Altona in den böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr einbezogen. Es werden die Frachtsätze der Station Zarrentin unter Anstoss von 5 ℳ für 10 t angewendet.

Dresden, den 13. Dezember 1902. (3308)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif ermässigte Sätze zwischen den Stationen Berent und Carthaus i/Wstpr. einerseits und den bisherigen sächsischen Empfangsstationen andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 13. Dez. 1902. (3309)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarife Theil II, Hefte 1—3 vom 1. Februar 1897.)

Ab 1. Januar 1903 wird die Station Hirt der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Talkstein (Speckstein) etc. aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfragen.

München, den 6. Dezember 1902. (3311)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird die bayerische Station Seulbitz in den elsass-lothringisch-Luxemburg-bayerischen Gütertarif vom 1 Juli 1895 und in den württembergisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Februar 1899 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 11. Dez. 1902. (3312)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holzausnahmetarif Theil IV, Heft 4 vom 1. Januar 1902.)

Am 1. Januar 1903 erscheint der II. Nachtrag, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des I. Nachtrages enthält.

München, den 11. Dez. 1902. (3313)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Güterverkehr.

Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juni 1899.

Mit Wirksamkeit ab 20. Dezember l. J. wird Serie b des Ausnahmetarifs 15 (Seite 14 des I. Nachtrags vom 1. Dezember 1899) wie folgt ergänzt:

Nach und von	Bad Kissingen	Bad Reichenhall	Bad Tölz	Bayreuth	Nürnberg Centralbahnhof	Nürnberg Nordbahnhof	Nürnberg Nordostbahnhof	Nürnberg Ostbahnhof	Rosenheim	Türkheim i/Bay.
Ermatingen	553	542	437	557	464	475	473	468	445	285

München, den 13. Dezember 1902. (3310)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 20. d. Mts. tritt für Kalksteine (Ausnahmetarif Nr. 42 A) zwischen Kunzendorf a. Biele und Tannwald-Schumburg S. N. D. V. B. und K. K. St. B. bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht ein direkter Frachtsatz von 63 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 13. Dezember 1902. (3314)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Strebichovic-Vinaric in das gemeinschaftliche Heft C vom 1. Dezember 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 ist die Station Strebichovic-Vinaric in den Kilometerzeiger und das alphabetische Stationsverzeichniss des vorgenannten gemeinschaftlichen Heftes C mit folgenden Daten aufzunehmen:

Abtheilung A.

Seite des gemeinschaftlichen Heftes	von oder nach	Bahnverwaltung	im Verkehre mit: Lindau Stadt – Kilometer	Lindau Stadt – Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	Lindau Stadt – Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	den übrigen Tarifstationen (Bludenz und westlich hiervon) bis zum Schnittpunkte I – Kilometer	I – Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	I – Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	II – Kilometer	II – Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	II – Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)
28	Strebichovic-Vinaric	St. E. G.	727	—	—	727	—	—	—	—	—

Wien, am 10. Dezember 1902. (3315)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Im Heft B 3 des Verbandstarifs werden mit sofortiger Gültigkeit folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II eingeführt:

Von	nach Konstanz Abtheilung I	nach Konstanz Abtheilung II	nach Singen Abtheilung I	nach Singen Abtheilung II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Mainz Hauptbhf. .	1,65	1,27	1,53	1,18
Waldhof	1,39	1,07	1,27	0,98

Frankfurt a/M., 11. Dez. 1902. (3316)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 20. d. Mts. treten direkte Frachtsätze zwischen einigen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Station Linz a/Rh. des Direktionsbezirks Cöln einerseits und den Stationen der Teutoburger Wald - Eisenbahn in Kraft. Am gleichen Tage wird das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs durch den Zusatz „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen" erweitert. Ferner werden für einige Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung wird die Station Ermelinghof des Direktionsbezirks Münster in den direkten Verkehr aufgenommen, zugleich auch als Versandstation in den Ausnahmetarif 6.

Münster, den 12. Dezember 1902. (3317)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 9 vom 1. Februar 1898.)

Ab 1. Januar 1903 gelangen zwischen der pfälzischen Station Speyer Hauptbhf. einerseits und Gablonz-Brandl, Station der Lokalbahn Reichenberg - Gablonz-Tannwald-Grünthal andererseits direkte Eil- und Stückgutfrachtsätze im Betrage von 12,31 ℳ pro 100 kg für Eilgut und je 6,22 ℳ pro 100 kg für die Stückgutklassen I und II zur Einführung.

München, den 10. Dezember 1902. (3318)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Ermässigte Frachtsätze für Säuresendungen ab Kasniau.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen für Salzsäure, Salpetersäure (Scheidewasser), Schwefelsäure (Nordhäuser-Oel, Oleum, Vitriolöl) und für aus diesen Säuregattungen gebildete gemischte Wagenladungen bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach	Von Kasniau — Heller für 100 kg
Bludenz, Buchs, Schaan-Vaduz, Strassenhaus . .	222
Bregenz, Hard - Fussach, Lauterach, Lindau (Stadt und Rangirbhf.), Lochau, Schwarzach	194
Dornbirn, Lustenau, St. Margrethen	200
Feldkirch, Rankweil . . .	211
Frastanz, Nendeln, Nenzing	217
Götzis, Hohenems	206

Wien, am 10. Dezember 1902. (3319)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Emshafenverkehr mit Oesterreich.

Verkehr zwischen den Emshafenstationen Emden, Emden Aussenhafen, Leer und Papenburg einerseits und österreichischen Stationen andererseits.

Einführung eines direkten Tarifes.

Am 1. Januar 1903 tritt für den obengenannten Verkehr ein Gütertarif (Theil II) in Kraft.

Derselbe enthält Zuschlagsbeträge zur Ermittelung direkter Frachtsätze für die obenbezeichneten Emshafenstationen auf Grund der in den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2 des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes für den Verkehr mit Bremen enthaltenen Frachtsätze.

Wien, am 10. Dezember 1902. (3320)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Direkte Frachtsätze für Petroleum etc. von Kolin und Kralup.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903 werden für die im Ausnahmetarife 19 des böhmisch - tiroler Verbandtarifes genannten Artikel, d. s.: Petroleum, roh oder raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin) etc. bei Einhaltung der in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen besonderen Bestimmungen folgende Frachtsätze berechnet:

Nach	Von Kolin (Oe. N. W. B. und St. E. G.)	Von Kralup (B. E. B., B. N. B. und St. E. G.)
	Frachtsätze in Hellern für 100 kg	
Imst . . .	204	205
Innsbruck .	194	195
Landeck .	208	209
Telfs . . .	200	201
Wilten . .	194	195
Wörgl . .	182	183

Wien, am 10. Dezember 1902. (3321)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Direkte Frachtsätze für Zucker von Jiritz.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903, werden für Zucker der Pos. Z—8 a des Tarifes, Theil I folgende Frachtsätze berechnet, u. zw.:

Von Jiritz (Station der Lokalbahn Brandeis a/Elbe-Neratowitz):

Nach	Eigenthumsbahn	Frachtsätze in Hellern für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Frachtsätze in Hellern für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief
Ala	S. B.	593	510
Auer	S. B.	544	468
Avio	S. B.	600	516
Blumau . . .	S. B.	518	445
Bozen-Gries .	S. B.	527	453
Brixen . . .	S. B.	491	421
Brixlegg . . .	S. B.	382	334
Bruneck . . .	S. B.	509	437
Calliano . . .	S. B.	579	498
Flaurling . .	K. K. St. B.	409	348
Flirsch . . .	K. K. St. B.	438	372
Franzensfeste .	S. B.	482	413
Fritzens - Wattens	S. B.	401	341
Hall	S. B.	401	341
Imst	K. K. St. B.	422	359
Innsbruck . .	S. B.	401	341
Jenbach . . .	S. B.	391	341
Kematen in Tirol . . .	K. K. St. B.	405	344
Klausen . . .	S. B.	500	429
Landeck . . .	K. K. St. B.	430	366
Lavis	S. B.	565	486
Matarello . .	S. B.	572	492
Matrei	S. B.	428	365
Mori	S. B.	586	504
Neumarkt-Tramin	S. B.	544	468
Niederdorf . .	S. B.	536	461
Oetzthal . . .	K. K. St. B.	417	354
Pettneu . . .	K. K. St. B.	443	377
Pians	K. K. St. B.	433	368
Roveredo . .	S. B.	586	504
Salurn	S. B.	551	474
St. Anton . .	K. K. St. B.	448	381
St. Michele . .	S. B.	558	480
Schönwies . .	K. K. St. B.	426	362
Schwaz . . .	S. B.	400	341
Silz	K. K. St. B.	417	354
Sterzing . . .	S. B.	464	397
Strengen . .	K. K. St. B.	438	372
Telfs	K. K. St. B.	409	348
Toblach . . .	S. B.	536	461
Trient	S. B.	565	486
Waidbruck . .	S. B.	509	437
Wilten . . .	K. K. St. B.	401	341
Wörgl	S. B. / K.K.St.B.	375	319
Zirl	K. K. St. B.	405	344

Das Auf- bezw. Abladen obliegt dem Versender bezw. Empfänger.

Wien, am 10. Dezember 1902. (3322)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Ermässigte Frachtsätze für getrocknete Pflaumen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 werden die im 2. Anhang des ab 1. Oktober 1899 gültigen Tarifes Theil II, Heft 4 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken) wieder in Kraft gesetzt, und bleiben dieselben bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 mit der Maassgabe in Wirksamkeit, dass das zum erwähnten Anhange gehörige Berichtigungsblatt — laut welchem die ermässigten Frachtsätze um 0,06 *M.* pro 100 kg zu erhöhen sind — unberücksichtigt bleibt.

Budapest, im Monat Dezbr. 1902. (3323)

Die Direktion
der königlich ungar. Staatseisenbahnen,
auch im Namen der betheiligten
Verwaltungen.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Frachtbegünstigung für Messing etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf oder bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903, werden von Prag k. k. St. B. und von Smichow k. k. St. B. nach Brixlegg oder vice versa für Messing, Kupfer in Blechen und Drähten, Metallabfälle (Bruchmetall) bei Aufgabe von mindestens:

a) 5000 kg,
b) 10000 „

der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür folgende Frachtsätze zur Anrechnung gebracht:

a) 318 }
b) 288 } Heller für 100 kg.

Wien, am 10. Dezember 1902. (3324)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Frachtbegünstigung für Zucker und Getreide von Prag bezw. von Neuhaus nach Landeck.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, werden

a) für Zucker aller Art, ausgenommen Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker von Prag (k. k. St. B.), Smichow (k. k. St. B.) und Hrabowka trans. (k. k. St. B.),
b) für Getreide von Prag (k. k. St. B.),
c) für Getreide von Neuhaus (k. k. St. B.)

nach Landeck bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende ermässigte Frachtsätze berechnet, wenn der Zucker bezw. das Getreide mittelst Strassenfuhrwerken über Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle nach der Schweiz ausgeführt wird, und zwar:

a) 184 }
b) 248 } Heller für 100 kg.
c) 241 }

Die Durchführung dieser Begünstigungen erfolgt im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe längstens nach einem Jahre, vom Zeitpunkt des beendeten Eisenbahntransportes an gerechnet, an die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck sowie gegen Beibringung der amtlichen Bestätigung, dass der Zucker bezw. das Getreide von Landeck via Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde.

Diese Refaktiesätze werden auch für solche Sendungen berechnet, die im landschaftlichen Lagerhause in Innsbruck reexpedirt werden.

Wien, am 11. Dezember 1902. (3325)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896.
Einführung direkter Frachtsätze für Schieferthon.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen

a) für Schieferthon, roh in Säcken, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken,
b) für Schieferthon, roh, unverpackt,

bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von	nach: Bregenz		Buchs		Lindau Stadt und Rangirbahnhof		St. Margrethen	
	Heller für 100 kg							
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Altkladno	190	—	—	—	178	—	194	—
Buschtěhrad	190	158	194	158	178	158	194	166
Duby	190	158	192	158	178	158	194	166
Kladno	—	—	—	—	178	—	192	—
Strebichovic-Vinaric	183	169	183	169	183	169	189	177

Die Frachtsätze der Abtheilung a) gelten nur für die Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete nach Maassgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A—V des Tariftheiles I, Abtheilung B der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.

Wien, am 10. Dezember 1902. (3326)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Staatsbahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, dann für Emballagen, gebrauchte, leere, im Verkehre mit Neschwitz.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903, gelangen

I. für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 6 der Güterklassifikation des Tariftheiles I vom 1. März 1896
a) in Mengen unter 5000 kg,
b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg }
c) „ „ „ 10000 „ } pro Frachtbrief und Wagen,
II. für Emballagen, gebrauchte, leere, der Pos. E 17 a der Güterklassifikation des Tariftheiles I vom 1. März 1896 in Mengen unter 5000 kg

bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Von oder nach	Bludenz, Bregenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Lindau (Stadt und Rangirbahnhof): I (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren)			(Emballagen, gebrauchte, leere)
	a	b	c	
	Heller für 100 kg			
Neschwitz Oe. N. W. B.	495	356	356	350

Wien, am 4. Dezember 1902. (3327)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, zum Tarif Theil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen, sowie zu den gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Neuauflage, gültig vom 1. Juli 1902.

Mit 1. Januar 1903 gelangen zur Einführung:

zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1 der Nachtrag I,
zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 2 der Nachtrag I,
zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 3 der Nachtrag IV,
zum Tarif-Theil I und Theil II für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen der Nachtrag II
und zu den gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betrie-

benen Privatbahnen der Nachtrag I.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Ueberdies sind in den Nachträgen zum Hefte 1 und 2 je ein neuer Separatabdruck der Güterklassifikation und in dem Nachtrage zum Heft 3 neue Tarife der Lokalbahnen Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg, sowie der Kremsthalbahn (Linz-Klaus-Steyrling, Unter-Rohr-Bad Hall) enthalten.

Die Gültigkeit der in Rede stehenden Nachträge beginnt mit 1. Januar 1903 und insoweit Erhöhungen durch dieselben eintreten, mit 15. Februar 1903. Eine Ausnahme hiervon bilden nur die vorerwähnten Separatabdrücke der Güterklassifikation, die lediglich jene Aenderungen bezw. Ergänzungen enthalten, welche durch den mit Kundmachung vom 17. November 1902 (enthalten im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" Nr. 132 vom 18. November 1902 unter Nr. 1038) veröffentlichten Nachtrag I zum Tarif Theil I, Abtheilung B der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen bedingt sind und die somit gleichzeitig mit dem genannten Nachtrage I, d. i. mit 1. Januar 1903 in Kraft treten.

Von den Aenderungen in der Güterklassifikation wird namentlich jene betreffend die Pos. E 6 (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren) angeführt, wonach nur mehr die unter lit. c und d der neuen Fassung enthaltenen minderwerthigen Artikel nach A, B, B tarifiren, wogegen die unter lit. a und b enthaltenen hochwerthigen Artikel nach I bezw. II, A.-T. III a und III b tarifiren.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar die Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2 je zum Preise von 1 Kr. 20 Hellern, der Nachtrag zum Hefte 3 zum Preise von 60 Hellern und der Nachtrag zum Tarife Theil I und Theil II für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen zum Preise von 20 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 6. Dezember 1902. (3328)

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. Januar 1903, für Erschwerungen und Frachterhöhungen 1. Februar 1903 tritt der Nachtrag III zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901 in Kraft.

Der Nachtrag enthält unter anderem die Aenderung und Ergänzung der Zwischenlagerungs- und Reexpeditionsbestimmungen, die Ergänzung der Klassengut- und Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 20 Hellern = 17 ₰ erhältlich.

Wien, am 11. Dezember 1902. (3329)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes Theil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 gelangt ein neuer Tarif Theil II, Heft 3, enthaltend Ausnahmetarife für diverse Artikel zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), sowie der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien), k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft andererseits zur Einführung.

Mit dem Tage der Einführung des neuen Tarifes treten die Tarife Theil II, Heft 2a, gültig vom 1. Juni 1897, und Theil II, Heft 3, gültig vom 1. Januar 1895 nebst sämmtlichen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare des Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 4 Kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. Dezember 1902. (3330)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

7. Verdingungen.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung nachstehender

Imprägnirstoffe

ist zu vergeben:

90 000 kg Zinkchlorid und
850 000 „ karbolsäurehaltiges Theeröl.

Die Bedingungen können von der unterzeichneten Stelle bezogen werden, bei welcher auch die Angebote verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Imprägnirstoffe" versehen bis

22. d. Mts., Vormittags 11 Uhr

portofrei einzureichen sind.

Heilbronn, den 8. Dezbr. 1902. (3331RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Vergebung von Bauarbeiten.

Wir haben die eiserne Dachkonstruktion mit massiver Bedachung über rund 14 700 qm überbaute Fläche zur Hallenanlage für den neuen Güterbahnhof zu Freiburg im Breisgau an eine leistungsfähige Unternehmung zu vergeben.

Die Verdingungsunterlagen — Pläne, Bedingungen, Beschriebe und Angebotsvordrucke — werden nur auf schriftliches Anverlangen und soweit der Vorrath reicht gegen vorherige Einsendung von 10 ℳ bis einschliesslich 20. Dezember d. J. abgegeben bezw. verschickt.

Angebote, welchen noch die vorgeschriebenen Zeichnungen, die zunächst nöthigen statischen Nachweisungen und die genauen Gewichtsberechnungen beizufügen sind, müssen bis am 17. Januar 1903 bei uns eingereicht sein. (Geschäftszimmer: Deutschordenstrasse Nr. 3 III. Stock.)

Freiburg, den 10. Dezember 1902. (3332)
Gr. Eisenbahnbauinspektion:
v. Stetten.

Verdingung von Kleineisen für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen.

Gruppe A: 2 740 100 Stück Hakenplatten für Holzschwellen, 2 558 000 Stück Hakenplatten für Eisenschwellen, 5 448 000 Stück Klemmplatten, 17 418 t Laschen und 462 000 Stück Unterlagsplatten;

Gruppe B: 1 652 t Hakenschrauben, 2 624 t Laschenschrauben und 4 109 t Schwellenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin am 7. Januar 1903, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 4. Februar 1903.

Essen (Ruhr), den 12. Dez. 1902. (3333)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien für das Etatsjahr 1903 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar: 500 kg Hanf, 100 kg Hanfgarn, 6 000 kg Bindfaden, 1 000 kg Plombenschnur, 2 000 m Bremsleinen, 45 000 m Lampendochte, 225 kg Fadendochte, 2 000 Stück Harzfackeln, 22 000 kg Plomben, 1 000 m Uhrgewichtsleinen, 16 750 m Packleinwand, 9 150 kg Heede, 12 800 m weissleinene Putzlappen, 45 000 Stück Putztücher aus ungebleichtem baumwollenen Garn, 27 000 Stück Putztücher aus Seidenabfall, 7 400 Stück Scheuertücher zum Reinigen der Fussböden, 8 700 Stück Putzleder (Fensterleder), 455 000 kg bunte und 395 000 kg weisse Putzbaumwolle.

Eröffnung der Angebote Dienstag, den 30. Dezember 1902, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 24. Januar 1903.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 80 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden.

Hannover, den 11. Dezember 1902. (3334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Oberbau- und sonstigen Arbeitsgeräthen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 13. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 12 stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Januar k. J.

Magdeburg, den 9. Dez. 1902. (3335)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 100. 20. Dezember 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Zusammenfassung des Verkehrs der Berliner Stadtbahn und der anschliessenden Vorortstrecken.

Als zur Zeit der Erbauung der Berliner Stadtbahn die Frage der Betriebsgestaltung auf dieser erörtet wurde, ging man von der Annahme aus, der Verkehr auf den Stadtgleisen und der Berlin umziehenden Ringbahn werde sich dauernd als ein in sich geschlossener Verkehr behandeln lassen. Der Verkehr zwischen Berlin und seinen ausserhalb der Ringbahn liegenden Vororten war, abgesehen von wenigen Ausnahmefällen, gering und beschränkte sich im wesentlichen auf an gewisse Tage gebundenen Vergnügungsverkehr. Dass sich auch die weiter abliegenden Vororte zu Wohnstätten der in Berlin arbeitenden Bevölkerung entwickeln würden und dadurch neben einem wesentlich verstärkten und regelmässigeren Ausflugsverkehr sich auch ein regelmässer täglicher Wohn- und Arbeitsverkehr entwickeln würde, konnte damals kaum vorhergesehen werden. Nach den namentlich in London auf Stadtbahnen gemachten Erfahrungen war man sich klar darüber, dass es, um ein rasches Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, nothwendig sei, den auf dem damaligen deutschen Eisenbahnen allgemein üblichen grossen Höhenunterschied zwischen Bahnsteigoberfläche und Wagenfussboden herabzumindern. Es boten sich hierzu zwei Möglichkeiten: entweder die Herstellung höherer Bahnsteige unter Beibehaltung der Fussbodenhöhe der gewöhnlichen Personenwagen oder die Beibehaltung der damals auf den deutschen Bahnen allgemein üblichen niedrigen Bahnsteige und die Beschaffung besonderer, von der Bauart der sonst gebräuchlichen abweichenden Wagen mit tiefer liegendem Fussboden. Man beschritt den letzteren Weg, einmal wegen der damals weit verbreiteten Ansicht, die hohen Bahnsteige erschwerten die Untersuchung der Wagen während des Aufenthalts auf den Stationen in unzulässiger Weise, und dann in der eingangs erwähnten Annahme, der Verkehr der Stadtgleise und der Ringbahn werde doch ein in sich geschlossener bleiben, so dass es unbedenklich sei, dafür auch dauernd besondere Betriebsmittel zu führen. Man kann nach dem heutigen Stande der eingetretenen Entwicklung nicht umhin, die damalige Entscheidung als einen Fehler zu bezeichnen, ohne dass man den Männern, die sie trafen, daraus einen Vorwurf machen kann. Beiläufig bemerkt, trat der Erbauer der Stadtbahn, Dircksen, mit Entschiedenheit für die Anlage hoher Bahnsteige ein, aber leider vergeblich.

Man beschaffte für die Stadtbahn also Wagen mit tiefer liegenden Fussböden, ausserdem aber stattete man auch die Lokomotiven und Wagen nicht mit der auf den sonstigen Strecken eingeführten Pressluftbremse aus, sondern mit der Luftsaugebremse, weil man diese nach den damaligen Erfahrungen für die besondere Betriebsweise einer Stadtbahn für geeigneter hielt, als jene.

Als sich später allmählich auch bei den von den Fernbahnen berührten Vororten das Bedürfniss herausstellte, ihren Verkehr mit der Stadt in anderer Weise zu pflegen, als dies durch die Fernzüge geschehen konnte, mussten hier auf den Ferngleisen — neben den Fernzügen — besondere Vorortzüge gefahren werden, und so wurden denn auch die Vorortzüge der Strecken, die mit der Stadtbahn in unmittelbarer Verbindung stehen, über die Ferngleise der Stadtbahn geleitet.

Aber mit dem stetig steigenden Vorortverkehr ergab sich mehr und mehr das Bedürfniss, für seine Befriedigung auf den nach aussen führenden Fernbahnen besondere Anlagen zu schaffen und diese in durchgreifender Weise von den Fernverkehrsanlagen zu trennen, um in der Abwicklung der beiden auf wesentlich von einander abweichenden Grundlagen beruhenden Verkehrsarten möglichst unabhänging von einander zu sein. Dabei entschloss man sich, die Anlagen und Betriebsmittel für den Vorortverkehr zwar der Eigenart dieses Verkehrs anzupassen, namentlich auch die innere Einrichtung der Wagen diesen besonderen Verkehrsbedürfnissen entsprechend zu wählen, man hielt aber zur Wahrung einer möglichst ausgiebigen Ausnutzung der beiderseitigen Anlagen und Betriebsmittel daran fest, sie so zu gestalten, dass sie jederzeit wechsel- und aushilfsweise für beide Verkehrsarten benutzt werden könnten. Hieraus ergab sich die Nothwendigkeit für den Vorortverkehr, zu hohen Bahnsteigen überzugehen, um das Aus- und Einsteigen nach Möglichkeit zu erleichtern und die dafür erforderliche Zeit möglichst abzukürzen.

Nach reiflichen Erwägungen wählte man das Maass von 76 cm über Schienenoberkante. Bei dieser Höhe braucht, wie bei den Bahnsteigen und Betriebsmitteln der Stadtgleise, nur ein Trittbrett der Wagen beim Ein- und Aussteigen benutzt zu werden; sie gestattet ausserdem den auf den Bahnsteigen stehenden Personen, die Abtheile des Zuges vollkommen zu übersehen, was für die rasche Abfertigung insofern von grossem Werthe ist, weil sich jeder davon überzeugen kann, in welchen Abtheilen noch Platz ist, und sie ermöglicht den Verkehr aller Fernbahnbetriebsmittel an diesen Bahnsteigen. Zweifellos wäre für die rasche Abfertigung der Züge eine noch grössere Höhe der Bahnsteige, nämlich bis auf die Höhe der Wagenfussböden, wie sie z. B. auf der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn eingeführt ist, noch günstiger gewesen. Aber eine solche Höhe wäre nur möglich gewesen, wenn man auch für den Vorortverkehr Wagen eingeführt hätte, die nicht nur in der inneren Einrichtung, sondern auch im ganzen Aufbau sich von der auf den Fernbahnen üblichen Bauart unterschieden hätten; auch hätte man auf die Möglichkeit, Fernbahnbetriebsmittel an den Vorortbahnsteigen vorbeizufahren, verzichten müssen. Denn man hätte die Bahnsteige, zur Vermeidung einer beim Aussteigen gefährlichen, breiten Lücke zwischen Wagen und Bahnsteigkante, wesentlich näher an das Gleis rücken müssen, als bei nur 76 cm Höhe, und dadurch wäre es unmöglich geworden, mit den mit Trittbrettern versehenen Wagen gewöhnlicher Bauart an den Bahnsteigen vorbeizufahren. Die Wahrung des so überaus wichtigen Gesichtspunktes, Betriebsmittel und Anlagen für beide Verkehrsarten benutzen zu können, schloss daher die Annahme einer grösseren Höhe als 76 cm aus.

Die Anlage hoher Bahnsteige kam zuerst beim Ausbau der Wannseebahn als selbstständiger Vorortbahn, jener bemerkenswerthen ersten Herstellung besonderer Vorortgleise und Vorortstationen, die allen späteren derartigen Anlagen als Muster gedient hat, zur Ausführung und fand später auch bei Herstellung besonderer Vorortgleise auf anderen Fernbahnstrecken Anwendung. Dabei konnte die Thatsache, dass die besonderen Stadtbahnwagen an Bahnsteigen von 76 cm Höhe nicht verkehren können, bei der Anlage besonderer Vorortgleise auf den Strecken, die mit der Stadtbahn nicht in unmittelbarer Verbindung stehen, bei denen also ein Uebergang von Stadtbahnzügen nicht in Frage kommen konnte, wie ausser bei der Wannseebahn auch bei der Anhalter-, Stettiner- und Nordbahn, nicht als besonders störend empfunden werden. Anders lag die Sache dagegen bei den Strecken, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Stadtbahn stehen, so namentlich bei der Strecke nach Erkner, deren Vorortverkehr gleichfalls die Herstellung besonderer Vorortgleise erforderte und in regsten Wechselbeziehungen mit der Stadtbahn steht.

Hier war die Entscheidung zu treffen, ob man bei Anlage von hohen Bahnsteigen etwa dauernd darauf verzichten könnte, die Stadtbahnbetriebsmittel auf die Vorortbahn übergehen zu lassen, oder ob man, um dies zu ermöglichen, auch auf den Vorortstrecken bei niedrigen Bahnsteigen bleiben sollte, oder endlich, ob etwa, bei Herstellung 76 cm hoher Bahnsteige, der Umbau der Stadtbahnwagen in solche mit gewöhnlicher Fussbodenhöhe geboten erscheine, um so die Ungleichheit der beiderseitigen Betriebsmittel und die lästige Beschränkung in ihrer gegenseitigen gleichmässigen Benutzung endgültig los zu werden.

Die Entscheidung konnte nur im Sinne der letzten Frage fallen.

Die Anlage niedriger Bahnsteige auf den Stationen an den Vorortgleisen der schlesischen Strecke nach Erkner, die regelmässig einen lebhaften und zeitweise einen recht bedeutenden Verkehr zu bewältigen haben, erschien von vornherein ausgeschlossen. Es konnte sich höchstens darum handeln, ob es angängig erschiene, die Trennung zwischen Stadt- und Vorortverkehr auf dieser Strecke dauernd aufrecht zu erhalten und die Vorortzüge auch nach der Herstellung der besonderen Vorortgleise ausserhalb Berlins innerhalb der Stadt dauernd über die Ferngleise der Stadtbahn zu leiten.

Die Herstellung besonderer Vorortgleise neben den nach aussen führenden Ferngleisen erfolgt zu dem Zwecke, die beiden Verkehrsarten möglichst von einander zu trennen, namentlich um zu erreichen, dass die Vorortzüge unbehindert von den im Fernverkehr oft unvermeidlichen Verspätungen in dem für den Vorortverkehr nothwendigen regelmässigen, sog. starren Fahrplan verkehren können. Es ist einleuchtend, dass dieses Ziel nur zum Theil erreicht werden kann, wenn die Vorortzüge innerhalb der Stadt wieder die Ferngleise benutzen, zu deren Vermeidung ausserhalb mit grossen Kosten besondere Vorortgleise angelegt worden sind. Es kann daher für die Regelmässigkeit des Betriebes nur förderlich sein, wenn die Vorortzüge auf der Stadtbahn von den Fern- auf die Stadtgleise verlegt werden, auch die Regelmässigkeit des Fernverkehrs kann dabei nur gewinnen, und endlich können auf diese Weise die zahlreichen Stationen der Stadtbahn, die nur an den Stadt-, nicht auch an den Ferngleisen angelegt sind, in den Vorortverkehr einbezogen werden, was der Verkehrsentwicklung gewiss zu Gute kommen wird.

Aber es stehen der Ueberleitung der Vorortzüge der Strecke nach Erkner auf die Stadtgleise auch recht grosse Schwierigkeiten entgegen, die theilweise in den baulichen und Gleisanlagen des Schlesischen Bahnhofs, namentlich aber in der erforderlichen Umgestaltung der Stadtbahnstationen begründet sind. Denn es kann selbstverständlich keinem Zweifel unterliegen, dass, wenn man sich einmal entschliesst, den so wichtigen Vorortverkehr der schlesischen Strecke auf die Stadtgleise überzuleiten, dann auch die Beseitigung der Besonderheit der Stadtbahnbetriebsmittel ins Auge gefasst werden musste, um auch im Verkehr der Stadtbahn und der anschliessenden Vorortlinien eine uneingeschränkte Benutzung aller Betriebsmittel, die für den ganzen Betrieb von grossem Nutzen ist, zu erreichen. Damit aber in der Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen keine Verschlechterung gegen den jetzigen Zustand eintritt, ergibt sich die Nothwendigkeit, die Stadtbahnsteige gleichfalls auf 76 cm über Schienenoberkante zu erhöhen, und da endlich die Vorortzüge nach Erkner oft in grösserer Länge gefahren werden müssen, als dies z. Zt. bei der Kürze mancher Stadtbahnsteige auf den Stadtgleisen angängig ist, so ergibt sich noch die weitere Nothwendigkeit, mehrere Stadtbahnsteige zu verlängern.

Aber trotz dieser sehr erheblichen Schwierigkeiten hat sich die Staatseisenbahnverwaltung doch entschlossen, diesen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse zu thun, und nachdem die zu seiner unmittelbaren Ausführung erforderlichen, langwierigen Vorarbeiten sowie die Vorortgleise nach Erkner seit kurzem im wesentlichen vollendet sind, soll mit der Durchführung der Maassregel kurz nach Neujahr 1903 begonnen werden.

Wie bemerkt, ist es hierzu erforderlich, die besonderen Stadtbahnwagen auf die in der Höhe des Fussbodens allen übrigen Personenwagen gleiche Form der Vorortwagen umzubauen; ferner erscheint es dringend erwünscht, bei dieser Gelegenheit auch das besondere Bremssystem der Stadtbahnzüge durch das bei den übrigen Berlin berührenden Zügen eingeführte Bremssystem zu ersetzen, und endlich erheischt die Maassregel die Erhöhung, z. Th. auch die Verlängerung der zu den Stadtgleisen gehörigen Bahnsteige. Und da die Stadtbahnzüge bekanntlich zum grossen Theil auf die Ringbahn übergehen und an dieser Betriebsführung im wesentlichen festgehalten werden soll, so müssen auch die Bahnsteige der Ringbahn erhöht werden. Bei der Eigenart des Stadtbahnverkehrs ist es geboten, für die Durchführung einer solchen Maassregel, die selbst bei der allerbesten und gründlichsten Vorbereitung nicht ohne vorübergehende Erschwernisse für Betrieb und Verkehr, namentlich auch für die Reisenden, durchführbar ist, nicht nur eine verkehrsschwache Zeit auszusuchen, sondern auch dafür zu sorgen, dass die Zeit, während welcher

vorübergehende Einrichtungen mit ihren unvermeidlichen Verkehrserschwernissen schlechterdings nicht entbehrt werden können, auf das denkbar kürzeste Maass eingeschränkt wird. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend ist für den ersten Schritt der Durchführung, der vorzugsweise von Verkehrserschwernissen begleitet sein wird, die Zeit zwischen Neujahr und Ostern in Aussicht genommen.

Von den ersten Tagen des Januar an beginnend werden die alten Stadtbahnwagen aus dem Verkehr gezogen und einstweilen durch Vorort- und gewöhnliche Personenwagen, die aus allen Theilen des weiten Staatsbahnnetzes zusammenzuziehen sind, ersetzt werden. Die Stadtbahnwagen werden dann in möglichst zahlreichen Werkstätten umgebaut, ebenso zu gleicher Zeit die Lokomotiven hinsichtlich des Bremssystems usw., und die Vorbereitungen sind so getroffen, dass dieser ganze Umbau der Betriebsmittel in kürzester Frist, jedenfalls bis zum Eintritt des stärkeren Frühjahrsverkehrs, vollendet sein wird.

Inzwischen sollen auch die Vorbereitungen zur Erhöhung der Bahnsteige, mit denen schon seit einiger Zeit begonnen worden ist, so gefördert werden, dass die Erhöhung auf den eigentlichen Stadtbahnstationen und einigen Ringbahnstationen mit besonders starkem Verkehr im Laufe des März 1903 durchgeführt werden kann. Die Erhöhung dieser Bahnsteige soll durchweg in Cementeisenbau und nur in der Nacht während der Betriebspause ausgeführt werden; dabei ist angenommen, dass die Erhöhung auf jeder Station in je einer Nacht bewirkt werden kann, um zu vermeiden, dass etwa Bahnsteige in theils hoher, theils niedriger Lage vom Publikum benutzt werden müssen. Soweit nothwendig, werden die auf den Bahnsteigen aufgestellten Buden usw. schon vor der für die Erhöhung in Aussicht genommenen Nacht höher gesetzt. Die Erhöhung der Bahnsteige der Ringbahnstationen mit geringerem Verkehr ist späterer Zeit vorbehalten.

Bei dieser Durchführungsweise der mehrgedachten Maassregel lässt es sich nicht vermeiden, dass während eines Zeitraumes von $2\frac{1}{2}$ bis 3 Monaten die Stadtbahnzüge mit hochliegendem Wagenfussboden an den niedrigen Bahnsteigen verkehren, wodurch zweifellos das Ein- und Aussteigen erschwert wird. Aber die Staatseisenbahnverwaltung gibt sich der Hoffnung hin, dass dieser Zustand zur Zeit des schwächsten Verkehres ohne erhebliche Belästigung wird ertragen werden können, besonders wenn, wie beabsichtigt, in allen Wagen durch Plakate auf den grösseren als bisher üblichen Höhenunterschied hingewiesen und namentlich zu vorsichtigem Aussteigen ermahnt wird. Diese Annahme dürfte um so eher berechtigt sein, wenn man berücksichtigt, dass schon jetzt die Vorortzüge der Görlitzer Strecke auf den Stadtgleisen und die sonstigen Vorortzüge auf den Ferngleisen anstandslos mit hochliegendem Wagenfussboden an niedrigen Bahnsteigen verkehren.

Zudem ist eine solche Uebergangszeit schlechterdings nicht zu vermeiden, um die geplante, für den ganzen Verkehr zweifellos sehr segensreiche Maassregel durchzuführen, da es ganz ausgeschlossen ist, die Erhöhung der sämmtlichen Bahnsteige und die Zurückziehung aller Stadtbahnbetriebsmittel etwa gleichzeitig in der nämlichen Nacht durchzuführen. Die Frage einer solchen Ausführung war aufs reiflichste erwogen worden, aber sie konnte schon um deswillen nicht in Betracht kommen, weil für die Zurückziehung der alten Stadtbahnwagen nur der Januar in Betracht kommen konnte, in diesem Monat der schärfsten Fröste aber andererseits die Möglichkeit, die Erhöhung der Bahnsteige in Cementeisenbau herzustellen, d. h. in der für den vorliegenden Zweck zweifellos geeignetsten, besonders auch die rascheste Fertigstellung sichernden Ausführungsweise im höchsten Maasse fraglich erschien. Vielmehr gebot die für solche Ausführung zu verlangende Güte der Arbeit gebieterisch, die Ausführung in frostfreie Jahreszeit zu verlegen. Es wäre aber ausserdem selbst in Berlin kaum möglich gewesen, die für die Leistung einer so umfangreichen Arbeit in einer Nacht erforderliche Zahl geschulter Arbeitskräfte bereit zu stellen.

Wenn auch mit dem Umbau der Betriebsmittel und der Erhöhung der Stadtbahnsteige ein sehr wesentlicher, vielleicht der schwierigste Theil der geplanten Arbeiten vollendet sein wird, so sind, bis die Vorortzüge von und nach Erkner auf die Stadtgleise übergeleitet werden können, doch noch weitere wichtige und schwierige Bauten auszuführen. Zunächst müssen, wie bemerkt, einzelne Bahnsteige verlängert werden, hierunter namentlich der Bahnsteig des Bahnhofes Jannowitzbrücke, eine Ausführung, die grosse Schwierigkeiten bietet. Des weiteren ist es nothwendig, östlich des Schlesischen Bahnhofes eine schienenfreie Unterführung des Stadtbahngleises von Stralau-Rummelsburg unter den Vorortgleisen nach Erkner herzustellen und daselbst auch noch andere bauliche Aenderungen vorzunehmen, Bauten, die um so mehr Schwierigkeiten bieten, als sie ohne Störung des Betriebes durchgeführt werden müssen. Endlich erscheint es angemessen, bei Gelegenheit der beabsichtigten Aenderungen in der Betriebsführung auch die Züge der Bahn nach Wriezen, die zur Zeit grossentheils in Lichtenberg-Friedrichsfelde enden, bis in den Schlesischen Bahnhof einzuführen, wozu gleichfalls die Ausführung umfassender in den Ostgüterbahnhof hineinreichender Arbeiten erforderlich wird. Die Ausführung aller dieser Arbeiten ist an die bessere Jahreszeit gebunden und erfordert zum Theil längere Zeit, so dass ihre Vollendung erst in der ersten Hälfte des Jahres 1904 zu erwarten ist. Demgemäss kann auch die Ueberleitung der Vorortzüge der Strecke nach Erkner auf die Stadtgleise der Stadtbahn erst im Jahre 1904 erfolgen. Zu gleicher Zeit sollen auch die über die Stadtbahn geleiteten Vorortzüge nach Wannsee und Potsdam, die schon jetzt vielfach mit den Zügen der schlesischen Strecke zu durchgehenden Zügen zusammengestossen sind, was auch beizubehalten wäre, auf die Stadtgleise übergehen.

Es werden also demnächst die Vorortzüge der genannten beiden Strecken und die der Görlitzer Bahn, die die Stadtgleise schon jetzt benutzen, auf diesen verkehren und demgemäss auch an allen Stadtbahnstationen anhalten. Ferner ist beabsichtigt, einige Stadtbahnzüge auf der Ostbahn nach Lichtenberg-Friedrichsfelde — wo für die Stadtbahn ein ausgedehnter Abstellbahnhof angelegt wird — und weiter bis Kaulsdorf zu leiten, so dass auch diese Vorortstrecke von Zügen, die die Stadtgleise befahren, bedient werden wird. Es bleiben von den mit der Stadtbahn in unmittelbarer Verbindung stehenden Strecken mit Vorortverkehr dann noch die Linie nach Spandau-Nauen und die Ostbahnstrecke jenseits Kaulsdorf bis Straussberg übrig, deren Züge auch später über die Ferngleise der Stadtbahn geleitet werden sollen. Die Züge der letzteren Strecke sollen dabei schon von Kaulsdorf aus auf den Ferngleisen über Rummelsburg geführt werden, würden also die zwischen Kaulsdorf und dem Schlesischen Bahnhof liegenden Stationen, die, wie bemerkt, von verlängerten Stadtbahnzügen bedient werden sollen, nicht mehr berühren. Eine Ueberleitung auch der Züge der genannten beiden Strecken, die man, soweit angängig, zweckmässig zu durchgehenden Zügen zusammenstossen wird, auf die Stadtgleise erschien wegen der dabei unvermeidlichen Kreuzungen verschiedener Fahrwege in Schienenhöhe im Schlesischen Bahnhof und im Bahnhof Charlottenburg, die weder im Interesse der Pünktlichkeit noch der Sicherheit des Betriebes zulässig waren, ausgeschlossen.

Man darf wohl erwarten, dass sich die Durchführung der vorbeschriebenen Maassnahmen für die weitere Entwickelung des Berliner Vorortverkehres als segensreich erweisen wird.

B—m.

Aenderungen und Erweiterungen der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Vom Regierungsrath a. D. Kemmann zu Berlin.

Im Laufe der bisherigen Betriebsführung des Unternehmens sind verschiedene wichtige Aenderungen und Erweiterungen in die Wege geleitet worden, die theils die Stammstrecke betreffen, theils sich auf die Weiterführung der Bahnlinie beziehen. Im folgenden sollen verschiedene Aenderungen, welche in der Betriebsführung der Stammstrecke vorgenommen sind, besprochen sowie einige Mittheilungen gemacht werden über den Stand der Verhandlungen betreffend die Weiterführung der Bahn ins Stadtinnere Berlins und namentlich auch in westlicher Richtung auf dem Gebiete von Charlottenburg.

1. Aenderungen in der Betriebsführung der Stammstrecke Zoologischer Garten-Potsdamer Platz-Warschauer Brücke.

Die erste Theilstrecke der Hoch- und Untergrundbahn vom Potsdamer Platz nach dem Stralauer Thor, die Oststrecke, wurde eröffnet am 15./18. Februar d. J., die Weststrecke Potsdamer Platz-Zoologischer Garten am 11. März d. J., und der durchgehende Verkehr vom Zoologischen Garten nach dem Stralauer Thor — ohne Berührung des Bahnhofes am Potsdamer Platz — wurde am 25. März d. J. hergestellt. Auf jeder dieser drei Linien bestanden anfänglich Zugfolgen von 10 Minuten, die sich auf den gemeinsam befahrenen Strecken ausserhalb des Gleisdreiecks zu der vertragsmässig zu leistenden Mindestzugfolge von 5 Minuten auf jedem Gleis ineinanderfügten. Der Betrieb wurde so geführt, dass Züge vom Stralauer Thor über den Bahnhof Potsdamer Platz zum Bahnhof Zoologischer Garten fuhren und ohne Berührung des Potsdamer Platzes nach dem Stralauer Thor zurückkehrten und umgekehrt. Dieser Betrieb besteht auch heute noch, aber auf der Weststrecke Zoologischer Garten-Potsdamer Platz ist er seit dem 7. Juli d. J. durch Einschieben von Pendelzügen verstärkt, die alle 10 Minuten in jeder Richtung verkehren. Hiernach ist erreicht, dass man in den verkehrsreichsten Stunden auf der Weststrecke zwischen dem Zoologischen Garten und dem Bahnhof Bülowstrasse alle 2, 3 und 5 Minuten und zwischen Zoologischer Garten und Potsdamer Platz alle 5 Minuten nach jeder Richtung einen Zug hat. Der Betrieb der Hochbahn ist sodann am 17. August d. J. bis zum Bahnhof an der Warschauer Brücke ausgedehnt worden, so dass nunmehr die ganze Bahn so betrieben wird, wie es zur Zeit der Eröffnung vorgesehen war. Am 15. d. Mts. ist endlich noch die Strecke Zoologischer Garten-Knie in den Betrieb einbezogen worden.

Der Betrieb der Endbahnhöfe wurde in verschiedener Weise gehandhabt. Sowohl auf der Haltestelle Potsdamer Platz als auf der Haltestelle Zoologischer Garten zogen ursprünglich die Züge, nachdem sie eingefahren und die Fahrgäste ausgestiegen waren, vom Ankunftsteig auf ein Ausziehgleis vor und setzten dann zur Aufnahme der neuen Fahrgäste an den anderen Bahnsteig zurück, so dass Ankunft und Abfahrt vollständig von einander getrennt gehalten wurden. Solange der Endbahnhof an der Warschauer Brücke nicht in Betrieb war, konnte eine derartige Abfertigung auch auf dem Bahnhof Stralauer Thor durchgeführt werden. Auf dem Bahnhof Zoologischer Garten fehlte es aber anfänglich auch an einem derartigen Ausziehgleis und der Betrieb wurde vorübergehend so geführt, dass das eine der rückwärtigen Hauptgleise als Ausziehgleis benutzt wurde, d. h. nach der Einfahrt setzte der Zug in umständlicher Weise mit einer Rückwärtsbewegung auf einer Weichenverbindung in das Abfahrtgleis über, wobei es freilich unausbleiblich war, dass Gleisstrecken gegen die Fahrrichtung befahren werden mussten. Immer war aber auch hier streng daran festgehalten, dass der eine Bahnsteig nur für die Ankunft, der andere nur für die Abfahrt benutzt würde. Erst seit Eröffnung des Bahnhofes an der Warschauer Brücke ist von dem Grundgedanken, den einen Bahnsteig ausschliesslich für die Abfahrt und den anderen ausschliesslich für die Ankunft zu benutzen, abgewichen worden; der eingefahrene Zug nahm hier sofort die neuen Fahrgäste auf, um alsdann ohne Verschubbewegungen den Lauf wieder fortzusetzen. Die Gleise liegen hier einzeln zwischen Zungensteigen, und nach hergebrachter Art gedachte man den Verkehr so zu handhaben, dass, während die Fahrgäste an der einen Seite den Zug verliessen, an der anderen vom Nachbarbahnsteig gleichzeitig neue Fahrgäste einsteigen konnten. Während sich dieses Verfahren bei Abtheilwagen, beispielsweise auf der Londoner Untergrundbahn (Stationen Moorgate Street, Broad Street usw.), durchaus bewährt hat, ist es auf der elektrischen Hochbahn in Berlin wieder verlassen worden, da bei der Einrichtung der Berliner Wagen, die mit Längsbänken und Ausgängen an den Enden versehen sind, eine genügend schnelle Abfertigung damit nicht erzielt werden konnte.

Die grundsätzliche Anwendung des Ausziehgleises auf einem Endbahnhof entspringt aus dem Gedanken des Ein- und Aussteigens ausschliesslich an derselben Zugseite, der rechten bei Anwendung von Aussensteigen. Von einer solchen Fahrordnung ist die anderweitig übliche Art der Zugabfertigung mit Hilfe von Weichenkreuzen, die vor dem Endbahnhof zwischen die Hauptgleise eingelegt sind, verschieden. Ich darf daran erinnern, dass die letztgenannte Art der Abfertigung beispielsweise bei der 1891 eröffneten elektrisch betriebenen City und Südlondonbahn von Anfang an üblich war und bei einer Zugfolge von 3 Minuten jahraus jahrein anstandslos durchgeführt worden ist. In Berlin gingen die Meinungen darüber auseinander, welche Art der Abfertigung anzuwenden sei. Während die Firma Siemens & Halske das Rechtsein- und -Aussteigen überall, wo irgend angängig, beibehalten wissen wollte, weil die betriebssicherere Abfertigung mittelst Ausziehgleises den Vorzug verdiene — was an sich gewiss nicht zu bestreiten ist —, war man in den Kreisen der Hochbahngesellschaft der Meinung, dass das andere Verfahren auch für Berlin nicht grundsätzlich von der Hand gewiesen werden könne, wenn es für die Verkehrszwecke einen erheblichen Vortheil biete, um so weniger, als an dem östlichen Endpunkt der Bahn diese Abfertigung ohnehin schon in Aussicht genommen war. Die Vertreter der Hochbahn haben schliesslich mit ihrer Anschauung die Oberhand behalten, und daraufhin ist eine sehr bedeutende Verbesserung in den Verkehrsverhältnissen am Bahnhof Potsdamer Platz zurückzuführen, die dadurch herbeigeführt ist, dass ein schon vorhandenes Weichenkreuz vor dem Endbahnhof für den fahrplanmässigen Zugverkehr in Benutzung genommen wurde. Es hatte sich schon von der ersten Zeit des Betriebes an das Bedürfniss herausgestellt, für die vom Westen nach dem Osten und umgekehrt fahrenden Reisenden nicht allein die unmittelbar durchgehenden Züge, sondern auch die über den Bahnhof Potsdamer Platz führenden benutzbar zu machen, und sehr häufig war es vorgekommen, dass Fahrgäste für diese durchgehenden Fahrten einen falschen Zug benutzten. Diese Fahrgäste waren am Potsdamer Platz unter allen Umständen zum Aussteigen gezwungen, weil die Verschubbewegungen über das im engen Tunnel liegende Ausziehgleis nur mit dem leeren Zuge gemacht werden konnten. Sie waren infolge dessen sogar, um wieder an den Zug zu gelangen, genöthigt, den Weg vom einen Aussensteig zum anderen über die Strasse hinweg zu nehmen. Seit dem 1. d. Mts. ist nun dieser Umstand durch die Einbeziehung des vor dem Endbahnhof liegenden Weichenkreuzes in den fahrplanmässigen Verkehr aus dem Wege geschafft. Jeder Bahnsteig dient fortan sowohl der Ankunft als auch der Abfahrt, so dass die Fahrgäste ohne nennenswerthen Zeitverlust, indem sie im Zuge sitzen bleiben, die Fahrt fortsetzen können. Nur die zwischen Zoolo-

gischer Garten und Potsdamer Platz verkehrenden Pendelzüge benutzen nach wie vor das Ausziehgleis. Da aber bei der angeführten Betriebsweise die Wege einfahrender und ausfahrender Züge einander überkreuzen, so ist eine Sicherungsvorkehrung in der Weise getroffen worden, dass, wenn für den einfahrenden Zug das Signal nicht auf Fahrt steht, er in ein Nebengleis abgelenkt wird, das für Aufstellzwecke angelegt ist, jetzt aber während der Betriebsstunden als Sicherheitsgleis dient und am Ende mit einer Sandschüttung versehen ist, also ein sogenanntes „Sandgleis" darstellt. Die einfahrenden Züge kommen auf einer Rampe zum Bahnhof herab; dieser Umstand hat im wesentlichen zur Anlage des Sandgleises Veranlassung gegeben.

Es ist von verschiedenen Seiten geltend gemacht worden, dass man gut daran gethan hätte, sämmtliche Züge, welche zwischen dem westlichen und dem östlichen Endpunkt der Bahn verkehren, über den Bahnhof Potsdamer Platz zu führen und dafür die durchgehende Beziehung ausser Betrieb zu lassen. Zweifellos wäre dann die Betriebsführung über den als das Gleisdreieck bekannt gewordenen Bahnabschnitt einfacher geworden, während es jetzt gewisse Schwierigkeiten bereitet, die Zugfahrten richtig in einander greifen zu lassen. Der durchgehende Verkehr hat sich jedoch — wie Kenner der Verkehrsverhältnisse von Anfang an voraussahen — zu solcher Stärke entwickelt, dass eine derartige Maassnahme durchaus undurchführbar ist. Am Bahnhof Potsdamer Platz würden vollkommen unhaltbare Zustände entstanden sein, wenn man in den Strom des an diesem Endpunkt interessirten Verkehrs auch noch den ganzen Schwall des Verkehrs hineingeleitet hätte, der nur die durchgehende Richtung zu benutzen wünscht und am Potsdamer Platz nichts zu suchen hat. Höchstens erschien es zulässig, einen Theil des durchgehenden Verkehrs mit über den Potsdamer Platz zu nehmen, wie es jetzt geschehen ist.

Die Abfertigung der Züge am Bahnhof Knie wird einstweilen ebenfalls mit Hilfe eines zwischen die Hauptgleise eingelegten Weichenkreuzes erfolgen.

2. Weiterführung der Untergrundbahn ins Stadtinnere Berlins.

Es ist bekannt, dass beabsichtigt wird, die Haltestelle am Potsdamer Platz weiter ins Stadtinnere vorzuschieben und daran anschliessend die Bahn nach dem Spittelmarkt und Alexanderplatz weiter zu führen. Diese Verlängerung der bestehenden Bahn wird durch die Mohrenstrasse und über den Wilhelmsplatz und Schillerplatz (Gendarmenmarkt) nach dem Hausvoigteiplatz geführt werden. Dann wird unter Durchbrechung des Häuserblocks, der zwischen Hausvoigteiplatz und Spittelmarkt liegt, die Linie bis zum letzteren weiter und von da unter Ueberschreitung der Spree zum Molkenmarkt, endlich wieder als Untergrundbahn durch den Strassenzug der Grunerstrasse nach dem Alexanderplatz geleitet. Ueber die Feststellung des Linienzuges im einzelnen schweben z. Zt. noch Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Berlin. Besondere Schwierigkeiten hinsichtlich der Linienführung ergaben sich für die zwischen dem Bahnhof Potsdamer Platz und der Mohrenstrasse liegende Strecke sowie für den Abschnitt Spittelmarkt - Molkenmarkt. Bezüglich der ersteren steht in Frage, entweder die Linie mittelst Unterschreitung des Potsdamer Platzes durchweg unter vorhandenen Verkehrsstrassen anzulegen oder unter Durchbrechung der beiden Häuserviertel zwischen dem Potsdamer Platz und der Mohrenstrasse unter dem Leipziger Platz herzugehen. Die Linie steht hier noch nicht endgültig fest, aber aus der vom Berliner Architektenverein gestellten Preisaufgabe, der eine Vereinigung der zu errichtenden Haltestelle mit dem bis an den Leipziger Platz zu erweiternden Waarenhause von Wertheim in der Weise bearbeitet zu haben wünscht, dass die Fahrgäste aus dem Untergrundbahnhof auf unterirdischem Wege unmittelbar in das Waarenhaus gelangen können, lässt sich erkennen, in welcher Richtung sich bereits die Gedanken einzelner Techniker bewegen. Auch auf der Strecke Spittelmarkt-Molkenmarkt ist die Linie noch nicht als feststehend anzusehen, wenngleich der Gedanke, diese Strecke durchweg unterirdisch anzulegen, wegen der dabei erforderlichen Unterfahrung der Spree endgültig aufgegeben scheint. Die Bahn würde sich vielmehr in dem Häuserblock zwischen Hausvoigteiplatz und Spittelmarkt zur Hochbahn heraufarbeiten, als solche den Spittelmarkt übersetzen und als Hochbahn das nördliche Spreeufer erreichen. An diesem würde sie sich wieder zur Untergrundbahn hinabsenken, die bis zum Alexanderplatz beibehalten würde.

Dem Vernehmen nach dürften in allernächster Zeit die Verhandlungen mit der Stadt Berlin über die Linie Potsdamer Patz-Spittelmarkt wieder aufgenommen werden. Es wird an-



Lageplan der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

genommen, dass dabei mit einer wohlwollenden und entgegenkommenden Stellungnahme der Stadt Berlin gerechnet werden kann, um so mehr, als die kilometrischen Kosten dieser für den Verkehr unentbehrlichen Verlängerungslinie naturgemäss wesentlich höher sind, als die der Stammstrecke. Ein Privatunternehmen der vorliegenden Art, das den öffentlichen Interessen der Städte dient, hat gewiss Anspruch darauf, zu erwarten, dass ihm die Durchführung seiner schwierigen und kostspieligen Aufgaben, aus denen die städtische Bevölkerung, d. i. die Stadt selbst, so ausserordentliche Vortheile zieht, nach Kräften erleichtert werde. Die Verkehrsverhältnisse in der Leipziger Strasse, überhaupt auf der ganzen Strecke zwischen dem Leipziger Platz und dem Alexanderplatz, sind völlig unhaltbar geworden und fordern dringend ein schnelleres vollbahnartiges Verkehrsmittel. Die Zustände in diesen Strassen, in denen man jetzt nachgerade zu Fuss schneller fortkommt, als mit einem der vorhandenen Verkehrsmittel, sind der Stellung der Reichshauptstadt geradezu unwürdig.

(Schluss folgt.)

Die Reform des Personentarifs der sächsischen Staatsbahnen.

Ueber diesen Gegenstand veröffentlichte das „Dresdner Journal" vor einigen Tagen eine Darlegung aus sächsischen Regierungskreisen, welche bestätigt, dass die Erörterungen der Staatsregierung wegen einer Umgestaltung des Personentarifs soweit zum Abschluss gelangt sind, dass dem Eisenbahnrath bestimmte Vorschläge in einer ausführlichen Denkschrift zur Begutachtung zugegangen sind. Bis nach Erstattung dieses Gutachtens bleibt die endgültige Entschliessung der Staatsregierung ausgesetzt. Gleichzeitig ist auch den übrigen deutschen Regierungen mit selbständigem Eisenbahnbesitz von den sächsischen Vorschlägen mit dem Ersuchen um Beitritt Mittheilung gemacht worden, doch wird von einem solchen zur Beschleunigung der Reform die Entscheidung der Regierung nicht abhängig gemacht werden, zumal auch eine Durchführung der Neuregelung nur für den sächsischen Binnenverkehr, der im Jahre 1901 allein 96,88 % der auf den sächsischen Staatseisenbahnen beförderten Personen umfasste, recht wohl angängig erscheint.

Die einzelnen Vorschläge werden vom „Dresd. Journ." wie folgt formulirt: 1. Eine Reform des Personentarifs für die sächsischen Staatseisenbahnen wird sobald als möglich und unerwartet des Beitritts anderer Eisenbahnverwaltungen durchgeführt. 2. Die Preisermässigung für Hin- und Rückfahrt wird beseitigt. 3. Rückfahrkarten werden im Binnenverkehr sowie im direkten Verkehr mit Bahnen, die für Hin- und Rückfahrt keine Preisermässigung gewähren, nicht mehr ausgegeben. Sie bleiben bestehen im übrigen direkten und durchgehenden Verkehr. 4. Im Binnenverkehr werden gleichzeitig mit den Fahrkarten für die Hinfahrt besonders gekennzeichnete, nur am Lösungstage für die Rückfahrt gültige Fahrkarten ausgegeben. 5. Die Einheitspreise für die Personenzugfahrkarten werden für das Kilometer festgesetzt auf: I. Klasse 7 ₰, II. Klasse 4,5 ₰, III. Klasse 3 ₰, IV. Klasse 2 ₰. 6. Für Benutzung von Schnellzügen wird durchgängig ein Zuschlag von 1 ₰ für das Kilometer erhoben. 7. Freigepäck wird zunächst fortgewährt. 8. Aufgehoben wird die Preisermässigung für Gesellschaftsfahrten, für zusammengestellte Fahrscheinhefte, die aber als besondere Kartenform bestehen bleiben. 9. Aufgehoben wird die Ausgabe von Arbeiter-Monatskarten, Arbeiter-Rückfahrkarten, festen Rundreisekarten und Sonntagsfahrkarten. 10. Bestehen bleiben die Preisermässigungen für Kinder, Ausflüge zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, Schulfahrten und Ferienkolonien, milde Zwecke, wehrpflichtige Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie, Verwaltungssonderzüge, nach Festsetzung in jedem einzelnen Falle. 11. Bestehen bleiben ohne Preisänderung: die Schülerkarten, die Arbeiter-Wochenkarten. 12. Bestehen bleiben die Monatskarten. Zur Frage steht, ob die Preise nach 22 oder nach 25 Fahrten zu bilden sind. Zur Frage steht, ob die Monatskarten bestehen bleiben oder beseitigt werden; ersterenfalls, ob die Preise nach 11 oder nach 15 Fahrten zu bilden sind.

Im einzelnen wird noch ausgeführt: Der Hauptzweck der Reform ist die weitgehendste Vereinfachung des bekanntlich nach und nach immer unübersichtlicher und verwickelter gewordenen und deshalb eine wirksame Kontrole ausserordentlich erschwerenden Fahrkartenwesens und die möglichste Gleichmässigkeit und damit Gerechtigkeit der Tarifsätze durch Beseitigung derjenigen Ausnahme-Einrichtungen, für die nicht durchschlagende wirthschaftliche Gründe geltend zu machen sind. An der Spitze steht somit die Aufhebung der Rückfahrkarten und die Ausgabe nur einfacher Fahrkarten zu grundsätzlich für jede einzelne Fahrt gleichmässig gültigen Normalpreisen. Die grossen betriebstechnischen Mängel der Rückfahrkarten sind schon häufig in der Oeffentlichkeit besprochen worden. Neben der ausserordentlichen Vermehrung der Fahrkartensorten — bei den sächsischen Staatseisenbahnen liegen allein rund 48 000 verschiedene Arten von Rückfahrkarten auf — und der dadurch wesentlich erschwerten Abrechnung kommt hier vor allem der Anreiz zu Fahrgeldhinterziehungen in Betracht, der für unlautere Elemente dadurch gegeben ist, dass die Karten längere Zeit im Besitz der Reisenden verbleiben. Hierdurch sind namentlich nach Ausdehnung der Gültigkeitsdauer auf mehr als 3 Tage (erst 10, dann 45 Tage — womit auch dem illegitimen Fahrkartenhandel wesentlich Vorschub geleistet wurde —) verschärfte Kontrolmaassregeln nöthig geworden, die auch dem Publikum in hohem Grade lästig sind, ohne dass doch damit eine sichere Gewähr gegen Fahrgeldhinterziehungen gewonnen worden wäre. Tritt an Stelle der Rückfahrkarteneinrichtung der Grundsatz, dass für jede einzelne Reise regelmässig eine besondere Fahrkarte zu lösen ist, die am Endpunkte der Reise abgegeben wird, so wird hier durchgreifend Abhilfe geschaffen. Gleichzeitig würde mit einem Schlage die grosse Mehrzahl der vielfachen Fahrgeldreklamationen verschwinden. Für das Publikum aber ergäbe sich weiter der namhafte Vortheil der grösseren Bewegungsfreiheit, d. h. es könnte dann jeder seine Reise betreffs des zu wählenden Weges nach seinen Bedürfnissen einrichten, ohne auf die Erlangung des billigeren Rückfahrkartenpreises Rücksicht nehmen zu müssen. Selbstverständlich würden bei einer Beschränkung der Reform auf den sächsischen Binnenverkehr die Rückfahrkarten in den Verkehren mit anderen Bahnen, die noch Fahrpreisermässigungen für solche auf ihren Strecken gewähren, als besondere Kartenform beizubehalten sein. Insoweit Wettbewerbsrücksichten vorliegen, werden Preisregelungen eintreten. Es wird somit eine Störung der Abfertigung in jenen Verkehren wie auch eine Ablenkung des Durchgangsverkehrs von den sächsischen Strecken durch das selbständige Vorgehen Sachsens vermieden werden. Immerhin würden, auch wenn die anderen deutschen Bahnen der Reform nicht beitreten, für Sachsen im ganzen 44 268 Fahrkartensorten in Wegfall zu kommen haben. Da nun nach obigem Grundsatze, dass für jede Fahrt eine besondere Karte zu lösen ist, an sich ein häufigerer Schalterbesuch nöthig werden wird, so geht man damit um, zur Bequemlichkeit des Publikums zahlreichere Stadtverkaufsstellen für Fahrkarten einzurichten. Ausserdem aber soll durchgängig die Möglichkeit geboten werden, dass zugleich mit der Karte für die Hinfahrt eine zweite Karte für die Rückfahrt zu gleichem Preise gelöst werden kann, die nur am Tage der Lösung (eventuell einschliesslich gewisser um Mitternacht verkehrender Züge) gültig ist. Hierdurch wird für die Bedürfnisse des Ausflugs-, Markt- und sonstigen Massenverkehrs, bei dem sich erfahrungsgemäss zum grössten Theil die Hin- und Rückfahrt an einem Tage abzuspielen pflegt, vorgesorgt. Alle den jetzigen Rückfahrkarten anhaftenden Mängel jedoch werden hierbei vermieden. Die Preisbildung der künftig allein zur Ausgabe kommenden Karten für Einzelfahrten soll nun in der Weise erfolgen, dass die Rückfahrkarten einfach beseitigt und die bisherigen normalen Einheitssätze von 8 ₰ in I. Klasse, 6 ₰ in II. Klasse, 4 ₰ in III. Klasse für das Kilometer unverändert beibehalten werden. Ein solches Verfahren würde für die Fälle der bisherigen Rückfahrkartenlösung, bei denen sich die Einheitssätze auf 5,34 ₰ in I. Klasse, 4 ₰ in II. Klasse und 2,67 ₰ in III. Klasse für das Kilometer stellen, empfindliche Vertheuerungen mit sich bringen. Andererseits aber erscheint es der Regierung auch ausgeschlossen, dass etwa die vorstehend aufgeführten halben Rückfahrkartensätze als normale Grundtaxen angenommen werden. Im Publikum wird eine solche Regelung meist erwartet. Sie würde indess für die bisherigen Einzelfahrten eine viel zu weit gehende Ermässigung und Einnahmeausfälle herbeiführen, die gegenüber den Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung bei der Personenbeförderung nicht gerechtfertigt sein würden und an deren Uebernahme zumal bei der gegenwärtigen Finanzlage nicht gedacht werden kann,

zumal die sächsischen Rückfahrkarten im Vergleich mit denen anderer deutscher Bahnen aussergewöhnlich niedrig, nämlich mit 133 % der einfachen Fahrkartenpreise gebildet sind, während sie z. B. in Preussen 150 % dieser Preise betragen. Erscheint eine etwas billigere Preisbemessung angezeigt, so legt sich ungezwungen der Gedanke nahe, die Hälfte der im benachbarten Preussen für die Rückfahrkarten geltenden Sätze anzunehmen, d. i. in I. Klasse 6 ₰, in II. Klasse 4,5 ₰, in III. Klasse 3 ₰, wobei allerdings zu betonen ist, dass die preussischen Rückfahrkarten ohne Zuschlag für Schnellzüge gelten, während in Sachsen bekanntlich für jeden Fall der Schnellzugbenutzung ein besonderer Zuschlag erhoben wird, der auch, da er an sich wohl begründet ist — und zwar in der gleichmässigen Höhe von 1 ₰ für das Kilometer (gegen 1,10 ₰ in Süddeutschland) — beibehalten werden soll. Für die I. Klasse mit ihrer kostspieligen Ausstattung und ihrer reichlichen Platzzuweisung ist sächsischerseits ein Einheitssatz von 7 ₰ (statt des sich nach der Hälfte der preussischen Rückfahrkartenpreise ergebenden Satzes von 6 ₰) in Aussicht genommen. Die Fahrpreise der IV. Klasse aber, für welche Rückfahrkarten mit Preisermässigung schon jetzt nicht bestehen, sollen völlig unverändert belassen werden. Eine erheblichere Belastung des die drei höheren Klassen benutzenden Publikums dürfte mit der Neuerung kaum verbunden sein. Für die Entfernungen bis zu 10 km, auf die in Sachsen fast die Hälfte aller Reisen entfällt, übersteigt die Preiserhöhung für Hin- und Rückfahrt in Personenzügen zusammen nicht den Betrag von 5 und 10 ₰ in II. und III. Klasse. Diesen Erhöhungen stehen aber auch wieder die Ermässigungen gegenüber, die für die Fälle der bisherigen einfachen Fahrten eintreten.

Wenn jedoch, heisst es zum Schluss, mit der vorgeschlagenen Preisbemessung für die sächsischen Staatseisenbahnen nicht nur eine Mindereinnahme vermieden, sondern sogar rechnerisch eine Mehreinnahme erzielt wird — sie ist nach Maassgabe des Verkehrs von 1901 auf 1 421 254 ℳ beziffert worden, ein Betrag, der sich je nach Wegfall oder Aenderung verschiedener Ausnahmeeinrichtungen noch etwas zu erhöhen hat — so kann dies, abgesehen davon, dass die Vermeidung eines Ausfalls in der Uebergangszeit mit einiger Sicherheit nur gegenüber einer rechnerischen Mehreinnahme zu erwarten ist, deshalb nicht als ungerechtfertigt erscheinen, weil die Ueberschüsse der sächsischen Staatsbahnen nach dem gegenwärtigen Stande nicht mehr ausreichen, um das auf diesen haftende Anlagekapital zu verzinsen und zu tilgen, und weiter insbesondere, weil die Selbstkosten des Personenverkehrs unverhältnissmässig hohe sind. Da der Kreis der Steuerzahler sich mit dem die Eisenbahnen benutzenden Publikum nicht deckt, so ist es nicht billig, dass der Staat höhere Steuern erheben muss, um die Kosten der Staatseisenbahnen zu bezahlen. Vielmehr wird es richtiger sein, wenn die Verwaltung — neben dem selbstverständlichen Bestreben nach äusserster Sparsamkeit im Bau und Betrieb — zum Ausgleich der Ausfälle wenigstens bis zu einem gewissen Grade diejenigen heranzuziehen sucht, die von der Eisenbahn durch deren Inanspruchnahme unmittelbaren Vortheil haben. Besonders mildernd wird dabei wirken, dass ungeachtet des Grundsatzes der weitgehendsten Gleichmässigkeit der Tarife doch gewisse Ausnahmeeinrichtungen, für die dringende Gründe wirthschaftlicher Natur vorhanden sind, auch nach Durchführung der Reform noch beibehalten werden sollen, so die Schülerkarten, die Monatskarten — diese allerdings mit entsprechender Preisregelung —, die Arbeiterwochenkarten unter Wegfall der wenig benutzten Arbeitermonatskarten und der nur in ganz geringem Umfange bestehenden und ebenfalls wenig benutzten Arbeiterrückfahrkarten. Auch ist an den im gemeinsamen deutschen Tarif vorgeschriebenen Ausnahmen — für Kinder, milde Zwecke usw. — naturgemäss nichts zu ändern.

* * *

Soeben ist uns die Denkschrift der sächsischen Regierung selbst zugegangen. Wir werden auf ihren Inhalt noch zurückkommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Maassnahmen zur Sicherung der Zugfolge und Neubearbeitung der Betriebsordnung.** Am 15. und 16. d. Mts. wurden auf Einladung des Reichseisenbahnamts und unter seiner Leitung im Reichstagsgebäude zu Berlin kommissarische Berathungen der am Eisenbahnwesen betheiligten Bundesregierungen über weitere Maassnahmen zur Sicherung der Zugfolge abgehalten. Gleichzeitig fand eine Vorbesprechung über eine vollständige Neubearbeitung der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen statt.

— **Die Gerüchte von heimlichen Rückvergütungen**, welche die preussischen Staatsbahnen auf Kohlensendungen nach dem Auslande gewähren sollten, waren neulich in französischen und englischen Blättern zu lesen. Es wurden dort Preise von Kohlen mitgetheilt, die in Paris für einzelne aus den deutschen Bergwerken bezogene Sendungen dieses Guts bezahlt seien. Nach Abzug der von den Empfängern gezahlten Fracht bleibe ein äusserst geringer Preis der Kohle selbst übrig, der insbesondere viel billiger sei, als der der gleichartigen französischen Kohle. Diesen geringen Preis wollten die Blätter daraus erklären, dass die preussischen Staatsbahnen den Versendern der Kohle einen Theil der Fracht im Wege der heimlichen Rückvergütung erstatteten. Hierzu bemerkt der „Reichs- und Staatsanzeiger“:

Wir sind nicht in der Lage, die Richtigkeit der in den ausländischen Blättern angeführten Zahlen genau nachzuprüfen, da weder Versand- noch Empfangsort, noch die Beschaffenheit der gelieferten Kohle angegeben wird, ebensowenig wie die Blätter sich darüber äussern, ob etwa die Beförderung zum Theil auf dem Wasserwege stattgefunden hat. Nach den z. Zt. geltenden veröffentlichten Eisenbahntarifen sowohl vom westfälischen als vom Aachener Kohlenrevier nach Paris sind aber die regelmässigen Frachten so bemessen, dass nach ihrem Abzug noch Preise übrig bleiben, zu denen Kohlen thatsächlich an Ort und Stelle geliefert werden können und wohl auch geliefert sind. Zur Erklärung der in Paris für deutsche Kohle gezahlten Preise bedarf es also derartig künstlicher Mittel, wie sie die ausländische Presse vermuthet, überhaupt nicht. Für deutsche Leser brauchen wir nicht hinzuzufügen, dass selbstverständlich heimliche Refaktien für die aus Deutschland ausgeführten Kohlen von keiner deutschen Bahn gewährt werden, weil eine derartige heimliche Frachtbegünstigung den in Deutschland geltenden Gesetzen widersprechen würde.

— **Schlesische Verkehrsfragen** bildeten den Gegenstand einer Berathung, die am 13. d. Mts. im Ministerium der öffentlichen Arbeiten stattgefunden hat. Die „Schles. Ztg.“ theilt darüber folgendes mit:

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Budde hat im Beisein von einigen Ministerialräthen am Sonnabend eine Breslauer Deputation, bestehend aus Oberbürgermeister Dr. Bender, dem Vorsitzenden der Handelskammer, Geheimen Kommerzienrath Leo Molinari, dem Handelsrichter Mugdan und dem Handelskammersyndikus Dr. Freymark, empfangen. In der anderthalb Stunden dauernden Konferenz kamen die Fragen der Verbindung mit Kalisch und der Verbesserung der Verbindung mit dem schlesischen Gebirge nicht zur Sprache. Es handelte sich bei der Besprechung lediglich um Tariffragen. Deshalb nahm Geheimer Kommerzienrath Molinari das Wort, um in längerem Vortrage die Wünsche der Breslauer Kaufleute darzulegen. Er konnte sich dabei an das halten, was die Breslauer Handelskammer in einer Denkschrift im Oktober d. J. über Differentialtarife und deren schädigende Wirkungen auf Breslau und die Oderschifffahrt ausgeführt hat. Die Denkschrift gipfelte in drei Wünschen: 1. in der Bitte um Einbeziehung der Oderumschlagtarife in die ermässigten Tarife der Bahn von und nach den Endpunkten der Schifffahrt; 2. in der Erstellung von Oderumschlagtarifen in Konkurrenz mit den Elbeumschlagtarifen und 3. bei den Differentialtarifen um Gewährung der Reexpedition für Breslau. Der erste dieser Punkte nahm den grössten Theil der Konferenz in Anspruch. Herr Molinari zeigte an den Verkehrsziffern der letzten fünf Jahre auf der Strecke Stettin-Oberschlesien, wie der Eisenbahnverkehr in dieser Zeit um das Doppelte gewachsen, der Schiffsverkehr aber gleichzeitig um 25 % zurückgegangen war. Das Ergebniss der Auseinandersetzungen war derartig, dass für alle drei Punkte wenig Hoffnung auf Erfüllung der Breslauer Wünsche vorhanden zu sein scheint. Der Minister sagte jedoch eine nochmalige eingehende Prüfung der Frage innerhalb des Ministeriums zu und stellte danach eine erneute Besprechung in Aussicht.

— **Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.** In der ausserordentlichen Generalversammlung vom 15. d. Mts. waren 2 087 100 ℳ Stammaktien mit 6 957 Stimmen und 1 569 000 ℳ Stammprioritätsaktien mit 5 230 Stimmen vertreten. Nachdem der Vorsitzende des Aufsichtsraths das bekannte Verstaatlichungsangebot mitgetheilt hatte, erklärte ein Berliner Aktionär, dass ein Interessenwiderstreit zwischen den Stammaktionären und Stammprioritätenbesitzern vorliege; es müsste deshalb eine besondere Abstimmung erfolgen. Würden beide Gruppen zusammen abstimmen, so müsse er Protest erheben. Diese Prioritätsaktionäre müssten unter allen Umständen das Angebot des Staates ablehnen, aber auch das Angebot an die Stammaktionäre

sei viel zu niedrig, namentlich jetzt, wo Aussicht vorhanden sei, dass die Bahn auf russischer Seite weitergeführt werden würde. Er beantrage, die Vorlage ohne weiteres abzulehnen. Rechtsanwalt Sachs empfiehlt die Annahme einer Resolution, wonach nochmals mit dem Finanz- und dem Eisenbahnminister verhandelt werden solle; es solle versucht werden, ein höheres Gebot zu bekommen. Rechtsanwalt Dr. Woer beantragt, das Angebot anzunehmen; nochmaliges Verhandeln mit der Regierung würde keinen Zweck haben. Es würde nicht mehr erreicht werden. Landrath v. Scheele-Kempen ist derselben Ansicht. An den Weiterbau der Bahn auf russischer Seite sei in absehbarer Zeit nicht zu denken. Rechtsanwalt Sachs ersucht nochmals, seine Resolution anzunehmen. Dies geschah mit der Maassgabe, dass auch zwei Aktionäre in eine Deputation, die mit den Ministern verhandeln solle, gewählt würden. Mit 6318 gegen 5563 Stimmen wurde die so geänderte Resolution angenommen.

Die „Nordd. Allg. Ztg." vom 18. d. Mts. bringt hierauf folgende Mittheilung: „Zeitungsnachrichten zufolge hat die am 15. Dezember d. J. stattgehabte Generalversammlung der Aktionäre der Breslau - Warschauer Eisenbahn, die wegen des Uebergangs dieser Bahn auf den Staat einberufen war, beschlossen, zunächst wegen Erhöhung des staatlichen Kaufangebots mit dem Herrn Finanzminister und dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in weitere Verhandlungen einzutreten. Nachdem der genannten Eisenbahngesellschaft wiederholt seitens der Staatsregierung eröffnet worden ist, dass eine Erhöhung des staatlichen Kaufangebots ausgeschlossen ist, kann auch dem Antrage auf Einleitung weiterer Verhandlungen, die auf eine Erhöhung des Kaufpreises abzielen, nicht stattgegeben werden. Die dem gegenwärtigen Kaufangebote zu Grunde liegende Abfindung übersteigt den auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 für das in Rede stehende Unternehmen zu gewährenden Gesammtkaufpreis. Es wird dabei hervorgehoben, dass die Stammaktionäre für den Fall des gesetzlichen Erwerbes der Breslau-Warschauer Eisenbahn durch den Staat an dem Kauferlöse überhaupt keinen Antheil haben würden."

— **Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft.** Wie von uns s. Zt. mitgetheilt, schien der geplante Bau der Bahn Blankenburg-Quedlinburg-Thale dadurch in Frage gestellt, dass die betheiligten Städte und Gemeinden für einen Theil der Zuschüsse Betheiligung in Aktien verlangten. Jetzt ist, wie der „Berl. Akt." erfährt, eine Einigung auf folgender Grundlage erzielt: Die Aktien der Interessenten erhalten die ersten 10 Jahre keine Zinsen bezw. Dividende, vom 11. bis 15. Jahre nehmen sie an Gewinnen Theil, nachdem die übrigen Aktien vorab 5 % erhalten haben, vom 16. bis 20. Jahre erhalten die übrigen Aktien vorab 4 %, nach 20 Jahren sind alle Aktien gleichberechtigt. Da auch der braunschweigische Staat, wie mit Sicherheit anzunehmen ist, einen Zuschuss geben wird, so kann das Unternehmen als gesichert betrachtet werden.

— **Stargard-Cüstriner Eisenbahn.** Die Generalversammlung dieser Gesellschaft hat den Antrag auf Verstaatlichung der Bahn einstimmig angenommen.

— **Beeinträchtigung der Sichtbarkeit der Signale durch Bäume und Sträucher.** Vielfach werden durch Bäume und Sträucher die längs den Bahnlinien geführten Telegraphen- und Fernsprechleitungen insofern beeinflusst, als durch ständig anliegende oder zeitweise vom Winde zur Berührung gebrachte Aeste Stromableitungen hervorgerufen werden, welche die sichere Wirkungsweise der in Frage kommenden elektrischen Apparate beeinträchtigen; in gleicher Weise wird oftmals durch den Baumwuchs auch die Sichtbarkeit der Mast- und Vorsignale ungünstig beeinflusst. Zur Hintanhaltung dieser schädlichen Einflüsse weist die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ihre einschlägigen äusseren Dienststellen an, das Ausschneiden und Ausästen derjenigen Bäume und Sträucher auf Bahneigenthum vorzunehmen, welche in besagten Richtungen störend wirken, und bemerkt hierbei ausdrücklich, dass gegen diese im Interesse der Betriebssicherheit gelegene Anordnung die Rücksichtnahme auf jede andere Erwägung zu entfallen habe und dass daher nöthigenfalls auch die Zierpflanzungen in den Stationen sowie auch die Obstbäume nicht zu schonen seien. Was die Ausästung der werthvolleren Bäume anbelangt, so solle diese thunlichst so lange der Saft ruht, also im Spätherbst oder Winter, vorgenommen werden, bei vorkommendem Einwuchse neuer Triebe soll jedoch auf die angegebenen Jahreszeiten keine Rücksicht genommen werden. Die Bahnmeister sind angewiesen, durch Fahrten auf den Lokomotiven sich zu überzeugen, ob der freie Ausblick auf die verschiedenen Signale nicht durch derartige Pflanzungen behindert ist, und haben sie in dieser Richtung vorgefundene Mängel nach eingeholter Zustimmung des zuständigen Staatsbahningeniörs alsbald zu beseitigen.

— **Ueber die Vereinfachung der Personentarife**, mit der sich demnächst, wie in Nr. 99 S. 1509 d. Ztg. gemeldet, auch der ständige Ausschuss des sächsischen Eisenbahnraths zu befassen haben wird, hat sich die Handelskammer zu Dresden in einem uns vorliegenden ausführlichen Gutachten vom 1. d. Mts. ausgesprochen. Anknüpfend an die mit dem 4. Juli 1901 ins Leben gerufene Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage spricht die Handelskammer ihre Ansicht dahin aus, dass durch diese ja höchst dankenswerthe Verbesserung ein für Handel und Industrie befriedigender Zustand des Personentarifwesens noch keineswegs geschaffen sei. Namentlich liege in der für Rückfahrkarten gewährten Ermässigung eine unbillige Bevorzugung der Reisenden, welche die gleiche Strecke hin und zurück benutzen können, gegenüber denjenigen vor, die gezwungen sind, auf der Rückfahrt nach ihrem Ausgangsorte eine andere Linie zu wählen. Auch für die Eisenbahnverwaltungen selbst bringt der bestehende Rechtszustand insofern eine grosse Unzuträglichkeit mit sich, als er zur Verhütung des verbotenen Handels mit Rückfahrkarten überaus weitgehende Ueberwachungsmaassregeln erforderlich mache. So hätten zu diesem Zwecke allein in Sachsen sechs besondere Beamte bestellt werden müssen. Zur Beseitigung dieser Missstände schlägt die Handelskammer vor, ungefähr die halben Preise der Rückfahrkarten als Einheitssätze zu nehmen. Für die IV. Wagenklasse, deren Beibehaltung sie für selbstverständlich hält, erübrige sich eine Vereinfachung, da für sie nur einfache Fahrkarten ausgegeben werden, ferner aber auch eine Verbilligung, da die Ausstattung der Wagen sehr erheblich verbessert worden sei und die Reisenden ausserdem grössere Gepäckstücke und Traglasten frei mitnehmen dürfen. Zugleich befürwortet die Denkschrift eine Herabsetzung der Gepäckfracht auf den jetzigen Eilgutsatz, also um ungefähr 50 %, und fährt dann fort: „Da wir aber nicht wünschen, dass durch diese Maassnahme ein Einnahmeausfall eintritt, sind wir damit einverstanden, dass zum Ausgleich das bisher gewährte Freigepäck ganz in Wegfall kommt. Nur ein kleiner Bruchtheil der Reisenden würde hiervon betroffen werden, da überhaupt höchstens 5 % aller Reisenden Reisegepäck aufgeben. Für diesen Bruchtheil der Reisenden mag der Wegfall des Freigepäcks nicht gerade angenehm sein; man sollte aber nicht übersehen, dass der Eisenbahnverwaltung durch die Gepäckbeförderung sehr erhebliche einmalige (für Lagerräume, Aufzüge usw.) sowie dauernde (für Personal usw.) Ausgaben erwachsen und sie daher eine gewisse Vergütung dafür billigerweise beanspruchen kann."

Die Denkschrift ist dem königlich sächsischen Finanzministerium überreicht und in einer Schlussbemerkung zugleich empfohlen worden, über die Selbstkosten der Personenbeförderung nach württembergischem Vorgange vergleichende Erhebungen auch für die sächsischen Staatsbahnen zu veranlassen. Inzwischen sind die Hauptzüge der von der königlich sächsischen Regierung geplanten Personentarifreform von ihr selbst veröffentlicht und im dritten Aufsatz dieser Nummer wiedergegeben.

— **Feier der Grossen Berliner Strassenbahn.** Die vollendete Durchführung des elektrischen Betriebes bei diesem grossen Verkehrsunternehmen, auf dessen letzter Linie mit Pferdebetrieb dieser vor kurzem durch den elektrischen Betrieb ersetzt wurde, hat der Verwaltung Anlass zur Herausgabe einer Festschrift, auf die wir demnächst eingehend zurückkommen werden, und zur Veranstaltung einer Festfeier gegeben, die am Montag Abend in den Räumen der Brauerei Friedrichshain die Verwaltung mit ihren Angestellten und einer Anzahl geladener Gäste vereinigte. Es waren mehr als 3000 Angestellte anwesend. Bei diesem Anlass brachte Staatsminister Budde das Kaiserhoch aus. In seiner Rede hob er die stetig gewachsene Bedeutung der Strassenbahn für den Berliner Verkehr hervor und wies auf die Nothwendigkeit der Treue im Beruf hin. Wir geben aus der Rede nach dem „Berl. Lok.-Anz." folgende Stelle wieder: „Je gefährlicher Ihr Beruf ist, desto schöner und stolzer ist er. Grosses lässt sich im Leben nur durch Vereinigung der Kräfte erreichen. Ich habe mit Freuden gesehen, wie hier im Saale zahlreiche einstige Soldaten, junge und alte, versammelt sind und viele Kameraden, die ich als Kriegskameraden begrüssen darf. Sie wissen alle, was im Jahre 1870 unsere Siege ermöglicht hat: allein unser treues Zusammenhalten, dass wir treu waren gegen uns selbst und treu unserem König. Auch ich habe mit meinem Blute die Treue für Kaiser Wilhelm I. besiegelt. Meine Herren! Solche Treue müssen wir in jeder Organisation bewahren, ob sie Armee, Eisenbahn- oder Strassenbahnverwaltung heisst. Ich möchte Sie auf die drei letzten Reden verweisen, die Se. Majestät in Essen, Görlitz und Breslau gehalten hat. Sie haben Euch gezeigt, dass bis zu unserem König hinauf für Euch gesorgt wird, und dass dadurch für die Arbeiter mehr geleistet wird, als in irgend einem anderen Staate. Dafür haben wir unserem Monarchen Dank zu sagen. Diesen Dank wollen wir bethätigen durch treues Zusammenhalten zu unserem König. Und dass

Se. Majestät auch heute weiss, dass wir zusammen sind, werde ich Ihnen später beweisen; denn Se. Majestät hat mich ermächtigt, viele Gnadenbeweise zu verkünden. Ich bitte Sie daher, das Fest nicht als einen Abschluss der Vergangenheit zu feiern, sondern zu frischer That für die Zukunft. Jeder hat an seiner Stelle die Pflicht, Treue zu halten sich selbst, seinen Kameraden und vor allem seinem Kaiser und Herrn. Halten Sie sich zu Ihrem Vordern, und dann seien Sie überzeugt, es wird gehen, wie es bisher in Preussen und Deutschland gegangen ist. Jeder gelobe, gegen alle Versuche des Umsturzes fest zu bleiben. Dann wird es vorwärts gehen, wie es bisher gewesen. Dann wird auch der Kaiser stets auf uns bedacht sein." Nach dem Kaiserhoch verlas der Minister die verliehenen Auszeichnungen. Aus der weiteren Zahl der Reden ist diejenige des Ministerialdirektors a. D. Micke hervorzuheben, der sein Glas auf das Wohl der Angestellten leerte, nachdem er ihnen die frohe Botschaft verkündet, der Aufsichtsrath habe beschlossen, dem Wittwen- und Waisenfonds ihres Vereins 100 000 M. zu überweisen. An den Kaiser wurde ein Huldigungstelegramm gesandt.

Oesterreich.

— **Maassnahmen zur Verbesserung der finanziellen Lage der Südbahn.** Bei den dieserhalb neuerdings in Paris gepflogenen Verhandlungen ist, wie aus einer Mittheilung der Südbahnverwaltung hervorgeht, stets an dem Grundsatze festgehalten worden, dass die regelmässige Bezahlung des Obligationenkupons ausser jeder Erörterung stehe. Die Fragen, welche allein in Erörterung gezogen wurden, beziehen sich auf die kürzere oder längere Dauer der Aenderungen im Tilgungsdienste und auf die Mittel, welche zu wählen sind, um diese Maassregel mit der Sicherheit der Prioritätenbesitzer in Einklang zu bringen.

Die „Neue Freie Presse" erhält von einer an den Pariser Besprechungen in hervorragender Weise betheiligt gewesenen französischen Persönlichkeit folgende Mittheilung: „Der Besprechung der französischen Vereinigung mit dem Generaldirektor der Südbahn, dem Prioritätenkurator und den Wiener Vertrauensmännern lagen die Vorschläge zu Grunde, welche Erleichterungen im Tilgungsplane der Prioritäten der Südbahn zum Zwecke haben. Die Prüfung dieser Vorschläge führte zu einer Erweiterung der anfänglich auf die Prioritätenfrage beschränkten Berathungsgrundlagen. Wir hielten es im Interesse einer entsprechenden Lösung für nothwendig, die Frage aufzuwerfen, ob die den Prioritätenbesitzern im Vorschlage der Südbahnverwaltung und in den anderen Vorschlägen zugemutheten Opfer geeignet seien, den angestrebten Zweck, d. h. eine Sanirung der Lage der Südbahngesellschaft, wirklich zu erreichen. Dadurch wurde das Gebiet unserer Besprechung auf die ganze Lage der Südbahn und auf die Mittel, dieselbe einer dauernden Gesundung zuzuführen, ausgedehnt. Wir wollen nicht einem Vorschlage zustimmen, der vielleicht nur als ein Auskunftsmittel von vorübergehender Wirkung erschiene. Es widerstrebt uns, die Gebrechen mit hinfälligem Gips zu verdecken und zu verkleistern. Es wurde deshalb die Frage erwogen, auf welche Weise eine dauernde Heilung dieser Gebrechen möglich gemacht werden könne. Wir sind geneigt, dieses Werk in weitgehendster Weise zu unterstützen. Die österreichischen Vertreter haben aus unseren Besprechungen die Ueberzeugung gewonnen, dass wir noch über den Vorschlag der Südbahn hinausgehen und noch grössere Zugeständnisse als die geforderten in Bezug auf die Tilgung der Prioritätsschuld zu machen bereit sind. Die österreichischen Herren kennen nun unseren Standpunkt. Sie kehren nach Wien zurück mit der Aufgabe, einen allgemeinen Sanirungsplan für die Südbahn auszuarbeiten und die Mittel zu erwägen, durch welche die Südbahngesellschaft die Gesundung finden könnte. Die Tilgung der Prioritäten wird in diesem Plane eine grosse Rolle spielen, und wir werden unbedenklich die weitgehendsten Opfer bringen, um die Ausführung dieses Planes zu ermöglichen. Von den Entschliessungen, die nunmehr in Wien getroffen werden, hängt die Lösung der Frage ab."

— **Zur Frage der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Das mit dem 1. Januar 1904 eintretende Einlösungsrecht des Staates hat die Veröffentlichung einer von A. Landesberger herrührenden Studie veranlasst. In der Schrift, welche den Titel: „Der Verstaatlichungswerth der Ferdinands-Nordbahnaktie" führt, wird zunächst eine Uebersicht über alle jene Bestimmungen und Verhältnisse geboten, aus welchen der Werth der Aktie im Falle der Verstaatlichung sich zusammensetzen würde. Zunächst erfolgt die Berechnung des durchschnittlichen Reinertrages des Hauptbahnnetzes für die Jahre 1896—1900. Hierauf wird das Erforderniss für den Prioritätendienst, der Kapitalwerth der den Aktionären verbleibenden Beträge sowie schliesslich der Werth des freien Vermögens besprochen. Auf Grund seiner Annahmen gelangt der Verfasser zu dem Ergebnisse, dass auf jede Aktie aus der Einlösungsrente des Hauptbahnnetzes 4 309 Kr., aus dem Mehrwerth der Lokalbahnen 146 Kr., aus dem Montanbesitze 790 Kr. und aus den übrigen Beständen 198 Kr. entfallen, so dass der Verstaatlichungswerth der Aktie 5 443 Kr. betragen würde.

Eine zweite jüngst erschienene Schrift, welche die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betrifft, rührt von dem Mitglied der Krakauer Handelskammer Mandel her. Dieser gehört der Minderheit an, welche in der Krakauer Handelskammer gegen die Verstaatlichung der Nordbahn sich aussprach. Der Standpunkt der Minderheit wird vom Verfasser der Schrift eingehend begründet. Es wird insbesondere darauf hingewiesen, dass es jetzt, wo der Donau-Oderkanal gebaut werden solle, nicht angezeigt sei, die Nordbahn zu verstaatlichen, und auseinandergesetzt, dass die Verstaatlichung des Unternehmens die von den Anhängern erhofften Tarifermässigungen nicht bringen, vielmehr eine Erhöhung der Tarife zur Folge haben werde. Der Verfasser schlägt vor, es möge die Nordbahn durch die Zusage einer Verschiebung ihrer Einlösung auf mehrere Jahre veranlasst werden, ihre Tarifpolitik vollständig dem Hoheitsrechte des Staates zu unterstellen.

— **Die Bestellung der Südbahn bei der Firma Ganz & Co.** In einer im Abgeordnetenhause eingebrachten Interpellation wurde gegen die Südbahnverwaltung der Vorwurf erhoben, dass sie die Arbeiten für die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl an die „ungarische" Firma Ganz & Co. vergeben habe. Dieser Vorwurf ist vollkommen unbegründet, da die betreffende Lieferung bei der Leobersdorfer Maschinenfabrik von Ganz & Co. bestellt wurde, welche zu den bedeutendsten Fabriken Oesterreichs zählt, etwa 800 Arbeiter beschäftigt und zu den grössten Steuerzahlern Niederösterreichs gehört. Die erwähnten Arbeiten werden theils in der Leobersdorfer Fabrik, also mit inländischem Material und inländischen Arbeitern, ausgeführt, theils, wie z. B. die Wagen, bei anderen österreichischen Fabriken weiter bestellt.

— **Blauölfeuerung bei Zahnradlokomotiven.** Die ungünstigen Erfahrungen, welche auf der Schneebergbahn mit der ausschliesslichen Verwendung von Kohlen zur Feuerung der Zahnradlokomotiven gemacht wurden, veranlassten die Verwaltung im Jahre 1900, eine Zahnradlokomotive probeweise für Feuerung mit Blauöl (11 000 Cal., Entflammungspunkt nicht unter 110° C., spezifisches Gewicht bei 15° C. 0,910) einzurichten. Diese Feuerung war vorerst als gemischte Kohlen- und Blauölfeuerung (erstere für grosse Steigungen und schwere Züge) gedacht und sollte in erster Linie zur verlässlichen Dampferzeugung dienen, gleichzeitig aber die lästige Rauchentwickelung und den Funkenflug auf ein möglichst geringes Maass bringen. Die Einrichtung entsprach der Hold'schen Feuerung mit flüssigem Brennstoff, bestehend aus einem Oelbehälter, Injektor sammt Zerstäuber, kombinirten Vertheilungshähnen, entsprechender Chamotteausmauerung der Feuerbüchse und einer Feuerthür mit verstellbarer Luftzuführungsklappe. Die Ergebnisse waren sehr befriedigend. Da auch die Auslagen der gemischten Feuerung keine höheren waren als jene der reinen Kohlenfeuerung, so wurde zur Einrichtung sämmtlicher Zahnradlokomotiven der Schneebergbahn für Blauölfeuerung geschritten, wobei man bestrebt war, durch Verwendung leistungsfähigerer Vorrichtungen die Kohlenfeuerung auch bei grossen Steigungen und schweren Zügen soweit als möglich zu vermindern.

Nun zeigte sich aber eine neue Schwierigkeit, darin bestehend, dass der mit Luft gemengte, mittelst Dampf zerstäubte stärkere Blauölstrahl auf die flache Vorderwand der mit Chamotteziegeln ausgemauerten und daher auf 750 mm verkürzten Feuerbüchse auftraf, bevor er zur vollen Verbrennung gebracht war, weshalb die Verbrennung eine mangelhafte, die Rauchentwickelung eine bedeutende und der Brennstoffverbrauch ein grosser war, ohne dass ein entsprechender Erfolg erzielt worden wäre. Um auch diesen Uebelstand zu beseitigen, wurde nunmehr vor der senkrechten Chamottewand eine keilförmige Stiege aus Chamotteziegeln angebracht, welche bewirkte, dass der Blauölstrahl von der geraden Richtung abgelenkt wurde, sich nach links und rechts theilte und mit Hilfe der von unten durch den Rost einströmenden Luft ohne Rauchentwickelung, daher vollkommen verbrennen konnte. Nun war es möglich geworden, auf der durch Chamotteziegel bis auf 0,7 qm verkleinerten Rostfläche die Kohlenfeuerung auf ein äusserst geringes Maass zu beschränken. Da trotz der grössten Vorsicht bei schweren Zügen nicht zu verhindern war, dass einzelne Kohlentheile durch den kurzen Langkessel (2 m) durchgerissen wurden und zündeten, schritt man zur Verwendung von Koks anstatt Kohle. Die damit erzielten Erfolge können als äusserst günstige bezeichnet werden.

Die probeweise Verwendung von Masut und Theeröl anstatt des Blauöles im Interesse der Oekonomie führte zu keinem günstigen Ergebnisse, da durch die festen Bestandtheile dieser Brennstoffe bei Anwendung der gleichen Apparate die Düsen während der Fahrt wiederholt verlegt wurden; auch war der Materialverbrauch mit Rücksicht auf den geringen Preisunterschied gegen Blauöl ein ungünstiger.

— **Uebernahme der Lokalbahn Cilli-Wöllan in den Staatsbetrieb.** Zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und der Südbahngesellschaft ist, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, anlässlich der bevorstehenden Uebernahme der steiermärkischen Landesbahn Cilli-Wöllan in den Staatsbetrieb vereinbart, dass die Südbahn ihr derzeit zur Besorgung des Betriebes der genannten Lokalbahn bestelltes Personal mit vereinzelten Ausnahmen zurückberufen und der Betrieb ausschliesslich durch das Personal der Staatsbahnen besorgt werden wird. Auch wegen des Anschlussbahnhofes in Cilli wurde eine grundsätzliche Verständigung erzielt. Da aber die Durchführung der in dem Bahnhofe Cilli vorzunehmenden Herstellungen geraume Zeit erfordern wird, dürfte die Uebernahme der Lokalbahn in den Staatsbetrieb voraussichtlich erst mit 1. Juli 1903 erfolgen.

Uebrige europäische Länder.

— **Ueber die Entwickelung des Kleinbahnwesens in Belgien im Jahre 1901** bringt das Dezemberheft der „Zeitschr. f. Kleinbahnen" eine Zusammenstellung, der wir entnehmen, dass sich die Zahl der der belgischen Kleinbahngesellschaft konzessionirten Linien im gedachten Jahre von 104 auf 114 und deren Gesammtlänge von 2 384 auf 2 655 km hob. Davon waren am Jahresschlusse 95 Linien mit 1 929 km Länge im Betrieb. Von dem Gesammtnetze haben bezw. werden erhalten 2 239 km die Meterspur, 402 km 1,067 m Spurweite und 23 km die Vollspur. Von den 95 Linien werden 87 mit Dampfkraft, 1 mit Pferden, 4 mit Elektrizität und 3 theils mit Pferden, theils durch Elektrizität betrieben. Ausserdem waren noch 73 km Dampfstrassen- und Lokalbahnen im Privatbetrieb. Das Anlagekapital betrug 138 775 006 Fr. oder 52 474 Fr. für 1 km. An Roheinnahmen wurden 10 897 016 (9 792 724) Fr., an Reineinnahmen 3 591 875 (3 194 759) Fr. erzielt. An Dividenden wurden durchschnittlich 3,41 % gezahlt. Der Ueberschuss betrug für 1 km 1 910 (1 806) Fr. und der Betriebskoeffizient stellte sich auf 67,04 (67,38) %. Es waren vorhanden 397 (368) Lokomotiven, 1 032 (993) Personenwagen und 3 353 (3 089) Güter- und Gepäckwagen. An Zugkilometern wurden geleistet 10 606 766 (9 314 638). Beschäftigt wurden 325 (299) Beamte, darunter 161 (142) bei der Centralverwaltung, 74 (78) im Aussendienste und 90 (79) in diätarischer Beschäftigung. Die Gesammtzahl der beim Betriebe zu Schaden gekommenen Personen betrug 107 (80), darunter 43 (40) Getödtete und 64 (40) Verletzte. Unter den Getödteten waren 8 (6) Reisende, 1 (4) Bahnbediensteter und 34 (30) sonstige Personen. Unter den Verletzten befanden sich 21 (8) Reisende, 3 (4) Bahnbedienstete und 40 (28) sonstige Personen.

— **Dampferverbindung an der Riviera.** Am 15. d. Mts. hat die Hamburg-Amerikalinie mit dem Salondampfer „Cobra" die regelmässigen Fahrten zwischen Genua-San Remo-Monte Carlo-Nizza eröffnet und damit ein mächtiges und lang ersehntes Verkehrsmittel an der Riviera geschaffen.

— **Eisenbahnunfall in Staveley (England).** Ein eigenartiger Eisenbahnunfall hat sich am 30. Oktober d. J. auf der zwischen Chesterfield und Sheffield belegenen Station Staveley ereignet. Nach einem vom Obersten v. Donop dem Londoner Handelsamt darüber erstatteten Berichte theilt „Engineering" mit, dass ein von Chesterfield kommender Personenzug infolge falscher Weichenstellung vom Hauptgleis auf das Seitengleis gerieth und auf einige dort stehende Wagen auffuhr. Der Unfall war ausschliesslich durch die Unaufmerksamkeit des Weichenstellers verschuldet. Kurze Zeit vor dem Eintreffen des Zuges war bei einer Rangierfahrt die Einfahrtweiche für das Seitengleis gestellt worden, und dadurch hatte sich zugleich das Einfahrtsignal selbstthätig auf „Halt" gestellt. Der das Stellwerk bedienende Weichenwärter hatte jedoch vergessen, dass diese Umstellung erfolgt war, und als er in seiner Bude bemerkte, dass der eine der Stellhebel umgelegt war, nahm er an, dass dies der Hebel zur Entriegelung der Einfahrt sei. Als er dann aber wahrnahm, dass gleichwohl die Stellung des Einfahrtsignals auf „Fahrt" unmöglich war, glaubte er, dass dies durch eine Lockerung des Drahtzuges verschuldet werde, und gab dem kommenden Zuge mit der grünen Flagge die Erlaubniss zum Einfahren, im Gegensatz zu dem auf „Halt" stehenden Signal. Glücklicherweise hatte der Lokomotivführer bereits beim Erblicken des Haltesignals die Fahrgeschwindigkeit verringert und fuhr auch nach Empfang des Flaggensignals nur mit einer Geschwindigkeit von 40 km weiter. Als er aber bemerkte, dass die Einfahrtweiche unrichtig stand, sperrte er sofort den Dampf ab und setzte die Bremsen in Thätigkeit. Jedoch konnte er jetzt nicht mehr den Zusammenstoss mit den im Seitengleise stehenden Wagen verhindern; es wurde aber durch sein umsichtiges Verfahren die Stärke des Anpralls so wesentlich verringert, dass ein grösseres Unglück vermieden blieb. Allerdings wurden von den Reisenden 13 verletzt, jedoch waren ihre Verletzungen nur geringfügiger Art.

Fremde Welttheile.

— **Ugandabahn.** Das englische Unterhaus bewilligte mit 91 gegen 14 Stimmen einen Kredit in Höhe von 600 000 £ für die Uganda-Eisenbahn.

— **Lokomotivbau in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1901.** Aus einer dem Kongress der „Master Mechanics" in Saratoga vorgelegten Statistik theilt die „Schweizer. Bauzeitung" mit, dass die acht hauptsächlichsten Lokomotivfabriken der Vereinigten Staaten im Jahre 1901 mit zusammen 3 384 Maschinen ihre höchste bis jetzt verzeichnete Jahresleistung erreicht haben. Diese wird jedoch voraussichtlich im Jahre 1902 noch eine bedeutende Steigerung erfahren, da für die Zeitdauer vom 1. Juni 1901 bis 31. Mai d. J. die Anzahl der von fünf Fabriken erstellten Lokomotiven bereits mit 3 638 angegeben wird. — Von den im Jahre 1901 erbauten Maschinen dienen 540 dem Personenverkehr, 2 380 dem Gütertransport, die übrigen sind für den Rangirdienst u. dergl. bestimmt. Als Feuerungsmaterial kommen bei 80 % der neuerstellten Lokomotiven gewöhnliche Steinkohlen zur Verwendung, bei 10 % Anthrazit und bei weiteren 10 % Oel oder andere Brennstoffe. Von den Vollspurlokomotiven für Steinkohlenfeuerung erhielten etwa 50 % breite, den Rahmen überragende Feuerbüchsen. Rund 30 % der in den letzten Jahren von den grossen Fabriken erbauten Personen- und Güterzuglokomotiven sind Verbundmaschinen. Bei Personenzuglokomotiven ist die grösste angewandte Heizfläche seit 1897 von 200 auf 325 qm, bei Güterzuglokomotiven von 270 auf 500 qm gestiegen, während im gleichen Zeitraum der angewandte Dampfdruck von 12,5 auf 14 und 15,75 Atm. gestiegen ist. Die schwerste Lokomotive, die im Laufe der letzten Jahre in den Vereinigten Staaten gebaut wurde, ist eine Maschine, die ohne Tender 121,5 t wiegt bei 108 t Adhäsionsgewicht.

— **Eisenbahn Santiago - Santa Clara (Kuba).** Die von der Cuba Company gebaute neue Bahn von Santiago im Osten nach Santa Clara im Mittelpunkt der Insel mit einer direkten Verbindung nach Havana ist vollendet und dadurch durch die ganze Länge der Insel bis zur Südostküste nun die Eisenbahnverbindung hergestellt. Ihr Bau bot keine grossen technischen Schwierigkeiten dar, da sie zum grössten Theil durch flaches Prärieland führt. Sie hat mit ihren Zweigbahnen eine Länge von 474 Meilen (= 763 km). Da sie meist durch gänzlich unentwickeltes, übrigens ausserordentlich fruchtbares Land führt, muss sie ihren Verkehr erst schaffen; deshalb beabsichtigt die Gesellschaft längs der Strecke Zuckerpflanzungen anzulegen, sobald eine genügende Zahl von Ansiedlern dazu vorhanden ist. Zunächst wird sie, hauptsächlich in den Wintermonaten, einem starken Turistenverkehr dienen müssen, deshalb ist auch ihre Ausrüstung durchweg modern und elegant. Von der Station Alto Cedro nach Manopilon an der Bucht von Nipe ist noch eine Zweigbahn im Bau, die das Aufblühen der Gegend um die wundervolle Bucht von Nipe, einem etwa 48 km langen, geschützten und tiefen Hafen, fördern soll. Dieser Mittheilung sind in „Railr. Gaz." eine Anzahl Abbildungen der Strecke, der Viadukte, Brücken usw. beigefügt.

— **Der Bau neuer Eisenbahnen auf Haïti.** Wie der „Reichsanz." mittheilt, ist Nachrichten aus Port au Prince zufolge ein Engländer mit der Regierung in Unterhandlungen eingetreten, die den Bau einer Eisenbahn zwischen Manzanilla und Azua zum Gegenstande haben. Die geplante Bahn soll die Insel von Nord nach Süd durchschneiden und ein Gebiet eröffnen, in dem reichliche Gold-, Silber- und Kupferschätze vermuthet werden. Weiterhin wird eine Bahn von Moeha nach La Vega geplant, die an die Bahn angeschlossen werden soll, die La Vega mit der Küste verbindet.

— **Australische Querbahn.** Die Regierung des Staates Südaustralien fordert nach einem „W. T. B."-Telegramm zu Angeboten für den Bau einer Eisenbahn auf, welche Adelaide und Port Darwin verbinden soll und deren Konzession auf dem Grundsatz der Gewährung von Ländereien fusst. Es werden in England, Frankreich, Deutschland und Amerika binnen kurzem hierauf bezügliche Bekanntmachungen ergehen.

Zur neuen Rechtschreibung

veröffentlicht Geheimer Oberbaurath Sarrazin in dem von ihm geleiteten „Centralblatt der Bauverwaltung" eine Mittheilung, die wir als Ergänzung der unserigen über den gleichen Gegenstand in Nr. 97 S. 1483 d. Ztg. zur Kenntniss unserer Leser und Mitarbeiter bringen, indem wir letztere zugleich bitten, bei den zulässigen Doppelschreibungen sich der von Geheimerath Sarrazin empfohlenen Schreibweise bedienen zu wollen. Unseren regelmässigen Herren Mitarbeitern geht ein Abdruck der in der obigen Anmerkung zu 1 angeführten Regeln zu, in dem diese Schreibweise durch Ausstreichung der ihr nicht entsprechenden Worte bereits durchgeführt ist.

„Vom 1. Januar 1903 ab wird die neue Rechtschreibung im Centralblatt der Bauverwaltung, in der Zeitschrift für Bauwesen und der Denkmalpflege zur Anwendung kommen.

Als Grundlage für die Schreibung der einzelnen Wörter dient das dem amtlichen Regelbuch für die neue Rechtschreibung beigefügte Wörterverzeichniss. Dies enthält indessen eine grosse Zahl von Doppelschreibungen, die nach der Bemerkung am Kopf des Verzeichnisses beide zulässig sein sollen. So ist zulässig: Abends und abends, mittels und mittelst, stetig und stätig, Accent und Akzent, Accord und Akkord, Circular und Zirkular, Couvert und Kuvert, Deficit und Defizit, Scepter und Zepter, das Meter und der Meter usw. usw. Ueber die Auswahl unter den Doppelschreibungen ist daher, um das Wörterverzeichniss als sicheren Anhalt benutzen zu können, zuvor Entscheidung zu treffen.

Bei diesen Festsetzungen hat man — da eine verständige Rechtschreibung nicht für sprachwissenschaftlich Gebildete, sondern für das Volk eingerichtet sein soll — zweckmässigerweise von dem Standpunkt auszugehen, dass die Schreibweise der einzelnen Wörter möglichst lauttreu, folgerichtig und einfach (leicht zu behalten) sein muss — alles dies jedoch selbstverständlich nur soweit das amtliche Verzeichniss es zulässt. Dann ergibt sich im einzelnen folgendes:

1. Es wird geschrieben: Abends, Morgens usw. (nicht abends, morgens usw.), weil das Verzeichniss vorschreibt: des Abends, des Morgens usw., und weil es ebenso ohne das Geschlechtswort verlangt: Montags, Dienstags usw. Ferner ist die unter „Abend" angeführte Form „heute abend" nicht zu schreiben, weil diese Wendung weder bei Morgen noch bei Mittag, Vormittag, Nacht usw. aufgeführt ist (während sonst die verschiedenen Formen — „des Mittags, Mittags und mittags" usw. — jedesmal sämmtlich wiederholt sind), — „heute abend" also einen durch nichts begründeten Ausnahmefall bilden würde. Demgemäss werden sämmtliche Tageszeiten gross geschrieben.

2. Ebenso wird geschrieben: Tags darauf, Tags zuvor (nicht tags darauf), wie „eines Tages".

3. Im übrigen ist durchweg nach der Anmerkung auf S. 18 des Regelbuches zu verfahren: „In zweifelhaften Fällen schreibe man mit kleinem Anfangsbuchstaben." Daher z. B.: in betreff, in bezug auf, zufolge, zugrunde, zugute halten, zunichte machen, zuschanden machen, zuschulden kommen lassen, zustatten kommen, zutage treten, zuteil werden usw.

4. Es wird geschrieben mittels (als Genitivform), wie die vorgeschriebenen angesichts, behufs, betreffs, namens, seitens usw. Daher auch vermittels.

5. Hasardspiel (nicht Hazardspiel), wie das allein vorgeschriebene „Basar"; ebenso Slave (nicht Slawe), wie Sklave, u. ä. m.

6. stetig, unstet — wie stets.

7. Für den K-Laut ist überall dem k vor dem c der Vorzug zu geben, ebenso für den Z-Laut dem z vor c, weil das Regelbuch ausdrücklich bestimmt (S. 21): „der K-Laut wird meist mit k, der Z-Laut mit z geschrieben", weil das Regelbuch ferner bei der Vorsilbe Ko- (Kol-, Kom-, Kon-, Kor-) sowie bei kt (Edikt, faktisch usw.) nur k zulässt und in Wörtern wie Konzert, Konzil, Kruzifix usw. die Schreibung mit z fordert. Folgerichtig wird daher geschrieben: Akkord, Akzent, Antezedenzien, Kuvert, Zement, Zentrum, Zirkular, Zylinder usw.

8. Bei den Wörtern auf ie wird die Mehrzahl ien geschrieben, also Galerien, Kolonien usw., nicht Galerieen, Kolonieen. (Vergl. hierzu Wortformen wie Marienkirche, Sophienstrasse.)

9. Es wird geschrieben das Ar, das Liter, das Meter usw., weil diese Wörter in der Maass- und Gewichtsordnung für den Norddeutschen Bund vom 17. August 1868 (für das Deutsche Reich in Kraft getreten am 1. Januar 1872) sächlich behandelt werden.

10. Die Abkürzungen für „und so weiter", „und so fort" sind: usw. (nicht u. s. w. oder pp.) und usf.

Es ist eine verhältnissmässig geringe Mühe, unter Beachtung der hier ausgesprochenen Grundsätze und Einzelangaben in dem Wörterverzeichniss des Regelbuches diejenigen zulässigen Schreibweisen, die nicht angewandt werden sollen, handschriftlich durchzustreichen. Das solchergestalt vereinfachte Verzeichniss wird dann in der Regel auch bei Benutzung der ausführlichen Wörterbücher, die eine wesentlich grössere Zahl von Wörtern enthalten, als genügender Anhalt dienen können."

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 15. Dezember d. J. ist der an der Strecke Lehrte-Uelzen — 4,4 km von Burgdorf und 4,1 km von Ehlershausen — belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Otze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf dem Haltepunkte ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 98 — Inser.-Nr. 3263a — d. Ztg.)

Zu dem **Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen** ist der Nachtrag I herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 601 vom 4. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Festsetzungen in Ziffer 7 (4) der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 16. Dezember d. J.).

Nr. I 603 vom 12. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Ausgabe des II. Nachtrages zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 15. Dezember d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare des Nachtrages II bestellt haben).

Nr. II 382 vom 4. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und an die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend das Verzeichniss der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 16. Dezember d. J.).

Nr. III 1386 vom 6. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 15. und 16. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

In der in Nr. 93 dieser Zeitung vom 26. November 1902 unter fortl. Nr. 3117 verlautbarten Kundmachung hat es unter II. Berichtigung, Absatz b) anstatt „im Verkehre mit Nancy=Saint Georges" usw. richtig „im Verkehre mit Nancy und Nancy=Saint Georges" usw. zu lauten.

Wien, am 16. Dezember 1902. (3336)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Offenbacher Hafenbahn.

Am 22. Dezember d. J. wird auf der Offenbacher Hafenbahn, Verbindungsbahn zwischen Station Offenbach a/M. der Frankfurt-Bebraer Linie und den am Offenbacher Hafen belegenen städtischen Gleisanlagen, der Betrieb für den nachbezeichneten Wagenladungsverkehr eröffnet. — Für Güter in Wagenladungen, die auf der Hafenbahn nach oder von Offenbach a/M. Hafen befördert und die daselbst in das Schiff oder von dem

Schiff in den Eisenbahnwagen, sei es unmittelbar oder nach erfolgter Zwischenlagerung im Hafengebiete, verladen werden, werden im Anschluss an die Frachtsätze für den Verkehr mit Offenbach für jeden auch nur theilweise beladenen Wagen erhoben:

	für Güter der			
	Allgemeinen Wagenl.-Klasse	Spezialtarife I	II	III
	für jeden Wagen in Mark			
a) eine Ueberfuhrgebühr .	3	2	1	1
b) für Rechnung der Stadt Offenbach eine Werftgleisegebühr .	0,50	0,40	0,30	0,30

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Näheres ist im Verkehrsbüreau zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 12. Dez. 1902. (3337)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Lieferfristen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.
K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Wiedereinführung normaler Ladefristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen sowie auf den im diesseitigen Betriebe stehenden fremden Linien vom 10. Oktober 1902 eingeführte Herabminderung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen wird vom 22. Dezember 1902 aufgehoben und treten somit von dem vorbezeichneten Tage wieder die normalen (tarifgemässen) Ladefristen in Anwendung.

Wien, am 16. Dezember 1902. (3338)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. ist in Kriescht eine Güternebenstelle eingerichtet. Derselben liegt die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern ob, die mit der Eisenbahn über Döllens-Radung ein- oder ausgehen. Als Lieferfristen im Verkehr mit Kriescht gelten diejenigen für Döllens-Radung zuzüglich einer Zuschlagsfrist von 2 Tagen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Gebührensätze und den Fahrplan ertheilt die Güterabfertigungsstelle Döllens-Radung, sowie der Verwalter der Nebenstelle in Kriescht.

Bromberg, den 15. Dez. 1902. (3339)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.
(Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern.)

Am 1. Februar 1903 wird Theil II, Heft 2 neu ausgegeben. Derselbe enthält Frachtsätze für den Klassengüterverkehr zwischen Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen (und der in ihrem Betriebe stehenden Privat- und Lokalbahnen), der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen, der Lokalbahn-Aktiengesellschaft und der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

München, den 16. Dezember 1902. (3340)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Die Gültigkeit der Ausnahmetarife Nr. 1, 2 C, 14 Ca, 14 D und 19 des Tarifheftes 1, Nr. 14 D und 19 des Tarifheftes 2 und Nr. 31 des Tarifheftes 3 wird bis zum 31. Dezember 1903 verlängert.

Breslau, den 17. Dez. 1902. (3341)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr mit Paderborn ermässigte Entfernungen in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 15. Dez. 1902. (3342)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von kalzinirter Soda in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht treten mit Gültigkeit vom 20. Dezember l. J. folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Wyhlen (badische Bahn)
nach Genf loko 192
nach Genf transit für Sendungen nach Chêne-Hourg 154
Centimes für 100 kg.

Karlsruhe, den 16. Dez. 1902. (3343)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 1a für Grubenholz.

Am 1. Januar 1903 tritt ein Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge im Versande von Stationen der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Reichseisenbahnen nach den Kohlengruben-Anschlussstationen des Ruhrreviers einschl. Homberg a. Rhein und den Sammellagerstationen Bocholt, Borken i. Westf., Dülmen Staatsbhf., Greven, Gütersloh Staatsbhf., Haltern i. Westf., Hamm, Herbede, Herdecke-Vorhalle, Hervest-Dorsten, Münster i. Westf., Neubeckum, Peddenberg, Ratingen West, Ruhrort Hafen, Saarn, Schermbeck und Wesel in Höhe der Frachtsätze des Rohstofftarifs in Kraft.

Essen, den 13. Dezember 1902. (3344)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die eilgutmässige Beförderung frischer (todter) und geräucherter Fische ab Ermatingen (schweizerische Bundesbahnen) nach verschiedenen Stationen der südwestdeutschen Eisenbahnverwaltungen treten am 20. Dezember l. J. direkte Frachtsätze in Kraft. Ferner erhält von diesem Zeitpunkte an die Position „Fische" im Ausnahmetarif Nr. 15 des südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefts II B und im Ausnahmetarif für die eilgutmässige Beförderung gewisser Lebensmittel badische Bahn und Kaiserstuhlbahn-Ostschweiz vom 1. Juli 1899 folgende Fassung:

Fische, frische (todte) und geräucherte.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 14. Dezember 1902. (3345)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Preussisch-bayerischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 treten im Verkehr mit der Station Culm (Direktionsbezirk Danzig) für die Beförderung von Grossvieh (ausschl. Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen theilweise anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Tarifstationen.

Erfurt, den 13. Dezember 1902. (3346)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnenstation, von der die Ausfuhr stattfinden soll, eingehen, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in dem Ausnahmetarif 14 vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert.

2. Die Tarifentfernung zwischen Marktredwitz und Trebbichau wird von 363 auf 263 km abgeändert.

Magdeburg, den 11. Dezbr. 1902. (3347)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.

Theil II vom 1. Mai 1900.

Die Bestimmungen unter Ziffer I des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Bier (Seite 119 des Tarifs) finden mit Wirksamkeit ab 1. April 1903 nur mehr Anwendung auf Sendungen von den Stationen:

Augsburg, Bamberg, Erlangen, Freising, Kempten, Kulmbach, München Centr.-Bhf., München Ostbhf., München Südbhf., Nürnberg Centr.-Bhf., Nürnberg Nordbhf., Nürnberg Nordostbhf., Nürnberg Ostbhf., Nürnberg Rangirbhf. und Würzburg.

München, den 15. Dezember 1902. (3348)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. Heft. Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird die für den gesammten Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Urbach bei Schorndorf bezüglich der direkten Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern in obigen Verkehr einbezogen. Die Entfernungen und Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 75 km an Illingen i. Württ. Wagenladungsgüter nach Ur-

bach sind auf Plüderhausen, Wagenladungsgüter von Urbach ab Schorndorf abzufertigen.

Stuttgart, den 11. Dezember 1902. (3349)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Die am 14. November d. J. bekannt gemachte Verlängerung der Nachweisfrist für die Ausfuhr von Zucker von 12 Monaten auf 18 Monate wird vom 20. Dezember d. J. ab auch auf den Verkehr mit den mecklenburgischen Staatseisenbahnen in dem in der Bekanntmachung vom 14. November angegebenen Umfange ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau in Berlin.

Berlin, den 12. Dezember 1902. (3350)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Thiertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Station Cronberg.

Mit Wirkung vom 22. Dezember d. J. ab wird die Station Eschborn der Cronberger Bahn in den vorbezeichneten Tarif im Verkehr mit Bockenheim, Frankfurt a/M. Hauptbhf., Sachsenhausen und Sachsenhausen Viehhof einbezogen.

Die Frachtberechnung erfolgt nach den Entfernungen für den Güterverkehr. (3351)

Frankfurt a/M., den 15. Dezember 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Direktion der Cronberger Eisenbahn.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen etc. vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 ab die Station Plastowo des Eisenbahndirektionsbezirks Posen als Empfangsstation einbezogen.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 13. Dezember 1902. (3352)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Januar 1903 treten zwischen Pilsenetz k. k. St. B. und Berlin Potsd. Bahnhof für Güter der Spezialtarife A 2 und III die direkten Frachtsätze von 258 bezw. 122 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 16. Dezember 1902. (3353)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die seither auf den Umkartirungsverkehr beschränkten Abfertigungsbefugnisse der Station Cassel Rangirbahnhof werden vom 1. Januar k. J. ab auf den Verkehr mit den Anschlusswerken erweitert.

Cassel, den 11. Dezember 1902. (3354)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1903 tritt im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande der Nachtrag VIII zum Tarifheft 5 in Kraft, der neue und geänderte Frachtsätze für Holzsendungen und ein neues Waarenverzeichniss enthält. Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1903 in Kraft. Abdrücke des Nachtrages können von den betheiligten Endbahnen und durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, den 17. Dezember 1902. (3355)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 20. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Rogsen (Eisenbahndirektionsbezirk Posen) und den Stationen Dittersdorf bei Chemnitz, Dresden-Alt-, Friedrich- und Neustadt der sächsischen Staatsbahnen direkte Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 15. Dezember 1902. (3356)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. (Gruppe I) etc.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Sendungen von Steingrund, neue bezw. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Druckabzüge des Nachtrags V können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 ₰ das Stück bezogen werden.

Breslau, den 17. Dezember 1902. (3357)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits.

Einführung eines neuen Tarifes Theil I, Abtheilung B.

Der in der Vereinszeitung Nr. 89 vom 12. November l. J. angekündete neue Tarif Theil I, Abtheilung B für den in der Ueberschrift bezeichneten Verkehr tritt nicht mit 1. Januar 1903, sondern erst mit 1. Februar 1903 in Kraft.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3358)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen den Emshafenstationen Emden, Emden Aussenhafen, Leer, Papenburg einerseits und ungarischen Stationen andererseits.

(Einführung eines neuen direkten Tarifes.)

Am 1. Januar 1903 tritt für den obgenannten Verkehr ein Gütertarif (Theil II) in Kraft.

Derselbe enthält Zuschlagsbeträge zur Ermittelung direkter Frachtsätze für die oben bezeichneten Emshafenstationen auf Grund der in den Tarifen Theil II, Heft 3 und 4 des deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbandes für den Verkehr mit Bremen enthaltenen Frachtsätze.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3359)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 tritt ein neuer Tarif Theil II für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im österreichischen Grenzverkehre in Kraft.

Gleichzeitig wird der ab 1. Januar 1899 gültige Tarif Theil II für die Beförderung von Gütern im österreichischen Grenzverkehre nebst sämmtlichen Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen sein.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3360)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.

Einführung eines Nachtrages IV zum Tarife Theil I, Abtheilung A.

Der in der Vereinszeitung Nr. 89 vom 12. November l. J. angekündete Nachtrag IV zu dem vom 10. Oktober 1901 gültigen Tarif Theil I, Abtheilung A für den in der Ueberschrift genannten Verkehr tritt nicht mit 1. Januar 1903, sondern erst mit 1. Februar 1903 in Kraft.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3361)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz.)

Einführung des Nachtrages II zum gemeinschaftlichen Hefte.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 gelangt der Nachtrag II zu dem gemeinschaftlichen Hefte vom 1. März 1900 zur Einführung. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und ist bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 h für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. Dezember 1902. (3362)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.

Mit Wirksamkeit vom 10. Januar 1903 hat die im I. Nachtrage zum Tariftheil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900 auf den Seiten 81 und 82 enthaltene, zu Lambach transit †) gehörige Fussnote wie folgt zu lauten: „†) Nur für den Verkehr mit Stadl-Paura und Roitham."

Wien, am 13. Dezember 1902. (3363)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Nomenklatur für einzelne Artikel in den Verbandstarifen.

Durch das Inkrafttreten des am 1. Ja-

nuar 1903 erscheinenden Nachtrages I zum Tarife Theil I, Abtheilung B der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen erhalten die in nachbezeichneten Tarifheften enthaltenen Ausnahmetarife folgende Fassung, und zwar wird im Tarife Theil II, Heft 1, gültig vom 1. Januar 1900 der Ausnahmetarif II lauten:

„Ausnahmetarif II
für die frachtgutmässige Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 5 und E 6—c) und d) der Güterklassifikation des Tarifes, Theil I“;

ferner der Ausnahmetarif IX:

„Ausnahmetarif IX
für die frachtgutmässige Beförderung von:

a) Maschinen, landwirthschaftlichen, Ackergeräthen (Pos. M—14 der Güterklassifikation des Tarifes, Theil I).
Bei Aufgabe in Mengen unter 5 000 kg gelangen die Frachtsätze der Klasse A, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung mindestens für 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze der Klasse B zur Anwendung.
b) Maschinen, landwirthschaftlichen, Ackergeräthen sowie Lokomobilen, Dampfstrassenwalzen und Hebekrahnen aus Pos. E 6—d.
Bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen gelangen die in den bezüglichen Tariftabellen angeführten besonderen Frachtsätze zur Anwendung.“

Im Tarife Theil II, Heft 4, gültig vom 1. November 1897, werden bei nachstehenden Artikeln die Positionen der Güterklassifikation wie folgt abgeändert, und zwar:

bei Getreide und Hülsenfrüchten
von Pos. G—13 auf Pos. **G—9**,
bei Oelkuchen und Oelkuchenmehl
von Pos. O—8 auf Pos. **O—6, b**,
bei Oelsaaten
von Pos. O—9 auf Pos. **O—7**.

Insoweit durch vorstehende Aenderungen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst ab 1. Februar 1903.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3364)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für Glas und Hohlglaswaaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben treten ab 1. Januar 1903 unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft.

	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Podêbrad nach Tetschen Oe. N. W. B. transit	78 h	59 h
Von Polna-Stecken nach Tetschen Oe. N. W. B. transit	129 „	88 „

Wien, am 13. Dezember 1902. (3365)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Zucker.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903, treten für Zucker der Pos. Z—8—a des Tarifes, Theil I, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens: a) 5 000 kg, b) 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach oder von	Eigenthumsbahn	Von oder nach Kaaden-Brunnersdorf (B. E. B.) a	b
		Frachtsätze für 100 kg in Hellern	
Ala	S. B.	577	508
Auer	S. B.	522	461
Avio	S. B.	577	508
Blumau	S. B.	501	443
Bozen-Gries	S. B.	508	449
Brixen	S. B.	480	425
Brixlegg	S. B.	357	316
Bruneck	S. B.	494	437
Calliano	S. B.	557	491
Flaurling	K. K. St. B.	419	356
Flirsch	K. K. St. B.	455	387
Franzensfeste	S. B.	473	419
Fritzens-Wattens	S. B.	384	340
Hall	S. B.	393	347
Imst	K. K. St. B.	434	369
Innsbruck	S. B.	402	347
Jenbach	S. B.	366	324
Kematen in Tirol	K. K. St. B.	413	351
Klausen	S. B.	487	431
Landeck	K. K. St. B.	445	378
Lavis	S. B.	543	479
Matarello	S. B.	557	491
Matrei	S. B.	420	371
Mori	S. B.	571	503
Neumarkt-Tramin	S. B.	522	461
Niederdorf	S. B.	515	455
Oetzthal	K. K. St. B.	429	365
Pettneu	K. K. St. B.	460	391
Pians	K. K. St. B.	450	383
Roveredo	S. B.	564	497
Salurn	S. B.	529	467
St. Anton	K. K. St. B.	460	391
St. Michele	S. B.	536	473
Schönwies	K. K. St. B.	439	373
Schwaz	S. B.	375	332
Silz	K. K. St. B.	424	360
Sterzing	S. B.	456	403
Strengen	K. K. St. B.	450	383
Telfs	K. K. St. B.	419	356
Toblach	S. B.	515	455
Trient (Trento)	S. B.	550	485
Waidbruck	S. B.	494	437
Wilten	K. K. St. B.	408	347
Wörgl	S. B. / K. K. St. B.	348	308
Zirl	K. K. St. B.	413	351

Das Auf- bezw. Abladen obliegt dem Absender bezw. Empfänger.

Wien, am 16. Dezember 1902. (3366)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Zucker aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Siebenbrunn-Leopoldsdorf	170 h
Nach Schönpriesen-Umschlag von Siebenbrunn-Leopoldsdorf	165 h
Nach Dresden-Elbkai von Siebenbrunn-Leopoldsdorf	206 h

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 h Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3367)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, Asphaltkoks und Petroleumkoks, Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2,6 haben, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft.

Von Pardubitz S. N. D. V. B.	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Tetschen Oe. N. W. B. trs.	41 h
„ Reichenberg trs.	30 „
„ Seidenberg trs.	37 „
„ Liebau trs.	21 „
„ Mittelwalde trs.	23 „
Von Kolin Oe. N. W. B.	
nach Tetschen Oe. N. W. B. trs.	36 h
„ Reichenberg trs.	32 „
„ Seidenberg trs.	39 „
„ Liebau trs.	28 „
„ Mittelwalde trs.	30 „
Von Pardubitz St. E. G.	
nach Bodenbach trs.	41 h
„ Halbstadt trs.	26 „
„ Mittelsteine trs.	30 „
Von Kolin St. E. G.	
nach Bodenbach trs.	36 h
„ Halbstadt trs.	32 „
„ Mittelsteine trs.	36 „
Von Kralup St. E. G.	
nach Bodenbach trs.	29 h
„ Halbstadt trs.	60 „
„ Mittelsteine trs.	65 „
Von Kralup B. N. B.	
nach Reichenberg trs.	56 h
„ Seidenberg trs.	73 „
„ Liebau trs.	61 „
„ Mittelwalde trs.	63 „
„ Georgswalde-Ebersbach trs.	64 „
„ Warnsdorf trs.	62 „

Wien, am 15. Dezember 1902. (3368)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

(Ermässigte Frachtsätze für Garne der Pos. G—3a und Güter der Ausnahmetarife Nr. 7a und b.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen I. für Garne der Pos. G—3 a laut Güterklassifikation des Tariftheiles I bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Wagen, II. für Güter der Ausnahmetarife Nr. 7 a und b bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	I. Garne der Pos. G—3 a		II. Güter der Ausn.-Tarife Nr. 7			
			a	b	a	b
	von					
	Bludenz	Bregenz, Feldkirch, Lindau (Stadt und Rangirbahnhof), Rankweil	Bludenz		Feldkirch	
	Heller für 100 kg					
Böhm.-Leipa A. T. E./B. N. B.	—	419	—	—	—	—
Braunau St. E. G.	—	483	—	—	—	—
Grulich	506	480	—	—	—	—
Lieben Oe. N. W. B.	—	334	—	—	—	—
Lieben St. E. G.	—	332	—	—	—	—
Nachod	—	447	—	—	—	—
Neustadt a. d. Mettau	—	447	—	—	—	—
Olmütz K. F. N. B./St. E. G.	—	474	—	—	—	—
Reichenberg A. T. E./S. N. D. V. B.	469	443	—	—	—	—
Schönlinde	—	449	—	—	—	—
Turnau B. N. B.	432	406	486	449	497	458
Wildenschwert	—	437	—	—	—	—
Zwickau i. B.	476	450	—	—	—	—
Zwittau St. E. G.	—	454	—	—	—	—

Wien, am 10. Dezember 1902. (3369)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

(Einführung eines neuen Tarifes, Theil I.)

Mit 1. Januar 1903 — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 15. Februar 1903 — tritt ein neuer Tarif, Theil I für die Elbeumschlagsverkehre in Kraft.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Verwaltungen sowie bei der unterzeichneten Direktion ab 18. Dezember d. J. zum Preise von 2 Kr. oder 1,70 ℳ pro Stück erhältlich.

Wien, am 13. Dezember 1902. (3370)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

(Einführung des Nacht. I zum Tarif, Theil II.)

Mit 1. Januar 1903, für Erschwerungen mit 1. Februar 1903 tritt der Nachtrag I zum Tarif Theil II für den Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1/II. 1902 in Kraft.

Der Nachtrag enthält die Aenderung und Ergänzung der Zwischenlagerungs- und Reexpeditionsbestimmungen, die Ergänzung der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege, schliesslich die Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 13 für Reis und Nr. 17 für Felle und Häute.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 25 ₰ = 30 Heller erhältlich.

Wien, am 13. Dezember 1902. (3371)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Anhanges zu den Tarifen, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 gelangt ein neuer Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Verbandes, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen, zur Einführung.

Durch diesen Anhang wird der Tarif Theil II, Heft 6 für den Ost-Nordwest-österreichischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Januar 1902 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze des letztgenannten Tarifheftes 6 noch bis Ende Januar 1903 in Kraft.

Exemplare des Anhanges sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1,40 Kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3372)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Verrechnungsstelle Arad-Poltura in die Tarife.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, finden die in den Verbandtarifen, Theil II, Heft 2 vom 1 Oktober 1902, Theil III, Heft 2 vom 20. August 1902, Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899 und Theil V, Heft 2 vom 1. Mai 1890 sowie im Anhang hierzu vom 1. Oktober 1902 für den Verkehr mit Arad vorgesehenen Frachtsätze auch im Verkehre mit Arad-Poltura Anwendung, jedoch nur für Sendungen, welche von der Firma „Brüder Neumann in Arad“ zur Aufgabe oder an dieselbe zur Abgabe gelangen.

Arad-Poltura rangirt in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Arad.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3373)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.

In Ergänzung der Bekanntmachung vom 4. d. Mts. wird darauf hingewiesen, dass die im Nachtrag I, gültig vom 15. d. Mts., unter 1 (zu § 11) Ziffer 3, unter 2 (zu § 12) Ziffer 1 c und unter 3 (zu § 14) angeführten Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung Erschwerungen der Beförderungsbedingungen in sich schliessen und daher erst am 1. Februar 1903 in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Fahrkartenausgabestellen.

Soldin, den 13. Dezember 1902. (3374)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der am 31. Dezember 1902 fällige Zinsenkupon Nr. 14 unserer $3\frac{1}{2}$ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A. pro 5 000 ℳ mit 87,50 ℳ,
„ B. „ 1 500 „ „ 26,25 „
„ C. „ 1 000 „ „ 17,50 „
„ D. „ 300 „ „ 5,25 „

deutscher Reichswährung vom 31. Dezember 1902 angefangen:

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhm. Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Dezember 1902. (3375)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

7. Verdingungen.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung nachstehender
Imprägnirstoffe
ist zu vergeben:

90 000 kg Zinkchlorid und
850 000 „ karbolsäurehaltiges Theeröl.
Die Bedingungen können von der unterzeichneten Stelle bezogen werden, bei welcher auch die Angebote verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Imprägnirstoffe“ versehen bis
22. d. Mts., Vormittags 11 Uhr
portofrei einzureichen sind.
Heilbronn, den 8. Dezbr. 1902. (3376RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verdingung von Kleineisen für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen.

Gruppe A: 2 740 100 Stück Hakenplatten für Holzschwellen, 2 558 000 Stück Hakenplatten für Eisenschwellen, 5 448 000 Stück Klemmplatten, 17 418 t Laschen und 462 000 Stück Unterlagsplatten;

Gruppe B: 1 652 t Hakenschrauben, 2 624 t Laschenschrauben und 4 109 t Schwellenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin am 7. Januar 1903, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 4. Februar 1903.

Essen (Ruhr), den 12. Dez. 1902. (3377)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A: 7 580 kg Eisendraht und 4 910 kg Stahldraht in je 7 Loosen, 4 280 kg Stahlblech in 5 Loosen, 14 010 Tafeln Weissblech in 6 Loosen, 300 qm Drahtgewebe zu Funkenfängern in einem Loose, 12 940 m Halfterketten in 10 Loosen, 30 000 Stück Sprungfedern und 25 000 Stück eisernen Ringen in je einem Loose, 5 550 Mille eisernen Splinten, 132 600 kg eisernen Drahtstiften, 4 855 kg Kammzwecken in je 7 Loosen, 31 kg messingenen Drahtstiften in 2 Loosen, 206 600 kg eisernen Kesselnieten in 6 Loosen, 3 572 Mille Mannheimer Blechnieten und 10 642 Mille eisernen Holzschrauben in je 7 Loosen, 79 500 Stück eisernen Holzschrauben (Schlüsselschrauben), 995 Mille messingenen Holzschrauben in je 6 Loosen, 15 000 Stück messing. Knopfnägeln, 260 Mille Polsternägeln, 14 Mille Spiekern, 100 Mille Federstiften in je einem Loose, 3 900 Mille Schloss- und Decknägeln in 2 Loosen. B. 2 039 000 Stück eisernen ungeschnittenen und geschnittenen Muttern in 20 Loosen, 1 389 Mille eisernen Bekleidungsschrauben in 28 Loosen und 1 566 100 Stück eisernen Schrauben mit und ohne Muttern in 50 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift für A. bis zum 20. und für B. bis zum 21. Januar 1903, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 1,50 ℳ für A. und 1,50 ℳ für B. in **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 24. Februar 1903.

Berlin, den 17. Dezember 1902. (3378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr vom 1. April 1903 bis 31. März 1904:

Gruppe I: Heizerschaufeln, gewöhnliche Schraubenschlüssel, Vorhang- und Schrankschlösser;
Gruppe II: Hammerstiele aus Hickoryholz, Hacken-, Schaufel- und Besenstiele;
Gruppe III: Leinölfirniss, Deckenspachtel, Waschschwämme, Bindestricke und Salmiakgeist;
Gruppe IV: Schmelztiegel, Chamottesteine für Lokomotiven, Schleifsteine, Schmirgelleinen, Glaspapier, Hut- und Domfilz;
Gruppe V: farbiges und klares Glas;
Gruppe VI: Leder;
Gruppe VII: Roststäbe aus Gusseisen.

Eröffnung der Angebote
am Donnerstag, den 8. Januar 1903, Vormittags 10 Uhr,
Zuschlagsfrist bis zum 24. Januar 1903, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) für jede Gruppe vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster i/W., 12. Dezember 1902. (3379)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von **A** 180 000 Stück Lampencylindern für die Eisenbahndirektion Berlin, 15 800 Stück Aufsatzgläsern, 17 300 Stück Einsatzgläsern, 16 700 Stück Standgläsern, 25 800 Stück Korken mit Glasröhrchen, **B** 53 200 Stück Zinkpolen, 42 600 Stück Kupferpolen, 6 900 Stück Verbindungsklemmen, **C** 61 600 kg Kupfervitriol, 10 100 kg Bittersalz und 11 700 Glas Schreibfarbe für die Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 6. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin**, W. Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau daselbst, Zimmer 420** eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 1,00 ℳ für A und je 50 ₰ für B und C, **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 10. Februar 1903.

Berlin, den 16. Dezember 1902. (3380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Spiritus.

Die Lieferung von denaturirtem rektifizirten Spiritus für die Zeit bis zum 30. September n. J. soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf den 2. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude hierselbst, Zimmer 72, anberaumt. Die Angebote sind postfrei, versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Spiritus“ bis zum angegebenen Termin an das Centralbüreau der Eisenbahndirektion Mainz, Zimmer 51, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können daselbst eingesehen, bezw. gegen postfreie Einsendung von 40 ₰ (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen.

Mainz, im Dezember 1902. (3381)
Königl. preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1903 erforderlichen Mengen Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Lampendochte, Schreibkreide, Lampencylinder, Plomben, Toiletteseife, Ammoniaksoda, Karbolsäure, Hahnschmiere, Harzfackeln, Knallsignale, Putzkrem, Putzpulver, Streichhölzer und Bremsknüppel soll verdungen werden.

Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 15. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Januar 1903.

Magdeburg, den 15. Dezbr. 1902. (3382)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Kleineisenzeug.

Die Lieferung der nachstehend verzeichneten Materialien ist mit Lieferungstermin bis 31. März 1904 zu vergeben, und zwar:

Laschen, Laschenbolzen, Schienennägel, Krampen, Unterlagsplatten, Federringe, Schwellenschrauben, Klemmplatten, Hakenschrauben, Spurplatten und Keillaschen mit zugehörigen Keilen.

Zeichnungen, Bedingungen und Sortenverzeichniss liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und werden auf Verlangen an lieferungslustige Werke abgegeben; in etwaigen hierauf bezüglichen Gesuchen sind die Materialien, welche geliefert werden wollen, anzugeben. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug“ versehen spätestens bis 29. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr,
bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt. (3383RM)

Heilbronn, den 16. Dezember 1902.
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verdingung der Lieferung von 18 125 Stück Gummischläuchen zur Dampfheizung für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz, getheilt in 15 Loose.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Dampfheizschläuchen“ versehen bis zum 8. Januar 1903, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 9. Februar 1903, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 13. Dezember 1902. (3384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 101. 24. Dezember 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 36 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer dieser Zeitung erst am 31. d. Mts.

Aenderungen und Erweiterungen der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

(Schluss aus Nr. 100.)

3. Weiterführung der Bahn auf Charlottenburger Gebiet.

Ueber die Führung der Hochbahn auf Charlottenburger Gebiet ist in den letzten Wochen so viel und einander Widersprechendes in der Tages- und Ortspresse mitgetheilt worden, dass es zweckmässig ist, den Gegenstand etwas ausführlicher zu behandeln. Vorauszuschicken ist, dass sich im Jahre 1899 die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen verpflichtet hatte, die Untergrundbahn vom Bahnhof Zoologischer Garten durch die Hardenbergstrasse nach dem Knie und weiter durch die Bismarckstrasse bis zur Seesenheimer Strasse, sodann im rechten Winkel abbiegend durch letztere und die Spreestrasse zum Wilhelmsplatz weiter zu führen, um dort die Bahn endgültig endigen zu lassen (zu vergl. Abb. 2). Damals war von irgend welchen weitergehenden Plänen auf keiner Seite die Rede, und begreiflicherweise konnte auch die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen nicht das geringste Interesse daran nehmen, die Bahn in unbebaute Gegenden weiter zu führen, die keinen Verkehr bringen. Von der genannten Charlottenberger Strecke ist thatsächlich, wie schon unter 1 bemerkt, am 14. d. Mts. die Strecke bis zum Knie in Betrieb genommen worden.

Entsprach es nun ursprünglich den allseitigen Interessen, die Bahn am Wilhelmsplatz endgültig aufhören zu lassen, so ist in dieser Sachlage mit einem Schlage eine Wendung eingetreten, seit sich die Stadtgemeinde auf Wunsch Sr. Majestät der Königs entschlossen hat, die Bismarckstrasse vom Knie über Westend hinaus bis zur Havel als eine 50 m breite Prachtstrasse auszubauen. Der König hat ein sehr reges Interesse genommen an der Herstellung eines durchgehenden Strassenzuges über die Havel hinaus nach dem Schiessplatz von Döberitz, der die geradlinige Verlängerung der historischen Strasse Unter den Linden in Berlin bildet und bis zum Knie bereits vollständig ausgebaut ist, deren geradliniger Linienzug aber auch in der Fortsetzung bereits vollständig festgelegt ist. Er wird bezeichnet in Charlottenburg durch den schon vorhandenen Zug der Bismarckstrasse, im Grunewald durch die Landstrasse, welche von Westend nach der Havel führt. Im Zusammenhange mit der Ausgestaltung dieser Prachtstrasse steht weiter die Durchführung eines königlichen Beschlusses, den Grunewald zwischen Westend und der Havel zu einem Volkspark umzugestalten. Dieser echt königliche Plan geht jetzt seiner Verwirklichung entgegen. Die Stadt Charlottenburg wird für die Verbreiterung der Bismarckstrasse sorgen, in welcher die südliche Häuserflucht um ein entsprechendes Maass zurückgerückt wird, und wird dafür voll entschädigt durch die Uebereignung fiskalischen Geländes an der Spandauer Vorortbahn, das sie zu entsprechenden Bedingungen überwiesen erhält. Auf Staatskosten wird sodann der Strassenzug über die Havelarme geführt werden, indem hoch über den Pichelswerder und die Pichelsdorfer Halbinsel hinweg eine ebenfalls 50 m breite Brücke gebaut wird.

Im Zusammenhange hiermit will es schliesslich eine Terraingesellschaft unter Führung der Deutschen Bank unternehmen, den Gebieten von Westend neues Leben zuzuführen und auf diese Weise auch die seit etwa 30 Jahren bestehende, aber in der ganzen Zeit seit ihrer Begründung von dem Pulsschlag des Verkehrslebens vollständig unberührt gebliebene brach liegende Westendkolonie, in den drei Jahrzehnten seit 1872 nur wenige Gebäude neu entstanden sind, durch allmähliche Bebauung der im Zuge der Prachtstrasse gelegenen Ländereien zur Blüthe zu bringen. Es ist ohne weiteres ersichtlich, dass diese Aufgabe für die Stadtgemeinde und ihr weiteres Emporblühen ausserordentlich bedeutungsvoll ist, bedeutungsvoller als irgend eine Maassnahme, die überhaupt seither im Interesse der städtischen

Entwickelung getroffen worden ist. In dieser Beziehung sind auch die als Abb. 2 und 3 beigefügten Kärtchen sehr lehrreich, die, ohne einer weiteren Erläuterung zu bedürfen, klar erkennen lassen, dass sich die fernere Entwickelung Charlottenburgs im Süden abspielt und in westlicher Richtung fortschreitend weiter vollziehen muss. Abb. 3 bezieht sich auf das Jahr 1895; seitdem hat sich das Schwergewicht der Entwickelung nur noch stärker auf die südlichen Theile Charlottenburgs gelegt. Der Zug wird nunmehr auch hier mit aller Kraft nach Westen gehen, sobald der grosse Strassenzug der Bismarckstrasse frei-



a) Nollendorfplatz, *b*) Wittenbergplatz, *c*) Kaiser Wilhelm-Gedächtnisskirche, *d*) Knie, *e*) Ecke Bismarck- und Seesenheimer Strasse, *f*) Wilhelmsplatz, *g*) Sophie-Charlotte-Platz.

Abb. 2. Besiedelung Charlottenburgs seit 1872.

gelegt wird. Etwa ein Drittel des ganzen Charlottenburger Gebiets wird hier in diese Entwickelung neu einbezogen. Aber vollen Erfolg können solche Pläne für ein Städtewesen nur versprechen, wenn sie im Zusammenhange betrieben werden mit einer verständigen Politik der Verkehrsmittel. So konnte es nicht ausbleiben, dass an die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen herangetreten wurde, um sie zu veranlassen, im Sinne der grossartigen neuen Pläne ihre Linienführung einzurichten und die Linie nach dem Wilhelmsplatz so zu ändern, dass späterhin eine Weiterführung der Bahn nach Westend hinauf gesichert erschien. Der Linienzug der Prachtstrasse selbst wies ohne weiteres darauf hin, dass, wenn eine derartige geänderte Linienführung der Untergrundbahn gesichert wäre, der Gedanke, in einer späteren Zeit die Linie in der Richtung auf Spandau weiterzuführen — ohne damit allerdings durchweg der Prachtstrasse selbst folgen zu müssen — nahe liegen müsste. An einer solchen Linienführung hat freilich die Hochbahngesellschaft zunächst das geringere Interesse, da auf dem Westender Berge bisher Ansiedelungen, abgesehen von der todt liegenden Kolonie Westend, fehlen. Die Strömung jedoch, diese Linienführung trotzdem sicher zu stellen, gewann und gewinnt immer mehr an Boden. Es entstand also die Frage, ob nicht auch die Hochbahngesellschaft für die neue Aufgabe gewonnen werden könne, indem ihr seitens der an dem Gesammtplane Betheiligten für eine Reihe von Jahren, in der ihr die zur Verzinsung der erheblichen neuen Kapitalien erforderlichen Einnahmen fehlen, der nöthige Ersatz zu Theil wird. So würde der grosszügig angelegte Plan des Königs in einer weitsichtigen Verkehrspolitik der an der neuen Gestaltung der Dinge Betheiligten, in erster Reihe natürlich der Stadt Charlottenburg selbst, ihren Wiederhall finden.

Es lag ohne weiteres nahe, dass der erste Schritt, der zu geschehen hatte, wenn die Hochbahngesellschaft den Plänen Rechnung tragen wollte — und grundsätzlich ist sie nicht abgeneigt, dies zu thun —, der sein müsse, an Stelle der Abbiegung der Untergrundbahn nach dem Wilhelmsplatz eine geradlinige Fortsetzung nach dem Sophie-Charlotte-Platz (zu vergleichen Abb. 2) durch die Bismarckstrasse treten zu lassen und diese letztere so zu bauen, dass die Weiterführung nach Westend hinauf möglich blieb. Abgesehen von den Kosten ist es aus Gründen des Baues und Betriebes der Bahn unerlässlich, von einer Verzweigung der Linie in der Weise, dass sich an den durchgehenden Linienzug noch ein kurzer Sporn von nur etwa 600 m Länge anhängt, abzusehen, wenngleich zu erwarten war, dass die Anwohner des Wilhelmplatzes, die sogen. Alt-Charlottenburger, gegen den Fortfall dieses Linienabschnittes Widerspruch erheben würden. Sie stimmen zwar auch der Weiterführung nach

dem Sophie-Charlotte-Platz zu, ohne dabei aber die Linie nach dem Wilhelmsplatz aufgeben zu wollen. Die Angelegenheit hat zu lebhaften Erörterungen geführt und auch die technischen Kreise vielfach beschäftigt. Die Tagespresse steht wohl überwiegend auf dem Standpunkt der sehr beachtenswerthen Ausführungen von A. Zimmermann im „Berliner Lokalanzeiger“ vom 18. d. Mts. über „Die Grunewaldfrage“, in denen der Gedanke der Ausgestaltung des Grunewalds zum Volkspark und die damit zusammenhängende Verkehrspolitik warmherzig beleuchtet sind. Aber den Alt-Charlottenburgern wird man es Können nun auch munter überall zu bethätigen habe, wo dazu Gelegenheit ist, ist ein Gedanke, der unsere jetzige wirthschaftliche Krisis wesentlich mitverschuldet hat. Auch in den technischen Fragen muss zuerst der Wirthschafter gehört werden, und bei dem Unternehmen der Hochbahn ist bisher an diesem Grundsatz streng festgehalten worden, auch in den Einzelheiten. Nicht im Einklange damit würde der Gedanke sein, zum Zwecke einer kleinen Seitenlinie von wenig über $\frac{1}{2}$ km Länge Kosten für eine Unterärmelung der Gleise aufzuwenden, die mit einer halben Million Mark noch zu niedrig beziffert erscheinen.



Durchschnitt der ganzen Stadt: 49.

Abb. 3. Durchschnittliche Einwohnerzahl auf das Grundstück am 2. Dezember 1895 in den einzelnen Stadtbezirken Charlottenburgs.

(Die dem Kärtchen beigeschriebenen Zahlen bezeichnen die Stadtbezirke.)

nachfühlen, dass sie an dem, was sie zu besitzen glauben, auch festhalten wollen. Sie führen den Kampf gegen die grösseren Interessen aus begreiflichen Gründen.

Für den Techniker liegt die Frage, wie man etwa beiden Interessen gerecht werden könnte, wie folgt. Wer, ohne die Verhältnisse des Auslandes früher sehr beachtet zu haben, heute in der Verkörperung des Gleisdreiecks der Hochbahn eine Leistung sehen will, die auf all und jede Art der Verzweigung städtischer Bahnen angewendet werden sollte, könnte glauben, dass durch Herstellung einer schienenfreien Kreuzung an der Abzweigstelle, in einer Unterärmelung der Gleise, wie man wohl in der Umgangssprache sagt, das Heil liege. Aber das Gleisdreieck hat wohl jeden zur Genüge gelehrt, dass derartige schienenfreie Kreuzungen sicherlich auf solche Punkte beschränkt bleiben sollten, wo sie im allerdichtesten Verkehr geradezu unvermeidlich sind. Dass die Technik in ihrem bedeutenden Können heutzutage dieses Der Erfolg einer solchen Anlage in dem wasserdurchtränkten Berliner Untergrund ist für den vorliegenden Fall überdies technischerseits angezweifelt worden. Es ist geltend gemacht worden, dass die volle Gewährleistung für die Anlage in Anbetracht der sehr spitzwinkligen Unterschneidungen und der äusserst verwickelten Durchdringungsformen der Abschnitte des Tunnels, in denen sich nach zwei Richtungen je auf etwa 200 m Länge unterirdische Rampen in die durchlaufenden Betriebsstrecken hineinziehen, nicht übernommen werden könne, wenn auch an der betreffenden Oertlichkeit die Untergrundverhältnisse etwas besser sind und das Grundwasser nicht ganz so hoch hinaufreicht, wie sonst im Schwimmsand des Spreethals. Hier gehen die Meinungen der Techniker stark auseinander, während nicht wegzuleugnen ist, dass bei eintretender Undichtheit der tieferliegenden Strecke der Verkehr nach dem Wilhelmsplatz überhaupt unterbunden wäre. Und nun gar die Betriebsführung! Die Anwohner des Wilhelms-

platzes wünschen eine dichte Zugfolge, noch mehr erfordert eine solche der Verkehr der Hauptlinie nach dem Grunewald, der als Volkspark von der ganzen hauptstädtischen Bevölkerung in grossen Schaaren aufgesucht werden wird und an der sich eine grössere Wohnbevölkerung in verhältnissmässig kurzer Zeit ansässig machen wird, als sie an der kleinen Seitenlinie zu finden ist. Es hiesse die Betriebsverhältnisse des Bahnunternehmens über die Maassen verschlechtern, wenn auf der durchgehenden Hauptlinie zu den beiden Abzweigungen, welche auf ihr schon im Gleisdreieck vorhanden sind, das dem Betriebe bekanntlich schon jetzt nicht geringe Schwierigkeiten bereitet — die durch Verfügungen der Aufsichtsbehörde noch beständig vergrössert werden — noch eine zweite Abzweigung, nämlich die in Charlottenburg, hinzutritt. Wollte man nun gar an dieser dritten Abzweigestelle eine Unterärmelung oder Kreuzung in Schienenhöhe vorsehen, so wäre eine pünktliche Durchführung des Betriebes auf der ganzen Linie für die Folge überhaupt unmöglich. Wir wissen ja auch, dass bei dem grossen Netz der Pariser elektrischen Untergrundbahnen — nach vollständigem Ausbau 65 km — und ebenso bei den elektrischen Untergrundbahnen Londons — insgesammt sind hier schon jetzt 84 km genehmigt — Abzweigungen überhaupt nur in ganz vereinzelten Fällen angewendet sind; überall ist hier das Ganze aus selbständigen Einzellinien zusammengesetzt, bei denen, um von der einen zur anderen zu gelangen, ein Umsteigen erforderlich ist. Derselbe verständige Gesichtspunkt tritt auch zu Tage in einem Beschluss, den der Verkehrsausschuss der östlichen Stadtbezirke Charlottenburgs, dem hervorragende Eisenbahnfachleute angehören, kürzlich gefasst hat. Indem er vorweg, den grossen Verhältnissen durchaus Rechnung tragend, hervorhob, dass die Fortsetzung der Untergrundbahn in der Richtung auf den Sophie-Charlotte-Platz und nach Neuwestend im Interesse der Gesammtentwickelung Charlottenburgs geboten sei, machte er sich dahin schlüssig, dass aus Rücksichten der Regelmässigkeit und Sicherheit des Verkehrs von jeder Linienverzweigung, sei es durch Kreuzung in Schienenhöhe oder durch Unter- oder Ueberführung, abzusehen sei. Auch hat der Ausschuss dem Ausdruck gegeben, dass eine Linie mit gebrochenem Verkehr — d. i. Umsteigeverkehr — bei der geringen Länge der Seitenlinie nicht in Frage kommen könne; die Wilhelmsplatz-Seitenlinie aber zum Ausgangspunkt zu machen für eine über die Spree hinweg in der Richtung auf die Jungfernhaide weiter zu führende elektrische Schnellbahn, würde Sache einer späteren Zukunft sein. Vorerst könne man, da das Gelände jenseits der Spree noch unbebaut ist, den Bedürfnissen dieser Gegend auf lange hinaus mit Strassenbahnen genügen, die allerdings zweckmässigen Anschluss an die Untergrundbahn zu erhalten hätten. Man sieht, durchaus zutreffende Gesichtspunkte. Aber auch dann, wenn der Zeitpunkt gekommen wäre, eine an die durchgehende Linie mittelst Umsteigeverkehrs anstossende Schnellbahn in die Wiesen nördlich der Spree zu führen, käme doch, wie man hinzufügen muss, deren Weiterführung in der Richtung auf Spandau nicht in Frage, da die Entwickelung dieser Stadt sich nach der unlängst erfolgten Aufhebung der Festungswerke im Zusammenhang mit dem Umbau des Staatsbahnhofs sowie dem natürlichen Zuge der Bevölkerung folgend unverkennbar in südlicher und südwestlicher Richtung vollzieht. Auch der neue Spandauer Bebauungsplan lässt dies klar erkennen. Den Bedürfnissen in der Spandauer Richtung wird also mit Hilfe einer durch den Grunewald zu führenden Bahn weitaus besser gedient, als mittelst einer solchen, die durch das unbebaute Gelände nördlich der Spree geht, die ausserdem über sumpfige Strecken gelegt werden müsste, während die Grunewaldlinie überall festen trockenen Untergrund hat.

Weist also die Richtung der Bahn nach dem Grunewald hin, so ist doch geltend gemacht worden, dass man die Linie derart verschieben könne, dass sie vom Knie durch die Berliner Strasse nach dem Wilhelmsplatz und von da auf den Sophie-Charlotte-Platz zu geführt würde. Die Frage ist eingehend geprüft worden; aber die Linie wird durch eine derartige Verschwenkung nicht nur 0,5 km länger, sie trifft auch in der Berliner Strasse, die durchweg asphaltirt ist und in der wichtige Rohrleitungen liegen, auf sehr bedeutende Schwierigkeiten; sie liegt ferner zwischen dem Wilhelmsplatz und dem Sophie-Charlotte-Platz vorwiegend in sumpfigem Gelände und ist endlich mit so bedeutendem Grunderwerb belastet, dass sie über 3 000 000 *M.* mehr kosten würde, als wenn sie im Zuge der Bismarckstrasse bleibt. Von sehr wesentlicher wirthschaftlicher Bedeutung ist ferner der Umstand, dass der verschwenkte Linienzug nicht dem Zuge der Entwickelung Charlottenburgs nachgeht. Zwar befinden sich in der Nähe des Wilhelmsplatzes die öffentlichen Gebäude, das neue Rathhaus der Stadt u. a., aber es geht hier wie anderwärts die Erfahrung dahin, dass die älteren Stadttheile in der Entwickelung erst spät nachfolgen. Zudem besitzt der Wilhelmsplatz bereits heute ausgezeichnete Strassenbahnverbindungen nach allen Richtungen hin, während die in der stärksten Entwickelung begriffenen südlichen Stadttheile überhaupt keine Untergrundbahnstation bekommen würden, wenn man nicht vom Wilhelmsplatz unter einem spitzen Winkel auf kürzestem Wege in die Bismarckstrasse zurückkehren wollte. Dass sich eine derartige Verunstaltung der Linie von selbst verbietet, leuchtet jedem Eisenbahnfachmann ein. Es fragt sich also zu guterletzt nur noch, ob man etwa aus der Bismarckstrassenlinie durch eine nach der Seite ausholende Schleife oder auf andere Weise nach dem Wilhelmsplatz gelangen könne. Am Wilhelmsplatz einen Zwischenkopfbahnhof anzulegen, verbietet sich aus dem Grunde, weil alsdann bei zweigleisigem Ausbau der Strecke die Kreuzung an der Bismarckstrasse doch nicht zu beseitigen ist, ein viergleisiger Ausbau zu diesem Zwecke aber wieder, abgesehen von der Erhöhung der Kosten, eine ganze Anzahl neuer Ueberkreuzungen der Züge vor dem Zwischenkopfbahnhof zur Folge hätte, abgesehen von den Kosten, die mit den Zielen einer solchen Anlage unvereinbar sind, und der Räumlichkeit der Strassen selbst, die nicht überall eine viergleisige Tunnelanlage zulässt und auch nicht Raum gewährt für die Bögen, mit denen die beiderseitigen Abzweigungen aus der Bismarckstrassenlinie hergestellt werden müssten. Eine Schleife nach dem vielfachen Muster der Pariser Stadtbahn am Wilhelmsplatz herzustellen, ist ebenfalls undurchführbar, weil für eine solche daselbst eine ausreichende Krümmung nicht beschafft werden kann.

So weisen denn alle Verhältnisse darauf hin, dass Mittel und Wege gefunden werden, die Fortsetzung der Untergrundbahn so anzulegen, dass sie der Bismarckstrasse nach Westen folgt, dass sie aber andererseits nicht belastet wird mit Bau- und Betriebserschwerungen, welche eine solche Bahn nicht ertragen kann.

Der Simplon.

Unter dieser Ueberschrift enthält die November-Nummer der „Revue de Paris“ (S. 201—224) einen längeren Aufsatz von Charles Loiseau über die voraussichtlichen Wirkungen des neuen Verkehrsweges. Es wird angenommen, dass trotz der sich häufenden technischen Schwierigkeiten der Durchstich des Simplons im Jahre 1904 vollendet sein wird. Der Verfasser will hauptsächlich untersuchen, ob der neue Bahnweg günstig oder ungünstig auf den Verkehr und die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen Frankreichs wirken wird. Nachstehend sollen nur die Hauptpunkte dieser Untersuchung hervorgehoben werden, ohne Stellungnahme zu den Ansichten des Verfassers.

Der erste und sicherste Nutzen des Simplondurchstichs wird in einer fühlbaren Erleichterung des Verkehrs zwischen der Westschweiz und Oberitalien bestehen. Um heute mit der

Eisenbahn z. B. von Genf nach Turin, Genua oder Mailand zu gelangen, muss man durch französisches Gebiet über Modane fahren. Durch die neue Verbindungslinie Brieg-Domodossola wird an Stelle jenes gewundenen Weges ein gerader treten, der die Entfernung Genf-Genua auf 400, Genf-Mailand auf 365 km abkürzen wird. Es ist selbstverständlich, dass infolge dessen die Verkehrseinnahmen der Mont-Cenisbahn zurückgehen müssen; aus dem gleichen Grunde sind aber auch die gesammten französischen Handels- und Verkehrsinteressen bedroht.

Die Entfernung von Genf nach Marseille beträgt jetzt 521 km über Lyon, 450 km über Grenoble. Letztere Linie weist aber theilweise starke Steigungsverhältnisse auf und ist deshalb für den Massenverkehr wenig geeignet. In zwei Jahren wird Genua, die Rivalin von Marseille, nur noch 400 km von Genf und 360 km von Lausanne entfernt sein. Aus dieser nackten Thatsache kann ohne weiteres gefolgert werden, dass nicht allein die Einnahmen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, sondern auch die Handelsinteressen von Marseille, die landwirthschaftlichen Interessen der Provence und sogar bis zu einem gewissen Grade das Gedeihen der französischen Riviera (Côte d'Azur) nothwendigerweise Einbusse erleiden werden. Nach volkswirthschaftlicher Sprachweise kann man sagen: die Erbauung des Simplontunnels wird die Westschweiz aus dem Einflussgebiet von Marseille und der Provence ausschalten und in dasjenige von Genua und Ligurien versetzen. Dagegen kann man allerdings einwenden, dass es auch Kampfmittel gegen kilometrische Abkürzungen der Bahnstrecken gibt, und dass eine so kapitalkräftige Eisenbahn, wie die Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft, den Reiseverkehr auf ihren Linien durch Erhöhung der Zugschnelligkeit, Verbesserung des Ausstattung und Gewährung sonstiger Erleichterungen zurückhalten kann; für den Güterverkehr können im gleichen Sinne Wettbewerbtarife wirksam werden. Glücklicherweise gewinnt dieselbe Frage einen günstigeren Anstrich, wenn man die bevorzugte Lage des Simplons im Kontinent im allgemeinen Betracht und nicht nur Genua und Marseille zum Vergleich heranzieht.

Der Simplon ist von der Natur zum grossen Verkehrsweg zwischen Frankreich und Italien geschaffen. Schon Napoleon I. hatte dies erkannt und deshalb die Simplonstrasse bauen lassen. Das Rhonethal erstreckt sich in der Schweiz von Osten nach Westen, das Thal der Reuss von Süden nach Norden; dies zeigt schon an, dass naturgemäss die Simplonlinie hauptsächlich für den Verkehr der romanischen Länder untereinander, der Gotthard für die deutsch-italienischen Verkehrsbeziehungen bestimmt ist. Für Frankreich handelt es sich aber jetzt darum, bessere und kürzere Zufuhrwege nach der Schweiz und dem Simplon zu bauen oder die bestehenden zu leistungsfähigeren auszubauen. Der Verfasser betont die Nothwendigkeit solcher kühner Kampfmittel und geht auf einzelne Projekte näher ein.

Nach dem Verfasser lässt die Berner Kantonsregierung das Projekt einer direkten Verbindung von Bern nach Brieg über Frutigen und den Lötschberg studiren. Diese beinahe gerade Linie würde das berner Oberland von Nord nach Süd durchqueren und etwa bei Gampel senkrecht auf das Rhonethal auslaufen. Die Baukosten der 60 km langen Theilstrecke Frutigen-Brieg sollen ungefähr 70 000 000 Fr. betragen. Zweifellos würde eine Linie Bern-Brieg von grossem Werth für den internationalen Verkehr sein; sie würde eine neue Verkehrsstrasse von den rheinischen Ländern über Basel nach Italien bilden helfen und dem in einigen Jahren doch der Entlastung bedürftigen Gotthardtunnel in erwünschter Weise zu Hilfe kommen. Dieselben Interessen, die zum Gottharddurchstich geführt haben und darauf gerichtet sind, die wirthschaftlichen Beziehungen zwischen den Ländern deutscher Zunge und Italien zu vermehren, rechnen dafür bereits auf die Simplonbahn. Wenn auch das Lötschbergprojekt nur von der berner Kantonsregierung ausgeht, so würden doch jene Bestrebungen dadurch gefördert werden.

Die normale Rolle der Simplonbahn bestände eigentlich darin, eine leichtere Verbindung zwischen der einen Hälfte Frankreichs und Italien zu schaffen. Wenn der Ausdruck passend wäre, könnte man sagen, es sei anormal, Rhein und Po durch den Simplon einander näher bringen zu wollen. In diesem internationalen Wettstreit wird Frankreich durch seine natürliche Lage begünstigt. Welche Anstrengungen muss aber Frankreich nothwendigerweise selbst machen, um diese Lage ausnutzen zu können? Zunächst muss durch den Simplon ein kürzerer und bequemerer Bahnweg nach Italien geschaffen werden. Die bestehenden Bahnwege sind ungenügend: die Trasse der Mont-Cenisbahn, also der Hauptbahn ist zu gewunden; zwischen Mâcon und Turin bedient sie keinen grösseren Platz; streckenweise kommen starke Steigungen vor, so dass selbst der indische Postzug theilweise nur mit 45 km Geschwindigkeit fahren darf. Die Bahn Marseille-Genua über Ventimiglia hat nur Bedeutung für Südfrankreich und verdient es nicht, unter die grossen internationalen Verkehrswege gerechnet zu werden, zumal sie von Ventimiglia bis Genua nur eingleisig ist. Der Hauptverkehr zwischen England und Belgien einerseits und Italien andererseits müsste naturgemäss über Frankreich gehen, dem aber dieser Verkehr nach Eröffnung der Gotthardbahn fast gänzlich entgangen ist. Es kann allerdings nicht bestritten werden, dass für den Güterverkehr der Weg Ostende-Gotthard-Mailand mit 1085 km Länge dem Weg über Calais-Modane-Mailand von 1247 km Länge vorzuziehen ist. Ist es nun möglich, nach Eröffnung der Simplonbahn und mit Hilfe von Ergänzungsstrecken auf französischer Seite den vorbezeichneten Längenunterschied auszugleichen und wieder einen Theil des entgangenen Verkehrs auf französische Bahnen herüberzuziehen?

Der Verfasser stellt zunächst noch einige allgemeinere Betrachtungen an, offenbar um die Wichtigkeit des Simplonweges recht anschaulich zu machen. Der Simplon bildet nicht allein ein Zugangsthor nach Italien, sondern auch nach dem Orient, wenigstens dem europäischen Orient. Selbst wenn Frankreich seine Zufuhrbahnen in der Richtung nach der Schweiz nicht verbessern sollte, würden die grossen internationalen Expresszüge, die in Brindisi, Genua und Neapel, also in den Einschiffungshäfen für Aegypten, den Suezkanal, Indien usw. auslaufen, der Simplonlinie den Vorzug gegenüber der Mont-Cenislinie einräumen. Aber derjenige grössere europäische Hafen, der Suez am nächsten gegenüber liegt, gehört weder Frankreich noch Italien, es ist Salonichi. Man darf sich nicht verhehlen, dass gemeinsame politische Bestrebungen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns dahin zielen, aus diesem Hafen ihr zukünftiges Mittelmeer-Emporium zu schaffen. Dann wäre eine schnelle Verbindung London-Ostende-Wien-Salonichi möglich, in Wettbewerb gegen die Linie London-Calais-Modane-Brindisi. Der Seeweg Salonichi-Alexandrien ist um 388 km — 16 bis 18 Stunden Seefahrt — kürzer als der Weg Brindisi-Alexandrien. Frankreich und Italien müssen diesen Vorsprung einholen durch Benutzung des Simplons und durch Ausbau ihrer eigenen Bahnen. Der Weg nach dem Orient führt aber auch über das Adriatische Meer. Venedig ist ausserordentlich günstig für den Transitverkehr nach Salonichi, den Balkanstaaten und dem Orient gelegen. Der Gedanke, dies zu verwirklichen und damit für Venedig wiederum einen Theil seiner früheren Blüthe zurückzurufen, findet in Italien zahlreiche Befürworter.

In Frankreich steht die Verbesserung der Zufuhrwege nach dem Simplon ebenfalls auf der Tagesordnung. In diesem Sinne sind in letzter Zeit folgende mehr oder minder sachgemässe Vorschläge aufgetaucht: 1. direktere Verbindung des Nordbahnhofes und des Lyoner Bahnhofes in Paris; 2. Bau einer neuen Strecke von Labarre nach Arc-sur Senans (Doubs); 3. Verbesserung der Linie Bellegarde-St. Gingolf; 4. Bau einer neuen Strecke bei Pontarlier am Lajoux oder von Frasne nach Vallorbes*), wodurch eine Abkürzung von 17 km eintreten würde. Verfasser bespricht diese Projekte und verwirft sie aus technischen und finanziellen Gründen. Er ist der Meinung, dass diese Projekte aus Kirchthumsinteressen entsprungen sind. Ein anderes Projekt, welches noch von dem vorigen Arbeitsminister Baudin befürwortet worden ist, besteht darin, den Zugang zum Simplon durch die Departements Ain und Haute-Sâone über Bellegarde und Annemasse zu suchen, was ebenfalls den Bau gewisser neuer Strecken, Legung zweiter Gleise auf bestehenden Strecken zur Voraussetzung haben würde. Dadurch würde eine Linie Paris-Mailand über Dijon, St. Amour, Bellegarde, St. Gingolf und Brieg geschaffen, die um 49 km kürzer wäre als die Mont-Cenislinie; die virtuelle Abkürzung würde sogar 151 km betragen. Diese Linie würde günstigere Steigungsverhältnisse aufweisen und besser mit dem mittleren inneren französischen Netz zu verbinden sein. Die Kosten sind auf 88 000 000 Fr. geschätzt. Dieses Projekt findet begreiflicherweise wenig Anklang in der Schweiz. Der Verfasser kann diesen Plan ebenfalls nicht befürworten. Dagegen befürworten die französische Handelskammer in Genf sowie eine grosse Anzahl anderer französischer Handelskammern und Korporationen einen anderen Plan, der darin besteht, die vorhandene Hauptbahn Paris-Dijon-St. Jean de Losne-Lons-le-Saulnier durch den Jura (am Col de le Faucille) bis nach Genf zu führen. Die Ausführung dieses Planes würde den Bau einer Reihe von Tunneln im Jura bedingen und sehr kostspielig sein. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn soll die Kosten für den Bau einer 80 km langen Theilstrecke von Lons-le-Saulnier bis Genf auf 130 000 000 Fr. veranschlagt haben.

Der Aufsatz endigt mit einigen an die Adresse von Frankreich gerichteten allgemeinen Betrachtungen. Frankreich solle die Simplonangelegenheit nicht unbenutzt vorübergehen lassen, um seinen Einfluss auf Italien, die Adria und das Mittelmeer in handelspolitischer und anderer Beziehung zu verstärken. Die gleichen Bestrebungen und Erfolge Deutschlands und Oesterreich-Ungarns werden zur Aneiferung erläutert. Zu diesem Zweck, meint der Verfasser, soll Frankreich ohne Zögern die erforderlichen finanziellen Opfer bringen.

*) Ueber dieses der Verwirklichung nahe Projekt haben wir mehrfach berichtet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beschlüsse der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen.** In der am 10. d. Mts. in Berlin abgehaltenen Konferenz sind folgende Beschlusse über Tarifänderungen in den Theilen I der deutschen Eisenbahntarife gefasst worden:

1. Berechnung von Provision bei Zollfrankaturen; 2. Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften für Fahrzeuge durch Aufnahme von Bestimmungen über die Abfertigung von rohen, d. h. unlackirten und ungepolsterten Equipagen u. dergl.; 3. Klarstellung des § 26 III der allgemeinen Tarifvorschriften für Fahrzeuge (Frachtberechnung für Feuerwehrfahrzeuge); 4. Erweiterung der allgemeinen Tarifvorschriften für gebrauchte Emballagen; 5. Ergänzung des § 37 der allgemeinen Tarifvorschriften (Frachtberechnung für Gegenstände, die mehrere Wagen erfordern); 6. Aufhebung der Position „Hüte“ usw. des Verzeichnisses der sperrigen Stückgüter und Aenderung der gleichen Position des Spezialtarifs III; 7. Aufnahme von Aetznatronlauge, Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl in das Verzeichniss der Kesselwagengüter (für Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl ist die Tarifmaassnahme inzwischen eingeführt worden); 8. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter, und zwar: Stäbe und Brettchen, wie unter Ziffer 7 der Position „Holz“ des Spezialtarifs III genannt, auch gehobelt, sowie Trass und Tuffstein (gemahlen); 9. Aufnahme von Rahm (Sahne) in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 10. Ergänzung der Position 13c des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter durch Aufnahme von „Messingfolie“; 11. Aufnahme von gekörnter Emaillemasse in den Spezialtarif I; 12. Erweiterung der Position „Pflanzenleim“ des Spezialtarifs I durch Einfügung der Worte „auch Harzleim und Gerbleim“; 13. Aufnahme von Druckausschusspapier in die Ziffer 1 der Position „Papiere“ des Spezialtarifs I; 14 Versetzung von Asbestcementbausteinen und Asbestcementplatten in den Spezialtarif II; 15. Erweiterung der Position „Hohlglaswaaren“ des Spezialtarifs II; 16 Aenderung der Positionen „Holz“ der Spezialtarife II und III betreffs der Holzspähne und Holzabfallspähne (die Position „Cedernholzspähne“ des Spezialtarifs III wird hierdurch aufgehoben); 17. anderweite Klassifizirung der Abfälle von Häuten und Leder der Spezialtarife II und III; 18 Aufnahme von Rohanthracen in den Spezialtarif II und Versetzung von Anthracenrückständen in den Spezialtarif III; 19. Versetzung von gebrauchten Dampfpflügen und Dreschmaschinen nebst Zubehör in den Spezialtarif III; 20. Aufnahme von Dübeln und Dübelsteinen (Mauerdübeln) sowie von Ziegeltrockenrahmen, ungehobelt, in den Spezialtarif III; 21. anderweite Fassung der Positionen „Oelkuchen“ und „Stroh“ des Spezialtarifs III; 22. Festsetzung einer Gebühr für die bahnseitige Eindeckung von Wagen mit zollkontrolpflichtigen Gütern; 23. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von Zuchtthieren, Rennpferden und Vollblutmutterpferden; 24. Einführung von allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von Weidethieren; 25. Aenderung des § 32 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahnthiertarifs, Theil I (Zuladungen und theilweise Ausladungen von Thieren); 26. Aenderung der Zusatzbestimmung B 6 zu § 10 der Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I (Einstellung von Gepäck- oder Güterwagen usw. zur Beförderung von Kranken); 27. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 13 der Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I (telegraphische Vorausbestellung von Schlafwagenplätzen); 28. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 21 der Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I (Nachlösen von Rückfahrkarten bei Anschlussversäumnissen); 29. Aenderung der Zusatzbestimmungen zu § 43 der Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I (Begleitung von Leichen).

Abgelehnt wurden folgende Anträge:

1. Aenderung der Zusatzbestimmug II 2 zu § 53 der Verkehrsordnung (zulässiges Mehrgewicht bei Wagenladungen); 2. Aufnahme von Gerbstoffen, wie im Spezialtarif I genannt, und Sumach sowie von neuen leeren Holzkisten, Holzkistenbrettern und Räucherspähnen in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter; 3. Aufnahme von leichtverderblichem Käse in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 4. Aenderung der Position „Gerbstoffe“ des Spezialtarifs I; 5. Aenderung der Position „Thonwaaren“ des Spezialtarifs II; 6. Aufnahme von Kieselfluornatrium in den Spezialtarif II; 7. Versetzung von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen in den Spezialtarif III; 8. Aufnahme von Futter aus getrocknetem Blut und Mageninhalt geschlachteter Thiere (Peptonfutter) in den Spezialtarif III; 9. Aufnahme des Artikels „Harzfegsel“ (Harzabfall) in den Spezialtarif III; 10. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 21 der Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I (Maassnahmen gegen die missbräuchliche Benutzung von Rückfahrkarten).

Vertagt wurde ein Antrag betreffend Aufnahme von Kastanienholzextrakt in das Verzeichniss der Kesselwagengüter.

Diese Beschlüsse werden, soweit sie die Durchführung von Tarifänderungen betreffen, für sämmtliche zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen zugelassenen Eisenbahnen bindend, wenn nicht von einer Anzahl der betheiligten Verwaltungen widersprochen wird, die zusammen mehr als 1/5 der Stimmen sämmtlicher Verwaltungen führen (vergl. hierzu jedoch lfd. Nr. 7 der angenommenen Anträge, betreffend Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl). Die genehmigten Beschlüsse werden zu einem von der geschäftsführenden Verwaltung der ständigen Tarifkommission bekannt zu gebenden Zeitpunkt von allen zu den Generalkonferenzen zugelassenen Eisenbahnverwaltungen ausgeführt.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat November d. J. ergibt für 75 Bahnen, die schon im November 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 45 784,87 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im November d. J.					
aus dem Personenverkehr	34 900 485	+ 1 723 154	779	+ 24	+ 3,18
aus dem Güterverkehr	102 581 221	+ 2 519 922	2 247	+ 13	+ 0,58
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende November d. J.					
aus dem Personenverkehr	323 091 413	+ 4 821 766	8 497	— 76	— 0,89
aus dem Güterverkehr	690 867 832	+ 14 679 310	17 833	— 40	— 0,22
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November d. J.					
aus dem Personenverkehr	73 669 039	+ 1 613 615	11 404	— 4	— 0,04
aus dem Güterverkehr	131 291 551	+ 4 003 413	19 986	+ 151	+ 0,76

Eröffnet wurden: am 1. November Zechlau-Neubraa 18,65 km (Direktionsbezirk Danzig), Neustadt a. D.-Neuruppin-Herzberg 43,37 km (Ruppiner Kreisbahn); am 25. November Siegersdorf-Lorenzdorf 17,04 km (Direktionsbezirk Breslau).

— **Der Etat für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen** beziffert die Einnahmen des Etatsjahres 1903 auf 87 879 600 ℳ (gegen 1902 — 1 905 900 ℳ), die fortdauernden Ausgaben auf 66 818 300 (+ 1 181 500) ℳ, die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats auf 3 105 000 (— 851 000 Mark), des ausserordentlichen Etats auf 12 710 000 (— 910 000) ℳ. Als Beilagen sind dem Etat beigegeben die Nachweisung der Einnahmen und Betriebsausgaben der Reichseisenbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1901, der Etat 1902 und der Voranschlag 1903, die Uebersicht der etatsmässigen Beamten und ihrer Besoldungen, der Vertrag zwischen dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn in Basel einerseits und der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg andererseits über 1. die Verpachtung der neuen Bahnstrecke zwischen der Güterstation St. Johann und dem Hauptbahnhof der schweizerischen Centralbahn in Basel an die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und 2. die gemeinschaftliche Benutzung des Hauptbahnhofs der schweizerischen Centralbahn in Basel und der Güterstation St. Johann vom 2. Dezember 1891.

— **Die Einnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen** stellen sich im Monat November d. J. auf 114 374 000 ℳ und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 2 270 000 ℳ gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 26 389 000 (+ 1 127 000) ℳ, der Güterverkehr 80 998 000 (+ 1 277 000) ℳ, und aus sonstigen Quellen flossen 6 987 000 (— 234 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis Ende November d. J. sind 962 102 000 ℳ, das sind 16 067 000 ℳ mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 4 283 000 ℳ, auf

den Güterverkehr 11 434 000 *M.* und auf die Einnahmen aus verschiedenen Quellen 350 000 *M.*

— **Gültigkeit der Monatskarten.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist angeregt, die Bestimmungen des Staatsbahn-Personentarifs, Theil II, über die Benutzung von Monatskarten, Ziffer 4, zur Vermeidung von Zweifeln dahin zu ändern, dass fortan, wenn Monatskarten für mehrere zwischen den beiden Endstationen vorhandene Strecken verlangt werden, in der Regel nur solche Strecken zur Benutzung zugelassen werden, die auch in die wahlweise Gültigkeit der gewöhnlichen Rückfahrkarten einbezogen sind. Der Preis wird nach der längsten zu befahrenden Strecke berechnet. Eine Umschreibung über kürzere oder gleich lange Wege findet nicht statt. Falls gegen diese neue Fassung der Tarifbestimmungen Bedenken vorliegen, sieht der Herr Minister den Berichten der königlichen Eisenbahndirektionen innerhalb 14 Tagen entgegen und bemerkt, dass es den Direktionen nach dem Erlass vom 23. März 1898 auch künftig unbenommen bleiben soll, in das Streckennetz der Monatskarten noch weiter gewünschte, von den Wegevorschriften der Rückfahrkarten abweichende Umwegs- oder Zwischenlinien aufzunehmen, wenn nach den Umständen des Einzelfalls ein besonderer Anlass hierzu anerkannt werden kann und der Geltungsbereich die für Rückfahrkarten sonst üblichen Grenzen nicht überschreitet. Zu beliebigen Reisen innerhalb grösserer Handels- oder Industriebezirke sollen Monatskarten auch in Zukunft nicht ausgegeben werden. Geht aus der Streckenauswahl dieser Zweck unverkennbar hervor, so sollen die Anträge nach wie vor zurückgewiesen werden.

— **Aenderung der Fahrplanvorschriften.** Durch Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sollen in § 4 (1) der Fahrplanvorschriften für die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen an Stelle der bisherigen Bestimmungen die nachfolgenden Vorschriften treten:

Es sind auszuschliessen: Nr. 4. Acht- und mehrrädrige Wagen, bei denen der Radstand der Drehgestelle unter 1,5 m beträgt, bei allen Zügen mit Personenbeförderung mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km in der Stunde. Nr. 10. Güterwagen, bei denen das Gewicht der Wagen einschliesslich der Ladung mehr als 30 t beträgt, sofern sie nicht Drehgestelle haben und nicht Bremswagen mit durchgehender Bremseinrichtung sind, bei allen Zügen mit Personenbeförderung mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km in der Stunde.

— **Verkauf von Briefmarken durch die Bahnhofbuchhändler und Bahnwirthe.** Um Reisenden den Bezug von Briefmarken während der Reise zu erleichtern, hat eine königlich preussische Eisenbahndirektion die Bahnhofbuchhändler ihres Bezirks ersucht, jederzeit eine Anzahl Briefmarken usw. zum Verkauf vorräthig zu halten und ihre Abgabe zum Selbstkostenpreise durch Aushang bekannt zu geben. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun angeordnet, dass im Interesse des reisenden Publikums in derselben Weise auch von den übrigen königlichen Eisenbahndirektionen zu verfahren und das nämliche Ersuchen auch an die Bahnwirthe zu richten ist.

— **Einrichtung von Petroleum-Tankanlagen auf Eisenbahngelände.** Nach einem im „E.-V.-Bl." veröffentlichten Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen kann die Verwerthung der verfügbaren eisenbahnfiskalischen Lagerplätze durch Vermiethung an Petroleumgesellschaften behufs Errichtung von Tankanlagen unter der Voraussetzung nicht abgelehnt werden, dass im Falle des Wettbewerbes anderer Gesellschaften auf den gleichen Stationen die Herstellung ähnlicher Anlagen möglich bleibt. Wenn dagegen die Erlaubniss zur Errichtung einer solchen Tankanlage der beantragenden Gesellschaft ein örtliches Monopol gewähren würde, so ist die Vermiethung eisenbahnfiskalischen Geländes zu solchen Zwecken zu versagen. Die Ueberlassung der Lagerplätze ist selbstredend nur unter den üblichen Bedingungen für die Vermiethung von Lagerplätzen, insbesondere hinsichtlich der Kündigung der Verträge, statthaft.

— **Eröffnung der Offenbacher Hafenbahn.** Am 22. d. Mts. ist von der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. die im Eigenthum des grossherzoglich hessischen Staats befindliche 3,64 km lange Verbindungsbahn zwischen der Station Frankfurt a/M. (Bebraer Bhf.) und den am Offenbacher Hafen belegenen städtischen Gleisanlagen als vollspurige Nebeneisenbahn mit der Bezeichnung „Offenbacher Hafenbahn" für den Wagenladungs-Güterverkehr von und nach dem Hafen eröffnet worden.

— **Stockung im Hamburgischen Eisenbahngüterverkehr.** Auf eine dieserhalb an die königliche Eisenbahndirektion Altona gerichtete Eingabe der Handelskammer zu Hamburg ist folgendes Antwortschreiben vom 17. d. Mts. ergangen:

„Die auf den Hamburger Bahnhöfen eingetretenen Störungen haben ihre Ursache in dem unerwartet frühen und plötzlichen Stillstand des Wasserverkehrs infolge des starken Frostes, wodurch die auf den Bahnweg gebrachten Güter nach und von Hamburg sofort einen solchen Umfang annahmen, dass die Gleisanlagen und namentlich auch die öffentlichen Freilade- und Wasserumschlagsgleise auf den Innen- und Aussenbahnhöfen bald überfüllt waren. Die hierdurch hervorgerufenen Schwierigkeiten werden nun leider durch die mit dem Umbau der Bahnhöfe unvermeidlich verbundenen Behinderungen des Rangirbetriebes verstärkt.

Ausserdem wurde die Leistungsfähigkeit der Freiladeanlagen in hohem Maasse durch Verzögerung in der Entladung der angekommenen Wagenladungen, besonders in der Wasserabnahme, beeinträchtigt. Ueberdies hat die Einrichtung der ‚Dispositionsgüter' — vergl. die besonderen Bestimmungen betreffend den Eisenbahngüterverkehr in Hamburg und Altona, Seite 6 — die rasche Behandlung der eingegangenen Frachten wiederum empfindlich behindert, weil die in Reserve zu stellenden Wagen die Verschubleistungen unverhältnissmässig vermehren und, zumal bei säumiger Ertheilung der Disposition, zur Anfüllung der Bahnhöfe in erheblichem Maasse beitragen.

Von Beginn der Störungen an haben wir alles aufgeboten, der Schwierigkeiten Herr zu werden, und zu diesem Zwecke nicht nur Maschinen und Personal in grossem Umfange von ausserhalb herangezogen, sondern auch die Erlaubniss zur Benutzung der Freihafengleise zu Verschub- und Ladezwecken erwirkt. Dass es der Eisenbahn an Arbeitskräften mangelt — wie auch in Zeitungsäusserungen behauptet wird — trifft nicht zu. Die Verzögerungen in der Güterabnahme abzuwenden, ist die Eisenbahn machtlos, da Wagenladungen von den Empfängern zu entladen sind.

Wir glauben die Hoffnung aussprechen zu können, dass der Höhepunkt der Schwierigkeiten bereits überwunden ist und dass es, wenn auch langsam, so doch fortschreitend gelingen wird, wieder bessere Zustände herbeizuführen."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 12⅚ Arbeitstagen 208 978 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 718 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 196 989 und auf den Arbeitstag 16 416 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 302 und im ganzen 11 989 Doppelwagen oder 6,1 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 31 589 Doppelwagen gegen 29 141, in Oberschlesien 79 768 Doppelwagen gegen 72 308 und in den drei Bezirken zusammen 320 335 Doppelwagen gegen 298 438 und war demnach im Saarbezirk 2 448 Doppelwagen oder 8,4 %, in Oberschlesien 7 460 Doppelwagen oder 10,3 % und in den drei Bezirken zusammen 21 897 Doppelwagen oder 7,3 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. 29 186 offene Wagen gegen 31 351 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 2 165 oder 6,9 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. 16 927 Doppelwagen zu 10 t.

— **Eröffnung der Lokalbahn Ochenbruck-Allersberg.** Am 15. d. Mts. ist die vorgenannte vollspurige bayerische Lokalbahnstrecke mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Haltestellen Unterferrieden, Pyrbaum, Seligenporten und der Endstation Allersberg sowie dem Halteplatz Rengersricht für den Personen- und Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Die Lokalbahn benutzt zwischen Ochenbruck und Burgthann die Hauptbahn Regensburg-Nürnberg, der Betrieb wird daher nicht von der eigentlichen Anschlussstation Burgthann, sondern von der Hauptbahnstation Ochenbruck durchgeführt, woselbst auch der Sitz der Lokalbahnbetriebsleitung sich befindet. Letztere ist der Eisenbahnbetriebsdirektion Regensburg unterstellt. Die Länge der Lokalbahn von der Abzweigstation Burgthann bis zur Endstation Allersberg beträgt 14,78 km.

— **Zur sächsischen Personentarifreform** liegen u. a. folgende Aeusserungen vor. Die „Berl. Pol. Nachr." bezeichnen

es in einer Besprechung der sächsischen Reformvorschläge als nicht wahrscheinlich, dass die anderen deutschen Staatsbahnen dem Vorgange Sachsens baldigst folgen werden

„Für die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft würde, wenn man unter einer den Interessen des Verkehrs entsprechenden Reform sowohl eine Vereinfachung als eine Verbilligung des Verkehrs versteht, die sächsische Neuordnung des Tarifwesens keinen Fortschritt, sondern geradezu einen Rückschritt bedeuten, denn für die weitaus grösste Zahl der Reisenden würden die sächsischen Tarifsätze in Verbindung mit dem Schnellzugzuschlage eine Erhöhung der Fahrpreise bedeuten. Es ist daher mit Wahrscheinlichkeit vorauszusehen, dass die für den inneren Verkehr des Königreichs Sachsen in Aussicht genommene Neuordnung der Personentarife nicht die Grundlage für eine einheitliche Gestaltung dieser Tarife für den ganzen Umfang des Deutschen Reiches bilden wird."

Zu derselben Angelegenheit wird der „Süddeutschen Reichskorrespondenz" aus München geschrieben: „In jüngster Zeit ist durch die Presse die Nachricht gegangen, die sächsische Eisenbahnverwaltung bereite eine Reform der Personentarife vor, zu welcher sich Preussen und Bayern ablehnend verhalten hätten. Diese letztere Meldung wurde bereits von Dresden aus dementirt. Die bayerische Regierung war überhaupt noch nicht in der Lage, zu den Vorschlägen Stellung zu nehmen, da die Denkschrift hierüber erst in den letzten Tagen zu ihrer Kenntniss gelangt ist. Einer völlig gleichen Gestaltung der Tarife der sächsischen und bayerischen Eisenbahnverwaltungen wird stets die Schwierigkeit entgegenstehen, dass in Preussen und Sachsen die IV. Wagenklasse besteht, zu deren Einführung aber in Süddeutschland keine Neigung vorhanden ist. Die gleiche Schwierigkeit war schon früheren Bestrebungen, zu einem einheitlichen Tarife für ganz Deutschland zu gelangen, entgegengetreten."

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Auch im November d. J. hat der stark gestiegene Verkehr ein günstiges Einnahmeergebniss geliefert. Nach vorläufiger Feststellung wurden in diesem Monate vereinnahmt: 2 802 490 ℳ. im Personenverkehr (+ 182 150 ℳ. gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 6 921 950 ℳ. im Güterverkehr (+ 415 110 ℳ.), 9 724 440 ℳ. im ganzen (+ 597 260 ℳ.). Die Mehreinnahme beträgt 144 ℳ. auf ein Kilometer Bahnlänge. In der Zeit vom 1. Januar bis 30. November d. J. beträgt die Einnahme: 37 665 703 ℳ. im Personenverkehr (+ 677 800 ℳ. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres), 69 707 565 ℳ. im Güterverkehr (+ 826 998 ℳ.), 107 373 268 ℳ. im ganzen (+ 1 504 798 ℳ.). Von der Mehreinnahme entfallen durchschnittlich auf ein Kilometer Bahnlänge 61 ℳ.

— **Eisenbahnprojekte in Württemberg.** Die volkswirthschaftliche Kommission der Kammer der Abgeordneten trat vor einigen Tagen zu einer Sitzung zusammen, um die Referate über verschiedene Eisenbahnpetitionen zu vertheilen. Es handelte sich um Projekte von Nebenbahnen von Speichingen über den Heuberg nach Nusplingen, von Wurmlingen über Unterjesingelt nach Herrenberg, von Rottweil über Dunningen und Lossburg nach Freudenstadt, von Vaihingen a. Fildern nach Tübingen und um die Fortsetzung der Kocherthalbahn Gaildorf-Untergröningen von Untergröningen nach Wasseralfingen.

— **Fürsorge für Unterkunft und Verpflegung des Unterpersonals.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat neuerdings ihren Dienststellen die schon früher ergangenen Weisungen, wonach in Beziehung auf das gesammte Unterpersonal einschliesslich der Arbeiter für ausreichende Unterkunft und Verpflegung, insbesondere auch im Nachtdienst, zu sorgen ist, in Erinnerung gebracht. Es ist in der Verfügung gesagt, dass diese Weisungen noch keine volle Beachtung gefunden haben. Das Bedürfniss der Einrichtung von Unterkunftsräumen sowie der Einrichtung von Wärme- und Kocheinrichtungen in den Aufenthalts- oder sonstigen Gelassen soll erneut geprüft und dem Personal dabei zur Geltendmachung von Wünschen Gelegenheit gegeben werden. Die Stationsvorsteher haben auch mit den Pächtern der Bahnhofswirthschaften wegen der Verpflegung des Personals in der Richtung sich zu benehmen, dass die Abgabe von alkoholhaltigen Getränken eingeschränkt wird, dagegen nach Bedarf warme Speisen, Kaffee, Milch in guter Beschaffenheit zu billigem Preise verabreicht werden. Der Preis von $^3/_{10}$ l Kaffee oder Milch ohne Brot soll für das Personal allgemein 10 ₰ nicht übersteigen. In der Verfügung ist bemerkt, dass durch die Abgabe von Kaffee zu dem erwähnten Preise in einer Anzahl von Bahnhofswirthschaften, darunter Stuttgart, der Verbrauch von alkoholhaltigen Getränken nicht unwesentlich abgenommen hat.

— **Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.** Am 1. Januar 1903 wird ein Nachtrag zu dem vom deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen Verzeichnisse der Stationen Deutschlands, die zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

— **Ermässigung der Schienenpreise.** Das Schienenkartell beschloss, wie die „Kölnische Zeitung" meldet, die Preise für Schienen etwa um 4 ℳ. für die Tonne herabzusetzen. Ferner erfährt das Blatt, in der letzten Sitzung des Trägerverbandes sei beschlossen worden, von einer Preisherabsetzung abzusehen und Verkäufe für die erste Hälfte des nächsten Jahres zu dem bisherigen Preise von 105 — Frachtgrundlage Burbach — vorzunehmen.

— **Der Eisenbahnverein zu Berlin** veranstaltete am 16. d. Mts. in Keller's Neuer Philharmonie wiederum eine Musikaufführung, deren Erlös zum Besten der Wittwen und Waisen von Eisenbahnbediensteten bestimmt war. Die Darbietungen legten Zeugniss ab von den Fortschritten, welche die unter Leitung des Eisenbahnsekretärs Braune stehende Orchestervereinigung des Vereins seit ihrem ersten Auftreten am 31. Oktober d. J. gemacht hat, und zwar liess dies nicht nur die Zusammensetzung des Programms, sondern auch der Vortrag der einzelnen Musikstücke erkennen. Das gute Zusammenspiel trat namentlich in der nicht unerhebliche technische Schwierigkeiten bietenden Ouvertüre zur Oper „Oberon" voll in Erscheinung. Eine angenehme Abwechselung erfuhr das Programm dadurch, dass drei Töchter von Vereinsmitgliedern, Fräulein Gertrud Schroeder, Fräulein Elma Krakau und Fräulein Anna Schroeder, sich in den Dienst der Sache gestellt hatten und das Fest durch Gesangvorträge verschönten. Der grosse Saal war von Eisenbahnbediensteten aller Grade mit ihren Angehörigen gefüllt. Von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin waren mehrere höhere Beamte, vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten Geh. Oberregierungsrath Hoff erschienen, welcher vom Vereinsvorsitzenden, Geh. Regierungsrath Dr. Roesler, empfangen wurde. Der Erfolg des Abends zeigte, dass der Eisenbahnverein zu Berlin sich auf dem rechten Wege befindet, indem er durch derartige Veranstaltungen die gegenseitige Annäherung der verschiedenen Klassen von Eisenbahnangestellten erheblich fördert. Der Vereinsleitung, insbesondere den Mitgliedern des Wirthschaftsausschusses, denen die Anordnungen der ganzen Veranstaltung obgelegen hatten, gebührt volle Anerkennung.

Oesterreich.

— **Umbau der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl.** Der Eisenbahnminister beantwortete in einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses eine Interpellation, in welcher die Anfrage gestellt wurde, ob es dem Minister bekannt sei, dass die Südbahngesellschaft den Umbau der elektrischen Kleinbahn Mödling-Hinterbrühl an die Firma Ganz & Cie. übertragen habe und was er zum Schutze der österreichischen Industrie gegenüber solchen Vorkommnissen zu veranlassen gedenke. Der Minister führte hierüber aus, dass die Lieferungen für den Umbau der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl seitens der Südbahngesellschaft allerdings an die Firma Ganz & Cie. jedoch an die dieser Firma gehörige Fabrik in Leobersdorf vergeben worden seien. Diese Vergebung erfolgte auf Grund einer vorausgegangenen Lieferungsausschreibung, nach deren Ergebniss das von der genannten Firma eingebrachte Angebot sich als das für die Bahnverwaltung vortheilhafteste erwies. Die Annahme der Interpellanten, dass mit der gedachten Vergebung eine Uebergehung der heimischen Industrie verbunden sei, treffe nicht zu. Es sei vielmehr nach den amtlichen Erhebungen dafür vorgesorgt, dass die gesammte Ausführung der Bestellungen in Oesterreich erfolge, und zwar theils in der der Firma Ganz & Cie. gehörigen Fabrik in Leobersdorf, theils durch andere österreichische Firmen, bei welchen ein Theil des Bedarfes von der genannten Firma weiterbestellt werde. Die in der Interpellation ausgesprochene Besorgniss, als seien die in Rede stehenden Arbeiten und Lieferungen der heimischen Industrie entzogen worden, sei demnach unbegründet. Der Minister fügte noch die Versicherung bei, dass das Eisenbahnministerium in seiner zweifachen Eigenschaft als oberste Verwaltungsstelle für das Staatseisenbahnnetz und als Aufsichtsbehörde gegenüber den Privatbahnen unablässig darauf bedacht sei, der heimischen Industrie ganz besonders in den gegenwärtigen Zeitläufen der geschäftlichen Bedrängniss die ihr gebührenden Aufträge und Bestellungen ungeschmälert zu erhalten.

— **Motorwagen auf Lokalbahnen.** Der Eisenbahnminister beantwortete in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 18. d. Mts. eine Interpellation betreffend Versuche mit einem Serpolletwagen auf der Lokalbahn Gitschin-Turnau dahin, dass für die Staatsbahnen im April d. J. ein solcher Wagen bestellt wurde, dessen Ablieferung im Laufe der nächsten Tage zu erwarten sei. Dieser Wagen könnte auf der Linie Gitschin-Turnau, deren Eröffnung Mitte Oktober 1903 in Aussicht steht, versuchsweise in Verwendung genommen werden. Im allgemeinen beabsichtige das Eisenbahnministerium unter der

Voraussetzung, dass die Versuche den erhofften Erfolg ergeben, Motorwagen auf Lokalbahnen zur Verdichtung des Personenverkehres in weiterem Umfange einzuführen.

— **Maassnahmen zur Verbesserung der finanziellen Lage der Südbahngesellschaft. Aenderung der Satzungen.** Dieser Tage hat eine Sitzung des Verwaltungsrathes der Gesellschaft stattgefunden, auf deren Tagesordnung in erster Linie der Bericht des Generaldirektors über das Ergebniss der Verhandlungen mit den französischen Besitzern von Obligationen stand. Der Generaldirektor beleuchtete in einer ausführlichen Darstellung die auf die dauernde Sanirung der Südbahngesellschaft abzielenden Anträge und Vorschläge des französischen Komitees.

Während die bisherigen Vorschläge die Hinausschiebung der Tilgung sämmtlicher Serien bis nahe an den Konzessionsablauf und den freihändigen Rückkauf im nothwendigen Ausmaass während einer Reihe von Jahren bezweckten, soll nach dem neuen Plan während etwa 15 Jahren die Tilgung der 3prozentigen Prioritäten wesentlich eingeschränkt und in den späteren Jahren nachgeholt werden. Die Ersparniss während des ersten Zeitabschnitts soll nun verwendet werden: 1. zur Deckung des Abgangs, welcher von der Südbahn für das laufende Jahr mit rund einer Million veranschlagt wird; 2. zur Zahlung der Kaufschillingsraten von 1905 angefangen (bis einschliesslich 1904 sind sie bekanntlich im voraus erlegt); 3. zur Stärkung der bestehenden Obligationenreserve; 4. für die nothwendigen Investitionen; 5. soweit noch Ueberschüsse vorhanden wären, zur Schaffung eines besondern Reservefonds für die Besitzer von Obligationen.

Die Tilgung der 3prozentigen Obligationen soll in den nächsten 15 Jahren nach den Vorschlägen des französischen Komitees auf etwa den zehnten Theil der bisherigen Verloosung eingeschränkt werden. Während beispielsweise im Jahre 1901 rund 25000 Obligationen zu 500 Fr. verloost wurden und ungefähr dieselbe Summe auch im Jahre 1902 zur Tilgung gelangt, sollen nunmehr alljährlich nur etwa 2000 Stück verloost werden. Die Rückstände, welche sich auf diese Weise in der Tilgung bis 1917 ergeben, sollen in verstärkten Verloosungen nach Ablauf dieser 15 Jahre ihre Deckung finden, doch liegt in dieser Beziehung der Wunsch des französischen Komitees vor, dass die letzten 10 Jahre vor Ablauf der Konzession, das sind die Jahre 1959 bis 1968, thunlichst wenig belastet werden. Die Durchführung der angedeuteten Aenderungen bedingt naturgemäss vor allem eine vollständige Neuordnung der bisherigen für die 3 prozentigen Obligationen bestehenden Tilgungspläne. Der Verwaltungsrath der Südbahn hat von diesen Vorschlägen vorläufig Kenntniss genommen, ohne noch einen bestimmten Beschluss zu fassen. Zunächst soll der neue Tilgungsplan ausgearbeitet und dem Pariser Komitee zur Begutachtung vorgelegt werden.

Die von der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Südbahngesellschaft am 27. November d. J. beschlossene Aenderung der Satzungen, welche sich vornehmlich auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrathes bezieht, hat die staatliche Genehmigung erhalten.

— **Die Karlsbader Bahnhofsfrage.** Die Stadtvertretung von Karlsbad strebt schon seit langem an, dass der Personenverkehr in dem nächst der Gemeinde Fischern gelegenen neuen Bahnhofe vereinigt werde. Sie hat sich daher bereit erklärt, der Buschtêhrader Eisenbahn zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Dallwitz nach Karlsbad und von Karlsbad nach Putschirn, deren Herstellung eine Voraussetzung der geplanten Vereinigung des Personenverkehres in Karlsbad bildet, einen nicht unerheblichen Beitrag zu leisten. Nunmehr hat sich, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, die Buschtêhrader Bahn jüngst an das Eisenbahnministerium um die Bekanntgabe der Konzessionsbedingnisse bezüglich der Verbindungslinien Dallwitz-Karlsbad und Karlsbad-Putschirn gewendet.

— **Eröffnung der Strecke Buje-Parenzo.** Am 15. d. Mts. ist von der in Istrien gelegenen schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo, welche von der Station Triest-St. Andrae der Staatsbahnen ausgeht und deren erste Theilstrecke Triest-St. Andrae-Buje bereits am 1. April d. J. zur Eröffnung gelangte, nunmehr die zweite 63,5 km lange Theilstrecke Buje-Parenzo dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. An dieser Theilstrecke liegen die folgenden Verkehrsstellen: Tribano, Grisignana, Costagna, Piemonte, Portole Bagni S. Stefano Levade, Montona, Caroiba, Raccotole, Visinada, S. Domenica, Visignano, Villanova und Parenzo, von denen Caroiba bis nach Fertigstellung der Zufahrtstrasse vom Verkehr ausgeschlossen bleibt. Da die Bahn eine an merkwürdigen landschaftlichen Schönheiten hervorragende Gegend durchzieht, so behalten wir uns vor, auf die Bahn demnächst noch näher einzugehen.

— **Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Polenklub des österreichischen Abgeordnetenhauses.** Gegenüber dem aufgetauchten Gerüchte, als ob der Polenklub bei seinem ursprünglichen Beschlusse, die Verstaatlichung der Nordbahn in dem Termine vom 1. Januar 1904 anzustreben, nicht mehr verharren würde, wird von der Klubleitung erklärt, dass dieses Gerücht vollkommen grundlos sei und dass der Polenklub bei seinem ursprünglichen Beschlusse unbedingt verbleibe.

— **Elektrischer Betrieb auf Vollbahnen.** Kürzlich hat sich im Auftrage des Eisenbahnministers eine aus dem Eisenbahnbau-Direktor, dem Vorstand der elektrotechnischen Abtheilung der Eisenbahnbau-Direktion sowie einigen anderen fachkundigen Beamten der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung bestehende Kommission nach Italien begeben und daselbst die Veltlinbahn, und zwar sowohl die elektrotechnischen Einrichtungen, als den Betrieb dieser Bahn, einer eingehenden Besichtigung unterzogen. Es bleibt abzuwarten, zu welchen praktischen Ergebnissen die Wahrnehmungen der Kommission führen werden.

— **Strafrechtlicher Schutz der Strassenbahnbediensteten.** Der Oberste Gerichtshof hat kürzlich entschieden, dass unter Eisenbahnen im Sinne des § 68 des Strafgesetzes auch mit Elektrizität betriebene Strassenbahnen inbegriffen sind, daher auch Handanlegung gegen die Bediensteten solcher Bahnen, wenn sie in Ausübung des Dienstes begriffen sind, das Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit nach § 81 des Strafgesetzes begründe.

Die Entscheidung wird im wesentlichen damit begründet, dass der erhöhte strafrechtliche Schutz der §§ 81 und 312 Str.-G. den im § 68 Str.-G. bezeichneten Organen nicht um ihrer Person willen, sondern wegen der Autorität gewährt werde, der sie bei Ausübung ihres Berufes bedürfen. Er rechtfertige sich durch die Bedeutung der Anstalten für den allgemeinen Verkehr und die Gefahren, mit denen ihr Betrieb verbunden ist. Deshalb komme auch den Angestellten der elektrischen Strassenbahnen der Schutz des § 68 Str.-G. zu. Nach dem Wortlaut dieser Gesetzesstelle sei sie ganz allgemein auf die zur Aufsicht auf Staats- und Privateisenbahnen Angestellten anzuwenden. Schon wegen der Allgemeinheit des Wortlautes dürfe der Begriff „Eisenbahn“ nicht etwa nur auf die mit Dampfkraft betriebenen Transportunternehmungen beschränkt werden. Diese engere Auffassung würde auch der Absicht des Strafgesetzes widersprechen, welches seine Anordnungen gewiss nicht nur auf die z. Zt. seiner Entstehung üblichen Bauarten von Eisenbahnen beschränken wollte. Schon damals habe man nicht nur mit den Fortschritten und der Entwickelung der Technik, sondern auch mit einer gebotenen Rücksichtnahme auf die wechselnden Bedürfnisse des Verkehres gerechnet.

Wenn es in der Absicht des Gesetzes gelegen wäre, die Anwendung des § 68 Str.-G. bei später eintretenden Aenderungen in der Art des Betriebes und der Anlage von Eisenbahnen, besonders von Strassenbahnen, auszuschliessen, so hätte man der Gesetzesstelle zweifellos eine entsprechende einschränkende Fassung gegeben. Dies sei aber nicht geschehen und deshalb sei unter dem Begriffe „Eisenbahn“ des § 68 Str.-G. jede Transportanstalt zu verstehen, bei welcher das Transportmittel sich auf metallenen Schienen bewegt und irgend eine elementare Kraft, sei es Dampf, Elektrizität, Druckluft, Schwerkraft usw., als Motor dient.

— **Der Schuldenrevers des Bahnbeamten.** Der Oberste Gerichtshof entschied kürzlich über die Klage eines ehemaligen Bahnbeamten, welcher von der Direktion strafweise, ohne Zuerkennung einer Pension, wegen leichtsinnigen Schuldenmachens sowie wegen Schädigung der Standesehre entlassen worden war. Die Bahn stützte sich auf einen von dem Beamten bei seinem Eintritt ausgestellten Schuldenrevers. In diesem erklärte sich der Beamte mit seiner sofortigen Entlassung und dem Verluste aller Ansprüche an die Bahn einverstanden, falls sein Gehalt ganz oder theilweise gerichtlich gepfändet würde. 12 Jahre nach seiner Entlassung brachte der Betreffende gegen die Bahn eine Klage ein, in der er unter Bekämpfung der Rechtsgültigkeit des Schuldenreverses die Zahlung einer Pension von 1363 Kr. auf Lebensdauer und der fälligen Pensionsbezüge von 17494 Kr. begehrte. Das Handelsgericht gab der Klage des Beamten Folge, von der Anschauung ausgehend, dass das leichtsinnige Schuldenmachen des Klägers die Bahn zu dessen Entlassung ohne jegliche Pension nicht berechtigt habe; das Schuldenmachen sei zwar unerlaubt und anstössig, könne aber nicht als eine absichtliche oder fahrlässige Verletzung der Dienstpflicht eines Beamten angesehen werden. Das Oberlandesgericht hob das Urtheil erster Instanz auf und wies die Klage des Beamten ab. Es war der Anschauung, dass der Schuldenrevers, den der Kläger bei seinem Eintritt ausgestellt hatte, rechtsverbindlich sei und dass der Kläger seiner Zeit die Standesehre verletzt habe. Der Oberste Gerichtshof bestätigte das Urtheil der zweiten Instanz.

— **Versorgung des in Oesterreich verwendeten Personals der Internationalen Schlafwagengesellschaft.** Schon seit geraumer Zeit haben zwischen der Verwaltung der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der österreichischen Regierung Verhandlungen geschwebt betreffend die Regelung der dienstlichen Verhältnisse des Personals der Schlafwagengesellschaft. Die Gesellschaft konnte indessen mit Rücksicht auf die kurze Dauer ihres bisherigen Vertrages mit der Staatseisenbahnverwaltung keine weitgehenden dauernden Verpflichtungen auf sich nehmen. Nunmehr ist zwischen der Regierung und der Schlafwagengesellschaft ein neuer Vertrag über den Verkehr von Schlaf- und Speisewagen der Gesellschaft auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen für die Dauer von 30 Jahren abgeschlossen worden, wobei sich die Staatseisenbahnverwaltung das Recht des vorzeitigen Rücktritts vom Vertrage gegen Uebernahme der auf den österreichischen Linien rollenden Wagen der Gesellschaft vorbehalten hat. Die Gesellschaft hat in dem neuen Vertrage die Verpflichtung übernommen, die dienstlichen Verhältnisse ihres in Oesterreich verwendeten Personals entsprechend den Verhältnissen des Personals der österreichischen Eisenbahngesellschaften zu regeln. Es werden also insbesondere die bezüglich der Dienst- und Ruhezeiten bei den Staatsbahnen geltenden Vorschriften in Ansehung sämmtlicher Bediensteten der österreichischen Zweigniederlassung, ohne Rücksicht darauf, ob diese auf dem staatlichen Netze oder den Linien der Privatbahnen beschäftigt sind, in Wirksamkeit gesetzt. Was die Alters- und Invaliditätsversorgung anbelangt, so hat sich die Schlafwagengesellschaft verpflichtet, mit ihrer österreichischen Zweigniederlassung dem Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen beizutreten.

Ungarn.

— **Gegen die Erhöhung des Zonentarifs der ungarischen Staatsbahnen.** Wie bekannt, tritt am 1. Januar 1903 auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen eine Erhöhung des Zonentarifs ein. Der Magistrat der ungarischen Hauptstadt hat in der letzten Generalversammlung des hauptstädtischen Munizipalausschusses den Antrag gestellt, dem Handelsminister die Bitte um die Aufrechterhaltung des derzeitigen Zonentarifs zu unterbreiten. In der Begründung des Antrags wird hervorgehoben, dass es zur Zeit eines allgemeinen wirthschaftlichen Niedergangs nicht statthaft wäre, den Verkehr zu vertheuern und hierdurch zu erschweren, was insbesondere für die Industrie und den Handel der Hauptstadt von den nachtheiligsten Folgen wäre. Die Generalversammlung hat diesen Antrag zum Beschluss erhoben.

— **Die ungarischen Vizinalbahnen.** Auf eine Anfrage erklärte der ungarische Handelsminister im Finanzausschusse des ungarischen Abgeordnetenhauses, sich nicht darauf beschränken zu wollen, die Ausarbeitung eines Vizinalbahn-Gesetzentwurfes in Angriff zu nehmen; er sei vielmehr bereit, die Sicherstellung der in Verhandlung stehenden Vizinalbahnprojekte durch Einräumung weitgehendster Begünstigungen zu ermöglichen. Was das neue Vizinalbahngesetz anbelangt, so scheint, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" hervorhebt, in den Anschauungen der betheiligten Kreise Ungarns eine vollständige Klärung noch nicht eingetreten zu sein, es wäre denn, dass nunmehr ziemlich einmüthig die ausnahmslose Aufrechthaltung des Staatsbetriebes bei den Lokalbahnen gefordert wird. Die Finanzirungsfrage anlangend, wird neuestens die Errichtung einer „Nationalbank für Eisenbahnwerthe von Lokalbahnen" geplant, der einerseits das Vorrecht eingeräumt, andererseits die Verpflichtung auferlegt werden sollte, sämmtliche Lokalbahnen in Ungarn zu finanziren, deren Werthpapiere innerhalb der ersten fünf Betriebsjahre auf Grundlage einer vierprozentigen Kapitalisirung zu kaufen, wobei vorgeschlagen wird, dass die Bank den eine gewisse Grenze — 6 % des Aktienkapitals — übersteigenden Reingewinn zur Unterstützung neuer Lokalbahnen zu verwenden hätte.

— **Personalnachrichten.** Wie die „Bud. Korr." erfährt, hat der ungarische Handelsminister den Oberinspektor bei dem ungarischen Generalinspektorat für Eisenbahnen und Schifffahrt Kovács zum Oberinspektor bei den ungarischen Staatsbahnen und zum Vorstande der Fachsektion für die Instandhaltung des Bahnkörpers ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Die staatliche Eisenbahnzinsgewähr in Frankreich.** Im Staatshaushalt für 1903 soll nach den Parlamentsbeschlüssen die Summe, welche der Staat aus seiner vertragsmässigen Zinsgewähr an die grossen Eisenbahngesellschaften zu zahlen hat, um 4 000 000 Fr. gegen den Voranschlag der Regierung herabgemindert werden, so dass nur 40 000 000 statt 44 000 000 Fr. zu zahlen wären. Man hofft auf den Fortgang der im Jahre 1902 leise eingetretenen Verkehrsbesserung. Doch ist zu berücksichtigen, dass im Staatshaushalt ein Fehlbetrag von etwa 200 000 000 Fr. zu decken war und dass zu diesem Zwecke allermöglichst günstig veranschlagt worden ist.

— **Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen** sind im Jahre 1902 verhältnissmässig günstige. Die Bundesbahnen hatten im November einen Einnahmeüberschuss von 1 926 550 Fr. gegen nur 1 544 346 Fr. im November 1901, vom 1. Januar bis Ende November einen Einnahmeüberschuss von 27 521 147 Fr. gegen 24 442 054 Fr. im Vorjahre. Bei der Jura-Simplonbahn ist der Ueberschuss bis Ende November mit 14 300 182 Fr. um 363 138 Fr. grösser.

— **Arth-Rigibahn.** Die am 20. d. Mts. stattgehabte ausserordentliche Generalversammlung der Gesellschaft beschloss der „B. B.-Ztg." zufolge mit 5 453 gegen 939 Stimmen die Abberufung des gesammten Direktoriums wegen mangelnder Pflichterfüllung und wählte ein neues Direktorium.

Fremde Welttheile.

— **Die Eisenbahnbauten in Turkestan und in der Bucharei** werden in den „Memoires de la Soc. des Ingenieurs civils" durch Herrn Levat auf Grund eigener Anschauung in einem sehr lesenswerthen Aufsatze geschildert. Für unsere Leser dürfte namentlich das von Interesse sein, was über den Fortschritt der von Russland geplanten grossen Bahnbauten mitgetheilt wird, die den unmittelbaren Anschluss des bislang nur durch eine Seefahrt über das kaspische Meer erreichbaren mittelasiatischen Eisenbahnnetzes an die russischen und sibirischen Bahnen bezwecken. Die Ausdehnung der fertigen mittelasiatischen Strecken gibt der Verfasser wie folgt an: Die durchgehende Linie von Krasnowodsk am kaspischen Meer nach Taschkent 1862 km, die Zweiglinie von Tscherniajewo nach Andidjan 326 km, das inzwischen durch ein Erdbeben so schwer heimgesucht worden ist, die von Merw nach Kuschka 312 km, die von Neu-Buchara nach Alt-Buchara 12 km, die von Wladimirowka nach Baskuntschak 57 km lang. Die Gesammtlänge beträgt sonach 2569 km. Gegenwärtig muss der ganze Bedarf an Brennstoffen diesem gewaltigen Netze über das kaspische Meer zugeführt werden, und obwohl die Entfernung von Baku nach Krasnowodsk nicht ganz 300 km beträgt und die Ueberfahrt nur etwa 18 Stunden dauert, so erleidet der ganze Verkehr doch durch die zweimalige Umladung eine erhebliche Verzögerung, und der Reisende wird geradezu überrascht durch den Anblick der ungeheuren Massen von Betriebsmaterialien und Waaren, die auf den Hafenplätzen an beiden Ufern des Meeres lagern und eine vollständige Ueberlastung der mittelasiatischen Bahnlinie mit denjenigen Gütern erkennen lassen, zu deren Austausch sie berufen ist. Dies gilt namentlich von den Transporten, welche von Krasnowodsk dem Ferghanathale zugeführt werden müssen und unter denen Masut, der flüssige Brennstoff für die Lokomotiven, die Hauptrolle spielt. Man hat zwar versucht, der Ueberlastung durch eine Verdoppelung der Zugzahl abzuhelfen, indem man zugleich zwischen den Stationen, die unter sich mehr als 25 km entfernt waren, eine Ausweichstelle anlegte. Aber eine wirkliche Entlastung kann doch erst dann eintreten, wenn ein neuer Ausweg gegen Nordwesten hin geschaffen sein wird, der das mittelasiatische Netz mit den russischen Bahnen in unmittelbare Verbindung setzt. Allerdings war dies ein kühnes und riesenhaftes Unternehmen; denn um Orenburg mit Taschkent zu verbinden, gilt es eine Entfernung von 2300 km zu überschienen. Mit dem Ausbau dieser Strecke hat man im Jahre 1901 den Anfang gemacht, und schon jetzt darf man sich der begründeten Hoffnung hingeben, dass die Verbindung im Laufe des Jahres 1904 wird eröffnet werden können. Man beginnt zunächst mit einer ziemlich gewagten Betriebsweise, indem man die letzten Vollendungsarbeiten bis nach einer vorläufigen Fertigstellung hinausschiebt. Aber dies Verfahren hat sich auch neuerdings wieder bei der Fertigstellung der russisch-chinesischen Bahn zwischen dem Baikalsee und dem stillen Ozean vollständig bewährt. Man geht mit vorläufigen Arbeiten rasch voran und überlässt die Herstellung der grösseren Bauwerke derjenigen Zeit, wo man die Bahn zur Heranschaffung von Menschen und Baubedarf benutzen kann. Diese Art und Weise ist aber namentlich in völlig wüsten Gegenden am Platze, wo in erster Linie die Frage der Wasserversorgung gelöst werden muss und wo man diesen Zweck nur in solcher Weise sicher erreichen kann. — In seinen weiteren Ausführungen kommt dann der Verfasser zu dem Ergebnisse, dass sich nach Vollendung der

Linie Orenburg-Taschkent sehr bald auch eine Verbindung von letzterem Orte über Tschemkent, Vierny und Semipalatinsk bis zur sibirischen Bahn in der Richtung auf Taiga und Tomsk als nothwendig erweisen werde. Jedenfalls aber würden diese Arbeiten der russischen Regierung ein überaus reiches Entgelt durch die koloniale Erschliessung Mittelasiens bieten, wo reiche Kohlenschätze und auch ergiebige Goldlagerstätten der Ausbeutung harrten.

— Zerstörung der Eisenbahnstation Andidjan (Turkestan) durch ein Erdbeben. Nach Drahtnachrichten aus Aschabad vom 17. und 18. d. Mts. zerstörte ein Erdbeben am 16. d. Mts. in Andidjan ausser der Stadt selbst alle Stationsgebäude und Eisenbahnstrecken. Besonders gelitten hat die Strecke Fedschenko-Andidjan, die vorläufig für den Verkehr geschlossen ist. Die Wasserleitung ist unterbrochen, das Inventar liegt unter den Trümmern. Das Personal ist ohne Obdach und Mittel und wurde zeitweilig in Güterwagen untergebracht. Hilfe für die Bevölkerung ist nöthig, eine Hungersnoth droht. Bis jetzt sind 510 Opfer festgestellt, unter ihnen sind 10 Russen, die übrigen Eingeborene. Proviant wird in Margelan angekauft, Inventar wird aus Kokand gesandt. Es ist angeordnet worden, dass den Eisenbahnbeamten Geldvorschüsse gegeben werden. Das Erdbeben dauert fort.

— Die Leidensgeschichte der deutschen Venezuelabahn, deren Angelegenheiten bekanntlich mit den Anlass zu dem jetzigen Vorgehen Deutschlands und Englands gegen Venezuela bilden, wird in einem Aufsatz des „Berl. Tagebl." anschaulich geschildert. Wir entnehmen ihm folgendes:

Die Vorgänge in Venezuela drängen die öffentliche Aufmerksamkeit wieder einmal im verstärktem Maasse auf die deutsche Venezuelabahn. An der Wiege des Projektes stand die Firma Fried. Krupp. Einem Oberingeniör dieser Firma namens C. A. Müller verlieh im Jahre 1887 die venezolanische Regierung die Konzession für die Erbauung einer Bahn zwischen den beiden wichtigsten Städten des Landes, zwischen Caracas und Valencia. In Venezuela herrschte damals eine hochgemuthe Stimmung. An der Spitze der Staatsgeschäfte stand ein rechtschaffener und energischer Mann, Guzman Blanco. Ruhe und Ordnung waren im Lande verbreitet. Das Hauptprodukt des Landes, der Kaffee, erfreute sich reicher Ernten. Die venezolanische Regierung legte der Bahn einer Reihe werthvoller Gaben in die Wiege. Sie gewährte ihr nicht nur Steuerfreiheit, sondern auch für die Einfuhr der nöthigen Baumaterialien Befreiung von den Zöllen. Was die Bahn an Holz brauchte, sollte sie ohne Entgelt in den Regierungswäldern holen dürfen. Schliesslich bewilligte ihr die Regierung auf ein bestimmtes Baukapital für das Kilometer noch eine Garantie von 7 %. Andererseits zeigte die deutsche Regierung für das Unternehmen Interesse insofern, als sie der dorthin entsandten Untersuchungskommission zwei preussische Eisenbahningeniöre beigab. Die technischen Vorstudien wurden ausgeführt und sodann im November 1888 von der Norddeutschen Bank und der Diskontogesellschaft die „Grosse Venezuela-Eisenbahngesellschaft" mit einem Grundkapital von zunächst 10 000 000 ℳ. gegründet.

Aber das heranwachsende Unternehmen wurde für seine Urheber bald zu einem Sorgenkinde. Ernst waren die Hindernisse, die sich der technischen Ausführung des Unternehmens entgegenstellten. Wie stets in solchen Fällen, namentlich im Auslande, stiess die Erwerbung des Grund und Bodens auf riesige Forderungen der Anlieger. Hier brachte nur eine von dem Staatsoberhaupte selbst angeregte Abänderung des Enteignungsrechtes Hilfe. Es waren bei einer Gesammtlänge der Bahn von 179 km nicht weniger als 86 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 5000 m und 250 000 cbm Mauerwerk, ferner 182 eiserne Viadukte und Brücken erforderlich. Um eine Herbeischaffung der Baumaterialien zu ermöglichen, musste an einer Stelle in einer Höhe von 400 m eine Drahtseilbahn von 1200 m Länge gebaut werden.

Trotz alledem schritt der Bau weiter. Auf den nach und nach in Betrieb gesetzten Strecken ergaben sich folgende Einnahmen: 1889: 59 882 Bolivares (Franken), 1890: 192 282 B., 1891: 475 092 B. Anfang 1892 sprach die Verwaltung sogar die Hoffnung aus, in kurzer Zeit die Staatsgarantie nicht mehr nöthig zu haben, zumal Venezuela als Goldwährungsland den verhängnissvollen Schwankungen einer veralteten Währung entrückt sei. Diese Hoffnung ging freilich nicht in Erfüllung. Furchtbare tropische Regengüsse und politische Wirren hielten den Fortgang der Arbeiten auf. Das Betriebsergebniss sank für 1892 auf 361 842 B.

Am 1. Februar 1894 endlich wurde die Bahn eröffnet; deutsche Marineoffiziere und der deutsche Gesandte wohnten der Feier bei. Die Bahn besitzt nunmehr 21 Stationen; sie steigt bis 1222 m über Meereshöhe. Das Jahr 1893 ergab 938 935 B. Einnahmen. Die Regierung genoss bedeutende Vergünstigungen für die Beförderung ihrer Schriftsachen, Frachten, Truppen usw. Sie brachte der Bahn auch weiter reges Interesse entgegen, nur vergass sie das Wichtigste, das Zahlen.

Schon der Geschäftsbericht für 1893 klagt über die Zahlungsunlust der Regierung. Als die Rückstände immer höher anschwollen, verstand sich die Regierung endlich in den Jahren 1895 und 1896 zum Abschluss zweier Verträge mit der Bahn. Der Vertrag von 1896 ist der wichtigere. Durch diesen wurde die Garantieverpflichtung der Regierung, die für 7 % auf 99 Jahre lautete, durch eine einmalige Zahlung der Regierung abgelöst. Diese Zahlung wurde durch Aufnahme einer von der Diskontogesellschaft vermittelten 5 prozentigen Anleihe von 50 000 000 B. ermöglicht. Von dieser Summe erhielt die grosse Venezuela-Eisenbahngesellschaft 33 000 000 B. Ueber den Verbleib des Restes liefen allerlei Gerüchte um. Aber die Taschen und Gewissen der venezolanischen Machthaber sind weit genug, um auch Millionen verschwinden zu lassen. Die Bahn ihrerseits erhöhte ihr Kapital bis auf 60 000 000 ℳ.

Die Entwickelung der Bahn selbst brachte viele Enttäuschungen, namentlich im Güterverkehr. Der Venezolaner hat es mit wirthschaftlichen Fortschritten nicht eilig; bei der natürlichen Ueppigkeit des Landes braucht er auch nicht in so angestrengter Weise wie der Mitteleuropäer zu arbeiten. Von seinen alten Verkehrseinrichtungen, insbesondere dem Maulthierkarren, mag er sich schon gar nicht trennen. So geschah es, dass, trotzdem die Bahn ausserordentlich günstige Tarife aufstellte, jahrelang gewisse Güter lieber doppelt so lange Umwege wählten, als die Bahn benutzten; jahrelang holperten die Maulthierkarren neben der Bahn auf den schlechten Strassen einher, und es bedurfte niedriger, verlustbringender Tarife, um diesen sonderbaren Wettbewerb niederzuwerfen. Auf der anderen Seite versäumte es die Regierung, Strassen zu bauen, auf denen die Bahn mit Zufuhren hätte gespeist werden können. Für die Hebung der reichgesegneten Landstriche, die die Bahn erschloss, und für die bessere Regelung der Grundeigenthumsverhältnisse geschah gar nichts. Dazu kamen eigentliche Schädigungen der Bahn, die theils politische, theils wirthschaftliche Ursachen hatten.

Die politischen Gründe sind bekannt: es sind die immer von neuem ausbrechenden Revolutionen, in denen Guerra gegen Andrade, Andrade gegen Castro, Castro gegen Hernandez, Matos gegen Castro stand. Diese Wirren wirken natürlich lähmend auf Handel und Verkehr. Ein scharfer Rückgang des Kaffeepreises schwächte dazu die Kaufkraft des Volkes; die Pflanzer aber hatten nicht danach gestrebt, diesen Ausfall durch erweiterten Anbau oder Verringerung der Produktionskosten wett zu machen. Da nun die Handelsbilanz fast völlig auf der Kaffeeausfuhr, und da die Finanzen des Landes auf dem Ertrag der Zölle beruhen, im Staatshaushalte Unordnung und Diebstahl herrschten, konnte die Regierung schon im Herbst 1897 ihren Zahlungsverpflichtungen für die Anleihe von 1896 nicht mehr pünktlich nachkommen.

Die Bahnverwaltung bemühte sich redlich, aus dem Unternehmen das Mögliche herauszuwirthschaften. Sie verschaffte sich die Konzession zum Schiffsverkehr auf dem Valenciasee. Sie versuchte es mit einer Pflanzung und mit Muthungen auf Kohlen. Aber sie konnte auf keinen grünen Zweig kommen. In den Revolutionswirren wurde sie von beiden Parteien misshandelt. Truppentransporte wurden ihr abgezwungen, Eigenthum wurde zerstört und der Betrieb zeitweise völlig unterbrochen. Das Jahr 1894 ergab 2 096 883 B. Einnahmen, 1895: 2 094 764 B. mit einem Ueberschuss von 114 294 B. Im Jahre 1896 konnte eine Dividende von 1 % vertheilt werden. In 1897 stellte sich der Ueberschuss auf 330 022 B., 1898 auf 450 951 B., 1899 auf 992 154 B., worin allerdings rund 800 000 B. rückständige Zahlungen für Truppentransporte enthalten waren. Das Jahr 1900 ergab 153 303 B. Ueberschuss und 0,5 % Dividende, das Jahr 1901: 233 836 B. mit 0,75 % Dividende. Am 31. Dezember 1901 hatte die Bahn von der Regierung, die inzwischen einen Theil der rückständigen Zahlungen geleistet hatte, 584 490 B. für nicht bezahlte Truppentransporte zu fordern. Dazu kommen die Ansprüche wegen zerstörten Eigenthumes und nichtgezahlter Zinsen und Tilgungen der Anleihe von 1896. Eine letzte kleine Zahlung auf die Anleiheverpflichtung war im Herbst 1901 für den zweiten Halbjahrskupon 1898 geleistet worden. Augenblicklich dürften sich die Forderungen der Bahn auf rund 8 000 000 B. belaufen.

Ob die Bahn nunmehr auf der letzten Station ihres Leidensweges angekommen ist, hängt davon ab, dass die verbündeten Mächte in der Verfolgung ihrer Ansprüche fest bleiben, und dass sie den richtigen Weg finden, auf dem Venezuela seine Zahlungen auch in der Zukunft leisten soll. Dass das Land zahlen kann, unterliegt keinem Zweifel. Die Hauptbedingung dafür ist, dass dauernd Ordnung geschaffen wird, dann kann das Land seine reichen Naturgaben entfalten. Die zweite Bedingung ist, dass den Machthabern die alleinige Verfügung über die Einkünfte entzogen wird. Das geschieht am besten dadurch, dass die Verwaltung der Zölle in die Hände einer fremden Kommission gelegt wird. Dazu ist aber energisches Auftreten nothwendig. Nur das lange Zaudern der Mächte hat den Hochmuth der Venezolaner so gross werden lassen.

Die Diskontogesellschaft hat von ihrem Gewinn bei der Uebernahme der Norddeutschen Bank Rückstellungen auf das venezolanische Geschäft gemacht, die es der Bank gestatten, unter diesem finanziellen Gesichtspunkte mit einem gewissen Gleichmuth den weiteren Schicksalen der Bahn entgegenzusehen.

Allgemeines.

— **Eisenbahnpoesie.** Unter den in Bonz' Verlag, Stuttgart, erschienenen „Silberdisteln aus dem Schwarzwalde" von Ganther findet sich, wie wir der österreichischen Zeitung „Bahnfrei" entnehmen, folgende köstliche Geschichte in schwarzwälder Mundart:

Zwei Bah'verwalder[1]).

's isch Nomidags[2]), so gege halwer[3]) viere,
D'r Hölledäler[4]) hält am Bahhof Wiehre[5]),
D'r Bah'verwalder steht bim erschde Wage
Er het im Füehrer ebbis[6]) Wichtigs z'sage;
Un 's Böro[7]), sell[8]) steht offe un isch leer
Do schiasst Ain[9]) schneller as[10]) d'r Blitz d'rher
Un stolpert zue d'r offne Düere ni
Un rennt im Ifer[11]) an d'r Schalter hi.
Un druss, im Gang, rennt zue de gliche Zit
Au Ain an Schalder hi un möcht no mit.
D'r Kunz steht druss, d'r Benz stoht drin am Schalder
Un Jeder meint, d'r Ander wär' d'r Bah'verwalder.
's möcht Jeder vun em e Bolede[12]) ha;
Jetzt brüehle se enand gottsträflich a.
„Kirchzarde[13])", rüeft d'r Alt, „schnell, schnell e Karte!"
D'r Jung, d'r brüehlt: „G'schwind, g'schwind, uf Hinderzarde[14])!"
„Was?" schnuft d'r Alt, „hen 'r e Sarewackel[15])?"
„Kirchzarde sag i! Ihr sin au e Dackel!
„Nai, Hinterzarde! Herrschaft, so e Klotz!"
„Kirchzarde sag i! Schlofe n'r bigotts?[16])
„Kirchzarde! Vora[17])! I ka nit länga warde[18])!"
„Sin n'r[19]) denn ganz verruckt!? Auf Hinderzarde!"
„Kirchzarde! D' Löffel uff, potz Dunderschlag[20])!"
„Nai, Hinderzarde! wenn i emol sag!"
„I han in Hinderzarde nix v'rlore!"
„Kirchzarde sag i! Hen n'r[21]) keini Ohre?"
„Un i sag Hinderzarde! 's bliebt d'rbi!"
„Ihr sin e Kerli, dümmer as e Vieh!"
Batsch! 's klepft[22])! D'r Jung thuet sich d'r Backe riewe[23]),
Ratsch — zahlt 'r 's haim, 'r will nix schuldig bliewe[24]).
D'rwielscht[25]) dia zwi Verwalder wüschd[26]) sich däsche[27]),
D'rwielscht sie g'hörig sich d'r Belz verwäsche
Un bums — 's gross Schalderfenschder z'sämme schlage,
D'wielscht sie d' liabschdi Nämmili[28]) sich sage:
„Kamel, Ochs, Esel, Naasaff, Daigaff, Kueh — —
Dampft's Zügli Kirch- und Hinderzarde zue!

[1]) Stationsvorstände, [2]) Nachmittags, [3]) halber, [4]) Höllenthaler Zug, [5]) Bahnhof bei Freiburg im Breisgau, [6]) etwas, [7]) Büro, [8]) dieses, [9]) Einer, [10]) als, [11]) Eifer, [12]) Billet, [13]) Station Kirchzarten im Höllenthal, [14]) Station Hinterzarten gleichfalls im Höllenthal, [15]) Rausch, [16]) Schlaft Ihr denn bei Gott! [17]) Vorwärts, heraus damit! [18]) warten, [19]) Seit Ihr denn, [20]) Donnerschlag, [21]) Habt Ihr, [22]) klatscht, [23]) reiben, [24]) bleiben, [25]) derweil, [26]) schlimm, [27]) tatschen, [28]) Namen.

Bücherschau.

— **Zur Eisenbahnfrage in Württemberg** betitelt sich eine dieser Tage im Kohlhammer'schen Verlag in Stuttgart erschienene Broschüre. Der nicht genannte Verfasser ist der Meinung, dass ein Zusammenschluss der deutschen Eisenbahnen, sei es durch Vereinigung in der Hand des Reiches, sei es durch Anschluss an das preussische Eisenbahnnetz, das letzte Ziel der württembergischen Eisenbahnpolitik sein müsse. Bis es dahin komme, müsse Württemberg suchen, sein eigenes Verkehrswesen möglichst zu heben. Der Verfasser meint, in dieser Richtung könne noch vieles geschehen, wobei aber zur Zeit von einer allgemeinen Tarifherabsetzung in Württemberg nicht die Rede sein könne, da sie im günstigen Falle nichts nützen, im ungünstigen die Finanzen des Landes schwer schädigen würde. Der Verfasser schlägt vor, alle Nebenbahnen, auch die schon bestehenden, vom Staat abzutrennen und einer unter dem Einfluss des Staates stehenden privaten Organisation zu überlassen. Die Verwaltung der im Betrieb des Staates verbleibenden Hauptbahnen soll vereinfacht, die Leitung schärfer centralisirt werden. Mehr noch verspricht sich der Verfasser von einem engeren Anschluss der württembergischen Bahnen an den Rhein mittelst einer bis Heilbronn auszuführenden Kanalisirung des Neckars durch einen den württembergischen Interessen, insbesondere denen der Bahnen dienenden, unter dem Einfluss der württembergischen Regierung stehenden Schifffahrtsbetrieb und durch Erwerbung guter, im Betrieb befindlicher Bergwerke im Ruhrgebiet. Es wären auch in entsprechender Lage Konzessionsfelder für die Kohlengewinnung zu sichern. Da Württemberg auf fremdem Gebiet weder Bergwerke, noch Schifffahrt, noch Kanäle betreiben könne, sollte der Staat durch eine unter seinem Einfluss stehende private Organisation diese Betriebe sich dienstbar machen, wovon nicht nur die Eisenbahnverwaltung, sondern das ganze Land den grössten Nutzen ziehen würde. Die Kosten der Neckarkanalisirung von Mannheim bis Heilbronn (115 km) berechnet der Verfasser auf 24 000 000 ℳ, die Unterkaltungskosten veranschlagt er zu 270 000 ℳ jährlich. Nach der Rechnung des Verfassers hätte das Land Württemberg künftig für die Tonne Kohlen 3 ℳ weniger als bisher zu zahlen; es würde im ganzen 3 900 000 ℳ an Ausgaben für Kohlen sparen. Es würde aber, wie der Verfasser meint, nicht nur Württemberg, sondern ein grosser Theil von Bayern, von Oesterreich, ferner die Ostschweiz und Italien billiger als jetzt von Heilbronn aus mit Kohlen versorgt werden können. In der Broschüre wird noch auf die Vortheile aufmerksam gemacht, die sich für den württembergischen Verkehr durch die von Preussen geplanten neuen Wasserwege ergeben; es wird auf den günstigeren Bezug von Baumwolle über Antwerpen und Rotterdam für die württembergische Baumwollindustrie hingewiesen und endlich noch der Plan einer Verbindung des Neckarkanals (bis Heilbronn) mit der Donau erörtert, die der allzu grossen Kosten wegen allerdings nicht auf dem Wasserwege, sondern durch eine Güterschleppbahn, auf der nur geschlossene Züge von Heilbronn über Stuttgart, Cannstatt, Aalen nach dem Donauanschluss zu befördern wären, hergestellt werden soll.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 22. Dezember d. J. für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete 3,6403 km lange Hafenbahn bei Offenbach a/M. — Verbindungsbahn zwischen Station Offenbach a/M. der Frankfurt-Bebraer Linie und den am Offenbacher Hafen belegenen städtischen Gleisanlagen — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Januar 1903 wird die an der Strecke Osterode-Insterburg zwischen Bokellen und Matheninken gelegene Holzverladestelle Kranichbruch allgemein als Ladestelle für die Annahme und Auslieferung von Wagenladungsgütern, mit Ausschluss von Fahrzeugen und sonstigen schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen, eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 99 — Inser.-Nr. 3290 — d. Ztg.)

Lieferfristverlängerung.

Niederländische Staatseisenbahnen, niederländische Centraleisenbahn, holländische Eisenbahn. Wegen ausserordentlich gesteigerten Güterverkehrs infolge der anhaltenden Störung des Wasserverkehres sind die Lieferfristen für Güter verlängert und auf das dreifache der reglementsmässigen Lieferfristen festgesetzt worden.

Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss. Zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni 1902 ist der Nachtrag II — gültig vom 1. Januar 1903 — herausgegeben worden. Durch diesen Nachtrag wird der im Oktober 1902 ausgegebene Nachtrag I aufgehoben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

In der Kundmachung in Nr. 96 dieses Blattes vom 6. Dezember 1902 unter fortl. Nr. 3221 soll der Frachtsatz für eine Sendung von 96—100 kg von oder nach Léva nach oder von Paris Douane unter b) anstatt 51,75 Frcs. richtig „51,15 Frcs." heissen.

Wien, am 19. Dezember 1902. (3385)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Am 15. Januar 1903 erhält der an der Nebenbahnstrecke Osberghausen-Wiehl gelegene Personenhaltepunkt Steeg die Bezeichnung „Weiershagen".

Elberfeld, den 17. Dez. 1902. (3286)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1903 wird der zwischen den Stationen Meseritz und Politzig an der Bahnstrecke Meseritz-Rokietnice gelegene Haltepunkt Bobelwitz, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, in eine Haltestelle umgewandelt und für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Leichen, Stückgut, Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle in den Gruppentarif II, die Wechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, den Militärbahn-Staatsbahntarif, sowie den ober- und niederschlesischen Kohlentarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 17. Dezember 1902. (3387)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr der Strecke Nixdorf-Zeidler und der Abzweigelinie Herrenwalde-Schönlinde der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg vom 13. bis 16. Dezember l. J. eingestellt.

Wien, am 18. Dezember 1902. (3388)

5. Güterverkehr.

Am 1. Januar 1903 tritt im süd-ostpreussischen Gütertarif ein Seehafen-Ausnahmetarif E für die Beförderung von Eisen und Stahl, wie im Spezialtarif II des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs genannt, von schlesischen Eisenversandstationen nach der Seehafenstation Pillau der ostpreussischen Südbahn widerruflich in Kraft. Der Ausnahmetarif gilt nur für solche Sendungen, die in Pillau entladen und zu Schiff oder mit Landfuhrwerk abgefahren, also nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiterbefördert werden. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (3389)

Königsberg i/Pr., den 13. Dezbr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 wird im vorbezeichneten Verkehre der Nachtrag I eingeführt, der ausser ermässigten Frachtsätzen von einigen Versandstationen die Einbeziehung neuer Versandstationen, sowie Berichtigungen enthält. Der Nachtrag ist rechtzeitig bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von etwa 20 ₰ für das Stück erhältlich.

Kattowitz, den 19. Dez. 1902. (3390)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien und Zellerndorf.

Die bisherigen niedrigeren Frachtsätze für Kohlen und Koks von den Stationen Zabrze Koksanstalt und Ludwigsglück nach Salzburg und Ischl bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch vom 1. Januar 1903 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 in Kraft.

Kattowitz, den 17. Dezember 1902. (3391)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Am 1. Januar 1903 tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Tannwald-Schumburg R. G. T. E. einerseits, Ichtershausen A. J. E. andererseits in Höhe von 120 Pf. für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 20. Dezember 1902. (3392)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Rohtabak in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg ab Mannheim bad. B., Ludwigshafen a/Rh., Strassburg C. B., Strassburg-Neudorf, Strassburg Rheinhafen, Bischheim, Königshofen und Schiltigheim nach Courtemaiche (Jura-Simplonbahn) treten am 1. Januar 1903 Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 20. Dez. 1902. (3393)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Vom 1. Januar 1903 an wird die bayerische Station Seulbitz in den bayerisch-sächsischen Verbandsverkehr (Heft 1 und 2) einbezogen. Der Frachtberechnung werden die um 13 km erhöhten Entfernungen der Station Oberkotzau zu Grunde gelegt.

Dresden, am 22. Dez. 1902. (3394)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Januar 1903 tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Annathal-Rothau B. E. B. einerseits, Unterwellenborn K. E. D. E. anderseits in Höhe von 49 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 20. Dezember 1902. (3395)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. Hanseatisch-ostdeutscher, Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer und Nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 ab wird im Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Ausgabe vom 1. Mai 1902) unter I B. a und in den übrigen in der Ueberschrift genannten Tarifen im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)" geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger".

Berlin, den 18. Dezember 1902. (3396)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1903 wird die Station Waibstadt der badischen Staatseisenbahn mit einem Frachtsatz von 2,48 ℳ für Rohtabak in den Ausnahmetarif 14 a des Tarifheftes 4 für den niederländisch-südwestdeutschen Verkehr vom 1. Oktober 1902 aufgenommen und in diesem Heft der Eilgutsatz Maxau-Hengelo auf 9,02 ℳ abgeändert.

Cöln, den 20. Dezember 1902. (3397)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ab 1. Januar 1903 wird im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) für den nordostdeutsch-sächsischen Verbandsgüterverkehr die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittdünger)" geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger".

Bromberg, den 19. Dez. 1902. (3398)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Die im böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr für die Verkehrsstellen Schweizerthal-Diethensdorf und Stein-Chemnitzthal bis Ende 1902 gültigen Frachtsätze bleiben auch im Jahre 1903 in Wirksamkeit.

Dresden, den 20. Dezember 1903. (3399)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Ab 10. Januar 1903 wird die Station „München Isarthalbahnhof" mit den für „München Südbhf." gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 75 (Gaskoks) einbezogen.

München, den 18. Dez. 1902. (3400)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Getreide etc. von Ungarn nach Bayern, Theil III, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 kommen in der Abtheilung I von den Stationen Fejer-Zichyfalva und Varpalota nach einigen bayerischen Stationen niedrigere Frachtsätze zur Einführung.

München, den 18. Dez. 1902. (3401)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen:
a) der k. k. österreichischen Staatseisenbahnen usw.;
b) der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn usw.

Mit dem 1. Januar k. J. tritt zu den

Tarifen für den vorstehend unter a) genannten Verkehr der Nachtrag 3 und für den unter b) genannten Verkehr der Nachtrag 5 in Kraft. Der Nachtrag 3 enthält eine Neuauflage der Schnitttariftabellen sowie Frachtsätze für die in den Tarif neu einbezogene Versandstation Steingrund und für eine Anzahl neuer Empfangsstationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen etc. Der Nachtrag 5 enthält ermässigte Sätze für einige Stationen der süd-norddeutschen Verbindungsbahn usw. und neue Sätze für die Versandstation Steingrund. Durch diese Nachträge sind auch die Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn aus dem unter b) bezeichneten in den unter a) genannten Verkehr übernommen worden.

Abdrücke des Nachtrags 3 sind zum Preise von 20 ₰ und des Nachtrags 5 zu 10 ₰ für ein Stück durch die betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 17. Dezember 1902. (3402)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Hornvieh und Pferden als Frachtgut, ferner für die Beförderung der Thierbegleiter vom 1. Februar 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 gelangt für die Beförderung von Hornvieh und Pferden als Frachtgut, ferner für die Beförderung der Thierbegleiter von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, Salzburg) und der Station Wien (St. Marx) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft nach Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen ein Ausnahmetarif zur Einführung.

München, den 18. Dez. 1902. (3403)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900 (Holzverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 werden die Stationen Hammerau und Peissenberg in den direkten Holzverkehr (Abschnitt I) mit den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft einbezogen.

München, den 19. Dez. 1902. (3404)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 10. Januar 1903 werden für Petroleum und Naphta von Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau und Karlsruhe Hafen nach Kirnbach ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 17. Dez. 1902. (3405)
Grossh. Generaldirektion.

Infolge der am 1. Januar 1903 stattfindenden Einführung eines neuen direkten Ausnahmetarifs für die Beförderung von Roheisen von Rodingen französische Grenze nach mittel- und westschweizerischen Stationen werden mit Gültigkeit vom 15. Februar 1903 ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Roheisen im Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn von Rodingen französische Grenze nach Basel loko (Heft 1) in ihrer Anwendung auf den Verkehr nach Stationen der ehemaligen schweizerischen Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen beschränkt und ferner die Frachtsätze des genannten Ausnahmetarifs von Rodingen französische Grenze nach Basel transit im Heft 1 und nach Basel (badische Bahn) transit im Heft 6 für den Verkehr nach mittel- und westschweizerischen Stationen ohne Ersatz aufgehoben.

Strassburg, den 18. Dez. 1902. (3406)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die an der Neubaustrecke Kirchberg-Morbach des Direktionsbezirks Mainz gelegenen Stationen Büchenbeuren, Hinzerath, Hochscheid, Morbach und Sohren in den Tarif für den oben genannten Verkehr als Empfangsstationen aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die entsprechenden Entfernungen der Gütertarife und die Sätze des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt.

Essen, den 18. Dezember 1902. (3407)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife IV/V, IV/VI und IV/VII, westdeutscher und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird folgender Ausnahmetarif eingeführt:

Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit den Mindener Kreisbahnen.

1. Der Ausnahmetarif gilt für
a) Düngemittel, wie unter Ziffer 1 des Rohstofftarifs, sowie in den Ausnahmetarifen 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 4 a (Staubkalk — Kalkasche — zum Düngen), 4 b (Mergel zum Düngen) und 4 c (Rübenerde zum Düngen) genannt;
b) Erde, Kies, Grand und Sand des Rohstofftarifs;
c) Kartoffeln des Rohstofftarifs;
d) Rüben usw., wie unter Ziffer 4 des Rohstofftarifs genannt;
e) Holz usw., wie unter Ziffer 6 des Rohstofftarifs genannt:
f) Wegebaustoffe, wie im Ausnahmetarife 5 genannt;
g) Steinkohlen und Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt,

wenn die Güter mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Mindener Kreisbahnen oder in umgekehrter Richtung versandt werden und wenn der Frachtberechnung ein Gewicht von mindestens 10 000 kg zu Grunde gelegt wird.

2. Für die Beförderung der unter 1. genannten Güter nach oder von der Staatsbahn-Uebergangsstation Minden werden die um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze dieser Station berechnet, Ausnahmesätze jedoch nur bei Erfüllung der für den betreffenden Ausnahmetarif geltenden Bedingungan.

3. Die Beförderung auf der Kleinbahn erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Binnentarifs dieser Bahn.

Hannover, den 18. Dez. 1902. (3408)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI, rechtsrheinisch-hessischer und linksrheinisch-hessischer Gruppenwechselverkehr.

Im Uebergangsverkehr mit den nassauischen Kleinbahnen kommen mit Wirkung vom 22. d. Mts. ab bei Beförderung von:

a) Brennstoffen, wie im Ausnahmetarif 2 genannt;
b) Düngemitteln, wie in den Ausnahmetarifen 2—4 c genannt;
c) Erden, Kies, Grand und Sand des Ausnahmetarifs 2;
d) Erzen, wie im Spezialtarif III genannt;
e) Holz des Spezialtarifs II und III;
f) Kalksteinen;
g) Kartoffeln des Ausnahmetarifs 2;
h) Steinkohlen und Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt;
i) Thon, wie im Ausnahmetarif 2 genannt;
k) Torfstreu und Torfmull;
l) Wegebaustoffen, wie im Ausnahmetarif 5 genannt,

in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die um 2 ₰ für 100 kg ermässigten Frachtsätze der Staatsbahnstationen Braubach, St. Goarshausen und Zollhaus zur Anwendung, jedoch unter Beachtung der Tarifbedingungen, die für einzelne der vorgenannten Artikel bei ihrer Beförderung zu Ausnahmefrachtsätzen bestehen.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 19. Dez. 1902. (3409)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar, für Tariferhöhungen am 15. Februar 1902, tritt der Nachtrag III zum Tarif für den Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai in Kraft. Der Nachtrag kann von unserer Wirthschaftsverwaltung hier bezogen werden.

Dresden, den 20. Dezember 1902. (3410)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien und Zellendorf.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 wird im vorbezeichneten Verkehre der Nachtrag I zur Einführung gebracht, der in der Hauptsache kleinere Ermässigungen von mehreren Versandstationen sowie nach einzelnen Empfangsstationen und die Einbeziehung einer Anzahl neuer Versandstationen bringt.

Der Nachtrag wird rechtzeitig zum Preise von etwa 20—30 ₰ für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben sein.

Kattowitz, den 19. Dezbr. 1902. (3411)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 1. Januar 1903 tritt zum Heft 3 des Theils II A der Nachtrag III in Kraft.

Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 19. Dezbr. 1902. (3412)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.

Bei den in Despot Szent Iván Pionicza nach Neuötting aufgegebenen Sendungen lebenden Geflügels kommen an Begleiterfahrgebühren die für die Stationsverbindung Gajdobra-Neuötting vorgesehenen Gebühren zur Einhebung.

München, den 20. Dezember 1902. (3413)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Januar 1903 treten im Tarifheft 1 nachstehende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft:

Von / Nach	Jarmeritz Oe. N. W. B.	Kojetitz Oe. N. W. B.	Mähr.-Budwitz Oe. N. W. B.	Startsch-Trebitsch Oe. N. W. B.
	Pfennige für 100 kg			
Delitzsch b. Halle a/S. K. E. D. Ha.	144	143	146	141

Breslau, den 20. Dezember 1902. (3414)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil IV, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1900.)
(Holz- und Rindenausnahmetarif mit Ungarn.)

Ab 15. Januar 1903 wird die Station Karánsebes der k. ungarischen Staatseisenbahnen in den Abschnitt C des Tarifes (Ausnahmefrachtsätze für Borke [Rinde]) einbezogen.

Die Schnitttafel B des Abschnittes C (Seite 95 des Tarifes) ist zu ergänzen wie folgt:

Vom Schnittpunkte bis	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark — Abtheilung I	II
Karánsebes	1,52	1,54

München, den 17. Dezember 1902. (3415)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Frachtermässigung für den Transport von gusseisernen Röhren.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangt für die Beförderung von gusseisernen Röhren der Pos. E—5 von Königshof nach Buchs bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen der ermässigte Frachtsatz von 207 Hellern für 100 kg im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Der Ausgleich erfolgt gegen Beibringung der auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate und der die Ausfuhr nach der Schweiz nachweisenden schweizerischen Zollquittungen, welche Dokumente spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer der k. k. Staatsbahndirektion Prag vorzulegen sind.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3416)
K. k. österr. Staatsbahnen.

Für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6 Lit. c und d des Tarifes Theil I, Abtheilung B der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1902, sowie zerlegte Eisenbahn-Lokomotiven und Dampfkessel treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Wien K. F. N. B. nach Tetschen trs. Oe. N. W. B. . .	1,04 *M.*
„ Wien St. E. G. nach Bodenbach trs. St. E. G.	
„ Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen trs. Oe. N. W. B. . .	
„ Wien K. F. J. B. nach Tetschen trs. Oe. N. W. B. . .	
„ Wien K. F. J. B. nach Bodenbach trs. St. E. G. . . .	

Wien, am 17. Dezember 1902. (3417)
Oesterr. Nordwestbahn.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Direkte Frachtsätze für Emballagen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen für Emballagen, gebrauchte, leere, der Pos. E—17 a des Tariftheiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5 000 kg per Frachtbrief und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach oder von	Pardubitz S.N.D.V.B. und St. E. G. — Heller pro 100 kg
Bludenz, Bregenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Götzis, Hohenems, Lauterach, Lindau (Stadt und Rangirbhf.), Lochau, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaan = Vaduz, Schwarzach und Strassenhaus	344
Hard = Fussach, Lustenau und St. Margrethen . .	356

Wien, am 18. Dezember 1902. (3418)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.
Einbeziehung der Station Budapest=Józsefváros in den Ausnahmetarif Nr. 33 des Tarifes Theil II, Heft 3 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1903 treten für auf Plateauwagen verladene Eisenbahn- und Strassenbahnfahrzeuge bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief ab Budapest=Józsefváros nach den im Ausnahmetarif Nr. 33, enthalten im Nachtrage III zu dem oben bezeichneten Verbandstarif, angeführten deutschen Seehafenstationen direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen und Endstationen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 19. Dezember 1902. (3419)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Kandiszucker.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, gelangen für Kandiszucker bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens
a) 5 000 kg } per Wagen
b) 10 000 „ }
und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Von	Nach Bregenz und Lindau (Stadt u. Rangirbahnhof) ad a)	ad b)
	Heller für 100 kg	
Prag (St. B.) . . . Smichow (St. B.) . . Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B. E. B.	410	361
Böhm.-Leipa (A. T. E. und B. N. B.) . .	447	399

Wien, am 13. Dezember 1902. (3420)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896.
Frachtsätze für Petroleum etc. ab Kralup und Kolin.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 finden die auf Seite 5 und 6 des Nachtrages VI zum oben bezeichneten Tarife unter fortlaufender Nummer 10 und 11 (Punkt 3) enthaltenen Frachtsätze für Petroleum etc. ab Pardubitz auch auf Sendungen der gleichen Artikel ab Kralup B. E. B. und ab Kolin St. E. G. und Oe. N. W. B. unter den hierfür angegebenen Bedingungen Anwendung.

Wien, am 15. Dezember 1902. (3421)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Da die Erhöhung der Hafengebühren für Dover bis auf weiteres verschoben worden ist, treten die unterm 5. und 13. November bekannt gemachten Fahrpreiserhöhungen für den Verkehr zwischen London einerseits und deutschen sowie schweizerischen Stationen andererseits über Dover vorläufig noch nicht ein.

Strassburg, den 17. Dez. 1902. (3422)
Namens der betheiligten Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Personen- und Gepäcktarif der preussischen Staatsbahnen mit der Alt=Damm-

Kolberger Eisenbahn und Binnenverkehr der letzteren.

Zufolge des Beschlusses der Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen wird vom 1. Januar 1903 ab überall da, auch bei nicht voll ausgenutzten Fahrscheinheften, wo zuviel gezahlte Fahrpreise aus Billigkeitsrücksichten erstattet werden, von dem zu erstattenden Betrage für jeden Fahrtausweis 1 *M.* als Schreibgebühr der Eisenbahnverwaltung einbehalten.

Stettin, den 17. Dezember 1902. (3423)

Direktion der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahngesellschaft, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

7. Verdingungen.

Verdingung von Kleineisen für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen.

Gruppe A: 2740100 Stück Hakenplatten für Holzschwellen, 2558000 Stück Hakenplatten für Eisenschwellen, 5448000 Stück Klemmplatten, 17418 t Laschen und 462000 Stück Unterlagsplatten;

Gruppe B: 1652 t Hakenschrauben, 2624 t Laschenschrauben und 4109 t Schwellenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 *M.* für Gruppe A, 1 *M.* für Gruppe B — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin am 7. Januar 1903, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 4. Februar 1903.

Essen (Ruhr), den 12. Dez. 1902. (3424)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Kleineisenzeug.

Die Lieferung der nachstehend verzeichneten Materialien ist mit Lieferungstermin bis 31. März 1904 zu vergeben, und zwar:

Laschen, Laschenbolzen, Schienennägel, Krampen, Unterlagsplatten, Federringe, Schwellenschrauben, Klemmplatten, Hakenschrauben, Spurplatten und Keillaschen mit zugehörigen Keilen.

Zeichnungen, Bedingungen und Sortenverzeichniss liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und werden auf Verlangen an lieferungslustige Werke abgegeben; in etwaigen hierauf bezüglichen Gesuchen sind die Materialien, welche geliefert werden wollen, anzugeben. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug" versehen spätestens bis 29. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt. (3425RM)

Heilbronn, den 16. Dezember 1902.

K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verdingung von 5055000 kg Petroleum in 11 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle, Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. Januar 1903, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.,** Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 *M.* baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. Februar 1903.

Berlin, den 17. Dezember 1902. (3426)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 544000 kg rohem Rüböl in 6 Loosen, 690000 kg gereinigtem Rüböl in 7 Loosen, 322000 kg Putzöl und 72900 kg Rindstalg für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle a/S., Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.,** Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 *M.* **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. Januar 1903.

Berlin, den 17. Dezember 1902. (3427)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 10695 kg Leinöl, 52850 kg Leinölfirniss und 46340 kg Terpentinöl für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von ihr gegen portofreie Einsendung von 0,50 *M.* in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Leinöl usw." versehen bis zum 9. Januar 1903, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 6. Februar 1903, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 13. Dezember 1902. (3428)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1903, umfassend den Bedarf der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster, und zwar: 81000 kg Bleiweiss, 6500 kg Bleiglätte, 8000 kg Bleimenige, 9500 kg Zinkweiss, 102000 kg gem. Kreide, 1200 kg Zinnober, 650 kg Chromgelb, 1400 kg Chromgrün, 17500 kg Oker, 29000 kg Umbra, 39000 kg Caput-mortuum, 5800 kg Schieferschwarz, 4700 kg Kienruss, 9600 Kilogramm Spachtelfarbe, 450 kg Beinschwarz, 645 Briefe Goldbronze, 88 Briefe Silberbronze, 250 Briefe Aluminiumbronze und 200 Briefe Kupferbronze.

Eröffnung der Angebote am 26. Januar 1903, Vormittags 10 Uhr.

Zuschlagsfrist für Bleifarben bis 4. Februar, für die übrigen Farben bis 25. Februar 1903.

Die Proben für Bleifarben sind bis 4. Januar an die aus dem Angebotbogen zu ersehende Stelle einzusenden.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 50 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstr. 8 A I, Zimmer 146 abgegeben.

Die Kosten von auswärts sind mittelst Postanweisung (nicht in Briefmarken) ohne Bestellgeld zu überweisen.

Hannover, den 16. Dezember 1902. (3429)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung

der Lieferung von a) Materialien der Gruppe C XVII, als 910 Bogen grauer Pappe, 610 Bogen Glanzpappe, 420 kg Schmirgel, 2175 Bogen Glaspapier, 33700 Bogen Schmirgelleinen, 425 Tafeln Filz und b) Materialien der Gruppe C XVI, als 500 kg natürlichem Bimsstein, 1530 St. gepresstem Bimsstein, 250 kg Borax, 1550 kg Kolophonium, 265 kg Leim, 60 kg blausaurem Kali und 100 kg Schellack, ist Termin am 13. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten königl. Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ hinsichtlich der Materialien zu a oder b oder von 35 ₰ hinsichtlich der Materialien zu a und b in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 17. Dezember 1902. (3430)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Achswellen 6 t, Drehspähne von Eisen und Stahl 150 t, Eisenblechschrott 85 t, Formeisenschrott 100 t, Gussschrott 231 t, Kupferabfälle 24 t, Martinkernschrott 150 t, Messingblech 0,1 t, Radreifen 100 t, Radscheiben 60 t, Radsterne 25 t, Rothguss- und Messingspähne mit Weissguss gemischt 27 t, Schmelzeisen 60 t, Siederohrenden 15 t, Stahlschrott 37,5 t, Glasbrocken 0,6 t, Gummiabfälle 1,2 t, verschiedene Abfälle von Leder, Leinen u. dergl. 1,2 t.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau (Zimmer 22) in Malstatt-Burbach, Sophienstrasse, eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" versehene Gebote sind bis zum 7. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 15. Januar 1903. (3431)

St. Johann-Saarbrücken, 18. Dezbr. 1902.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 36. Berlin, am 24. Dezember 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

1	A	—	1	Bund	12 Ofenknierohre —	8,5	1	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
2	A	×	1	—	Gasrohr —	23	2	Meppen	K. E.-D. Münster	
3	A	5960	1	Kiste	Drucksachen —	47,5	3	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
4	A A B M D	—	2	Kisten	trockene Aepfel —	54	4	Altona	K. E.-D. Altona	
5	A B	—	3	Bund	24 Obstkörbe —	27	5	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
6	A B	45358/9	2	Säcke	50 Fl. Essig-Essenz —	24	6	Ehrenbreitstein	K. E.-D. Cöln	
7	A B	90	1	Sack	Kleider, Kochgeschirr	11	7	Aachen	„	
8	A B	499	1	„	Kleider —	27	8	Posen	K. E.-D. Posen	
9	A Ch S	250	1	Kiste	leer —	24	9	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
10	A F & Co.	9027	1	„	Maschinentheile —	61	10	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
11	A G F A	26332	1	—	Blechbüchse, leer —	6	11	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
12	A K	30	1	Korb	Kleider —	19	12	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
13	A K	19276	1	Verschlag	Möbel —	25	13	Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	
14	A K	130	1	Kiste	leer —	33	14	Böklingen	Württemberg. Stsb.	
15	A L	10	1	„	Cigarren u. Cigaretten	12	15	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
16	A M	2907	1	„	Pfefferkuchen —	65	16	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
17	A S	8082/86	5	Fässer	Oel oder Theer —	1 113	17	Charlottenburg G.-Bhf.	„	
18	A Sch	3470	1	Ballen	Baumwollw. —	33	18	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	
19	A S & Cie	4	1	Sack	Kaffee —	26,5	19	Eil-A. Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
20	A S H	1377	1	Kiste	leer —	50	20	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
21	A V	I	1	—	eis. Egge —	—	21	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
22	B	872	1	—	ansch. Weinfass, leer	45	22	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	B	—	1	Kiste	Harzkäse —	5	23	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
24	B	24	1	—	Baumast (Vogelnest)	10	24	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	bez. Büren i/W. 6/10.
25	B	—	2	—	hölz. Rostmodelle —	1	25	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
26	B A	2123	1	Bund	4 Fenstereisen —	23	26	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
27	B B F	4342	1	Kiste	Weissblechbüchsen	41	27	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
28	B C	135	1	„	Feigen —	11	28	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
29	B C D	—	20	Kisten	Aprikosen — Aepfel	407	29	Essen H.	K. E.-D. Essen	
30	B G	16342	1	Verschlag	3 Spiegel —	31	30	Mannheim	Badische Stsb.	
31	B J	17	1	Kiste	Luftpumpe, Benzin —	20	31	Karlsruhe H.	„	
32	B R S I	427	1	Fass	leer —	40	32	Ebersweiler	Reichsbahn	
33	B S F	10298/9	2	Säcke	Soda —	150	33	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
34	B W G M R	143 / 148	3	Fässer	leer —	71	34	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
35	C	—	1	Sack	Buchweizengr. —	100	35	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
36	C A	4450/5059	1	Fass	leer —	26	36	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
37	C A L	—	1	Sack	Katechu —	51	37	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
38	C B	74524	1	—	Waage —	27	38	Lüdinghausen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
39	C B	130	1	Pack	Messingstangen —	8	39	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
40	C D	20/40	2	Fässer	leer —	28	40	Worms	Direktion Mainz	
41	C F	62	1	Fass	ansch. Wagenfett —	198,5	41	Lautenburg Wpr.	K. E.-D. Danzig	
42	C F K	11/15	2	Korbfl.	leer —	22,5	42	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
43	C G	761	1	Korb	1 Kiste —	5	43	Hannover N.	„	
44	C / G M	1438	3	Pack	Papier —	27	44	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
45	C H	24/27	4	Ballen	l. Cementsäcke —	20	45	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
46	C J	11054	1	Kiste	Holzwolle —	22	46	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
47	C J N	1985	1	Sack	Tabak —	32	47	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
48	C K	2946	1	Fass	leer —	7	48	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
49	C K	7	1	—	Schliesskorb, leer —	6	49	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
50	C L	158	1	Kiste	Bücher —	22	50	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
51	C S	1	1	Benzinfass	leer —	75	51	Essen H.-Bf.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	C T	7772	1	Kiste	gefüllt	30	52	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	C V	2862	1	"	Konserven	65	53	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
54	D	100	1	—	Kaffeemühle	35,5	54	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	auf einem
55	D	5	1	Ballen	schwarze Tuchabfälle	178	55	Erkner	K. E.-D. Berlin	Holzgestell.
56	D A	222	1	Kiste	metall. Kleiderhalter	93	56	Mainz	Direktion Mainz	
57	D A G	10090	1	"	ansch. Automat	51	57	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
58	D G	8184	1	Weinfass	leer	14	58	Hof	Sächsische Stsb.	
59	D R N J G	201	1	Fass	Petroleum	186	59	Worms	Direktion Mainz	
60	D R P	71	1	Ballen	Kaffee	32	60	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
61	D W	875	1	"	rohe Wolle	90	61	Gevelsberg Nord	"	
62	E	—	1	—	Gewicht	5	62	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
63	E	—	1	Bund	Gewichte	8,5	63			
64	E	roth	1	Stange	Stahl	22	64	Leipzig Th. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
65	E B	—	1	—	Eisenrohr	10	65	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	2,50 m lg.
66	E G	7510	1	Kiste	leer	50	66	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
67	E K	100	1	Sack	Kartoffeln	50	67	Berlin Pog.	"	
68	E K C	34	1	Kübel	leer	5	68	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
69	E L D	5247	1	Kiste	2 Glasschalen, 1 Suppenlöffel, 1 Zuckerzange	3,5	69	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
70	E P	17387	1	"	leer	42	70	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
71	E R	21821	1	"	leere Flasche	11	71	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
72	E S	896	1	"	leer	21	72	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
73	E V D	351, 1534	2	Bierfässer	leer	50	73	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
74	E W	5068	1	Kiste	emaillirte Blechw.	40	74	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
75	F	4147	1	Ballen	35 Tannenstäbe	—	75	Bettemburg	Reichsbahn	
76	F	8553/4	2	"	Tapeten	93	76	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
77	F B	17264	1	Kiste	Butter	90	77	Wiesenburg	Sächsische Stsb.	
78	F C	2118	1	Ballen	Baumwollenw.	147	78	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
79	F G	1	1	Kiste	kl. Gummirollen	80	79	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
80	F G H	354	1	Ballen	Wollw.	8	80	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
81	F H	6779/80	2	Stangen	Stahl	41	81	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
82	F K	1—5	5	Kisten	Seemuscheln	308	82	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
83	F K	—	1	Kiste	Margarine	24	83	Weingarten	Lokalb. Ravensburg-Weing.	
84	F L	7767	1	Ballen	Scheuertücher	16	84	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
85	F S	—	1	Kiste	3 Porzellanklosets	50	85	Angers	K. E.-D. Cöln	
86	F S	661	1	Fass	leer	20	86	Hochheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
87	F S	2171	1	Ballen	Leder	19,5	87	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
88	F S L	113	1	Kiste	Spulen mit Garn	167	88	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
89	F St	3066	1	Pack	Wolldecken	3	89	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
90	F W K	495	1	Bund	Stahl	42	90	Hamburg	K. E.-D. Altona	
91	F W U	—	1	Fass	Sardellen	34	91	Gera	K. E.-D. Erfurt	
92	F Z	130	1	Ballen	Seidenfäden	22	92	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
93	G A E S	1811	1	Verschl.	ansch. Sägen	7	93	Herzberg a/H.	K. E.-D. Cassel	
94	G A E S	—	1	Bund	Flachstahl	30	94	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
95	G B	2661	1	Ballen	Leder	53	95	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
96	Gebr. E	61075	1	Kiste	Zuckerw.	37	96	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	G F	2887	1	"	Holzw.	152	97	Charlottenbrunn	K. E.-D. Breslau	
98	G F	6047	1	"	Trampler Kaffee	37	98	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	G F	38	1	Ballen	Sohlleder	120	99	Karlsruhe	Badische Stsb.	
100	G G	176	1	Kiste	Stangenkaneel	10	100	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
101	G G	1765	1	"	Nudeln	15	101	"	"	
102	G G	1766	1	"	Galantine u. Grünkäse	19,5	102	"	"	
103	G K	32527	1	"	leer	58	103	Silbersdorf a/H.	Sächsische Stsb.	
104	G K	252	1	Fass	ansch. Oel	203	104	Duisburg	K. E.-D. Essen	
105	G M F	8023	1	Verschlag	leer	24	105	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
106	G P	35	1	Bund	Körbe, Deckel	53	106	Hvidding	K. E.-D. Altona	
107	G R	5467	1	Kiste	Zuckerw.	9,5	107	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
108	G S	24/47	2	Gestelle	10 Büchsen Konserven	50	108	Dülmen	K. E.-D. Münster	
109	G S	—	1	Korb	Holzmodelle	34	109	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
110	G W S	4011	1	Kiste	Glas	300	110	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
111	G W V	—	1	—	neue eich. Bohle	57	111	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
112	G Z Schr	C/69	10	Kisten	leer	134	112	Frankfurt a/M.	"	
113	H	4689/90	2	Säcke	Gips	150	113	Lauterbach	"	
114	H	30—32	3	—	eis. Ofentheile	132,5	114	Mannheim	Badische Stsb.	Fabrz.: W. K. 2
115	H	—	1	—	eis. Rohr	44	115	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
116	H	—	8	Kisten	Käse	37	116	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
117	H	805	1	Rolle	Käse	34	117	Lübben	"	
118	H A	12216	1	Korb	ansch. Käse	31	118	Leipzig Mg.	"	
119	H B	1	1	Sack	Schuhe u. Kleider	7	119	Falkenberg		
120	H B	1985	1	Ballen	?	19	120	Quakenbrück	Oldenburgische Stsb.	
121	H B S	1788	1	Fass	ansch. Oel od. Fett	266,5	121	Hargarten	Reichsbahn	
122	H C	11	1	Korb	Aepfel	52	122	Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	
123	H C	10/11	2	Kisten	Seife	30	123	Hilden	"	
124	H C	7826	1	Kiste	gefüllt	63	124	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
125	H C	5853	1	"	12 Dosen Kompotfrüchte	71	125	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
126	H C	—	1	Sack	Thürschlösser	15	126	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
127	H D	8455	1	Bll.	Bettfedern	32	127	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
128	H E	15075	1	Kiste	leer	24	128	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
129	H F	13394	1	Weinfass	leer —	8	129	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	bez.: Frankfurt a/M. 18/11.
130	H G	—	1	—	Richtscheit —	5	130	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
131	H G L	1559 1266	1	Korb	Kruken —	68	131	Gera	K. E.-D. Erfurt	
132	H H	178	1	Ballen	2 Pack Packleinen — 1 Pack Packleinen —	18	132	Nauendorf	K. E.-D. Magdeburg	
133	H H H A M	—	1	Gestell	Papier —	39	133	Blankensee i/M.	K. E.-D. Stettin	
134	H K	62 66	5 1	Bund „	Körbe — Deckel —	83	134	Hvidding	K. E.-D. Altona	
135	H K	79	1	Fass	leer —	10	135	Mainz	Direktion Mainz	
136	H K	17/20	2 2	Kisten Pack	Werkzeug — Bretter —	86 112	136	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
137	H K C	1854	1	Ballen	Lumpen —	25	137	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
138	H L	1	1	Korb	l. Körbe —	4,5	138	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
139	H L St	3053	1	Sack	Nüsse —	100	139	Wanne	K. E.-D. Essen	
140	H N	941	1	Kiste	physikalische Instrumente	28	140	Spandau	K. E.-D. Berlin	
141	H N	—	1	Sack	Rosinen —	51	141	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
142	H R	138	1	Pack	Papier —	12	142	Thale	K. E.-D. Magdeburg	
143	H S	29	1	Kiste	Borsten —	39,5	143	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
144	H S	—	1	„	leere Flaschen —	17,5	144	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
145	H S	10	1	—	alte Decke —	5	145	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
146	H S & Co.	1333	1	Kiste	Palmin —	18	146	Langenberg	K. E.-D. Erfurt	
147	H S & Co.	8667	1	„	Palmin —	18	147	Hohenstein i/W.	K. E.-D. Danzig	
148	H St	5	1	„	? —	37	148	Brake	Oldenburgische Stsb.	
149	H T	436	1	„	leer —	27	149	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
150	H Z W	23015	1	Fass	weisse Farbe —	34	150	Frankfurt a/Oder	K. E.-D. Berlin	
151	J	341	1	„	leer —	19	151	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
152	J A R	895	1	Kiste	eis. Charnierbänder —	110	152	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
153	J F S	9358	1	„	alte Teppiche, Schuhmacherleisten	60	153	Mainz	Direktion Mainz	
154	J G	44	1	Sack	Leimplatten —	50	154	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
155	J G S	*	1	Kiste	gr. Heringe —	118	155	Halberstadt	K. E-D. Magdeburg	
156	J L	95770	1	„	leere Dosen —	10	156	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
157	J P	1	1	—	ansch. Bierfass, leer	14	157	Norf	K. E.-D. Cöln	
158	J R	7474	1	Kiste	Wurst —	30	158	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
159	J S	292	1	Ballen	Hopfen —	127	159	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
160	J S	1490	1	Fass	gefüllt —	50	160	Waldkirchen	Bayerische Stsb.	
161	J S	6802	1	Kiste	Haar- u. Sicherheitsnadeln	43	161	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
162	J S	684	2	Ballen	Papier —	36	162	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
163	J S & S	3655	1	„	Bettfedern —	54	163	Borbeck	K. E.-D. Essen	
164	J S W	7632	1	Sack	neue l. Säcke —	20	164	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
165	J W	—	1	—	Ofen —	70	165	Schlettstadt	Reichsbahn	
166	J W	46833	1	Ballen	Lederriemen —	52	166	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
167	K	2198	1	Kiste	Normalhemden —	122	167	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
168	K	52927	1	„	Kakes —	11	168	Kiel	K. E.-D. Altona	
169	K C	212	1	—	Schornsteinaufsatz —	6	169	Flensburg	„	a. Eisenblech.
170	K W O	23340	1	Ring	Draht —	8	170	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
171	K P G R G	4	1	Sack	Hagebuttenkerne —	51	171	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
172	K W P W	—	1	Bund	4 Fischkörbe —	15	172	Heiligenhafen	K. E.-D. Altona	
173	L	1½ 94	1	—	Eisenblechplatte —	16	173	Dortmund	K. E.-D. Essen	
174	L C	21	1	Ballen	Pantoffeln —	—	174	Gommern	K. E.-D. Magdeburg	
175	L H G B	43	1	Fass	ansch. Oel —	72	175	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
176	L M	9538	1	eis. Topf	ansch. Fett —	2	176	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
177	L S	4040	1	Fass	leer —	13	177	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
178	L S *)	3496	1	Kiste	Nüsse —	17	178	Norden	K. E.-D. Münster	*) auch P M 1153.
179	L S	3138	1	Sack	Wallnüsse —	49	179	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
180	L S W	2644	1	Ballen	Wollpapier —	57	180	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
181	M	6804	1	Kiste	Kernseife —	53	181	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
182	M	7839	1	„	Porzellan —	34	182	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
183	M	—	1	Bund	5 l. Körbe —	15	183	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
184	M	149	1	Fass	gefüllt —	180	184	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
185	M	4677	1	—	Zahnrad —	15	185	Düsseldorf=Gr.	K. E.-D. Elberfeld	
186	M	—	1	Bund	4 eis. Streben —	4	186	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
187	M B D	22834	1	Kiste	Konserven —	57	187	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
188	M G	15	1	Weinfass	leer —	120	188	Bingen	Direktion Mainz	
189	M H	1795	1	Sack	Seemannssack —	23	189	Hamburg Eil.	K. E.-D. Altona	
190	M K	115	1	Kiste	ansch. Würfelzucker	54	190	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
191	M O S	7665	1	Ballot	Stoffe —	23	191	Landshut	Bayerische Stsb.	
192	M R	34, 32a	1	Eimer	Melangefrüchte —	15	192	Leipzig Th. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
193	M S C	4690	1	Kiste	Laternen, Glas —	25	193	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
194	M T M	5812	1	„	gefüllt —	15	194	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
195	M W	829 b	1	—	Zeichenbrett —	10	195	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
196	N K	488	1	Fass	leer —	31	196	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
197	N M	2473	1	Ballen	Flocken —	26	197	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
198	N M Co.	4722	1	„	Tapeten —	10	198	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
199	N T	260	1	Kiste	leer —	39	199	Berlin Schg.	„	
200	O B	495	1	Fass	ansch. Därme —	79	200	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
201	O & Co.	7227	1	Kiste	Zündhölzer —	55	201	Diedenhofen	Reichsbahn	
202	O F	—	1	„	Speck —	122	202	Cüstrin=V.	K. E.-D. Bromberg	
203	O F	—	1	Sack	Lederschuh —	28	203	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
204	O G	50	2	Bund	Eisen —	50	204	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	ineinander geschr.
205	O K	IV	1	Kiste	Weissblechbüchsen —	22	205	Glauchau	Sächsische Stsb.	
206	O M	1345	1	„	Wein —	61	206	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
207	O M B	44158	1	Sack	Soda —	102	207	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
208	O O	648	1	Kiste	Pflaumen —	27	208	Hoerde	K. E.-D. Essen	
209	O S	—	1	„	Butter —	17	209	Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	
210	O S	5748/9	2	Ballen	Kaffee —	52	210	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
211	O T	—	1	Bund	8 Gasrohre —	35	211	Rheydt	„	
212	P	2969	1	Kiste	Sultanin —	10	212	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
213	P	—	1	Sack	alte Semmel —	23	213	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
214	P	5209	1	Pack	Wachstuch —	37	214	Braunschweig Nord	Braunschw. Landesb.	
215	P B B B	4/40	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche etc.	59,5	215	Gr.=Lichterfelde	K. E.-D. Berlin	
216	P & C	20239	1	Kiste	Zucker —	56	216	Varel	Oldenburgische Stsb.	
217	P D	65191	1	„	Kaffeewürze —	14	217	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
218	P G	—	1	Fass	leer —	175	218	Mannheim	Badische Stsb.	
219	P G	889	1	Sack	Wallnüsse —	50	219	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
220	P H S	991	1	Kiste	leer —	57	220	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
221	P M	—	1	Koffer	Muster —	24	221	Berlin Stb.	„	Gepäck.
222	P R	865	1	Kiste	Tassen —	24	222	Mainz	Direktion Mainz	
223	P S	1194	1	Pack	Schrankaufsätze —	22	223	Seefeld (Mark)	K. E.-D. Berlin	
224	R	4	1	Ballen	baumw. Abfälle —	44	224	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
225	R H	6	1	Bund	8 Herdringe —	8	225	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
226	R K	8406	1	Kiste	Spirituslampenbrenner u. Deckel	94,5	226	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	u. Deckel.
227	R S	72176	1	Fass	Oel —	212	227	Remscheid	„	
228	R W	668, 670	2	Kisten	leer —	81	228	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
229	R Z R	—	1	Sack	Tannengrün —	24	229	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
230	S	—	1	Bund	3 Körbe —	13	230	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
231	S	—	1	Stab	Winkeleisen —	13,5	231	Wetter	K. E.-D. Cassel	
232	S	5961	1	Ballen	? —	47,5	232	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
233	S B C	47782	1	Kiste	Gasröhren —	122	233	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
234	S B Co.	—	1	„	Uhrenzeiger —	18	234	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	
235	Sch R	90	1	„	Parkettbürste —	20	235	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
236	Sch & R	815/16	2	Kisten	leer —	—	236	B.=Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
237	S E	5019	1	Kiste	gefüllt —	52	237	Lahr i/Bad.	Badische Stsb.	
238	S H	2028	1	Ballen	Baumwollw. —	48	238	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
239	S P	100/01	2	Koffer Korb	leer —	12	239	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
240	S R	—	1	Pack	3 Kisten ? —	14	240	Fürth	Bayerische Stsb.	
241	St	67	2	—	Guss —	13	241	Mainz	Direktion Mainz	
242	T	13	1	—	Scheibe (eiserne) —	41	242	Stephanskirchen	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
243	T	3772	1	Bund	Stahl —	120	243	München Centr.	„	
244	T D P & Co.	3155	1	Kiste	Porzellan oder Glasw.	79	244	Carolinensiel	Oldenburgische Stsb.	
245	T H	7584	1	„	Spielsachen —	18	245	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
246	U	829/34	6	Pack	Klappstühle —	152	246	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	bez. Holzminden 3/12.
247	U E G	1468	1	Kiste	Packstroh —	16	247	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
248	U S?	3/5	3	Fässer	gefüllt —	794	248	Brebach	St. Johann=Saarbr.	
249	V B	6134 6377/78	3	Kisten	leer —	53	249	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
250	V B	6462	1	Kiste	gefüllt —	10	250	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
251	V F A	628	1	Bund	2 alte Wellbleche —	13,5	251	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
252	V N	—	1	Pack	4 Kistchen geräucherte Fische	19	252	München Centr.	Bayerische Stsb.	
253	V O C O	55418	1	Kiste	2 leere Blechflaschen	10	253	Duisburg	K. E.-D. Essen	
254	V S	2382	1	„	Seife —	47	254	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
255	W	10	1	„	Kleider —	45	255	Bamberg	Bayerische Stsb.	
256	W	6525/30	6	Kisten	leer —	51	256	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
257	W	6770	1	Verschlag	Spiegel —	15	257	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
258	W	1	1	Kiste	Zollgut —	—	258	Carnap	„	für Amsterdam.
259	W	11	1	Lattenverschlag	neuer eich. Kleiderschrank	183	259	Neunkirchen (Saar)	St. Johann=Saarbr.	[1]
260	W B	398	1	Fass	leer —	7,5	260	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
261	W D C	1497	1	Kiste	leer —	15	261	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
262	W E	229/31	3	Kisten	leer —	80	262	Berlin Schlg.	„	
263	W F	7212	1	Ballen	Manufakturw. —	32	263	Carnap	K. E.-D. Essen	
264	W K	—	1	Barren	Messingguss —	5	264	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
265	W K	6997	1	Kiste	leer —	12	265	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
266	W P	7325	1	—	Kinderstuhl —	6	266	Falkenau	K. E.-D. Breslau	
267	W R	6	1	Sack	l. Säcke —	64	267	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
268	W T	678	1	Gestell	Feuertopf —	35	268	Gevelsberg H.	K. E.-D. Elberfeld	
269	W W	1820	1	Kiste	Weingläser —	54	269	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
270	W Z	7816	1	—	Kommode —	48	270	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Barmen.

[1] Mit Blaustift beschr. Neunkirchen, Bez. Trier.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					B. Güter m. Adr. bez.:					
271	Aloin Mann	—	1	Korbfl.	Oel —	64	271	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
272	J. Bernhardi	—	1	Sack	18 l. Säcke —	10	272	Leipzig Eil.	K. E.-D. Halle a/S.	
273	Ideal Belmont Noine	1	1	Stück	Stahl —	1,5	273	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
274	Burheim (de la Loge)	519	1	Bierfass	leer —	35	274	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
275	J F E Calcutta	—	1	Stange	Flacheisen —	21	275	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
276	W N Dürenech	—	1	Sack	Tauwerk u. Säcke —	16	276	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
277	Elsa	1—16	16	Ballen	leere Cementsäcke —	80	277	Neubeckum	„	
278	Extra	3895	1	Kiste	Margarine —	19	278	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
279	Goder	27	1	Beutel	Webegarn —	13	279	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
280	Presto	337	1	—	Herrenrad —	—	280	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
281	Hehle & Burkhard	—	1	Fass	Butter —	55	281	Berlin Anh.	„	
282	Helios	7932	1	Kiste	elektr. Theile —	6	282	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
283	Marie Johasz Kavicsony	—	1 1	Koffer Ballen	Auswanderergut —	55	283	Rheine	K. E.-D. Münster	Gepäck.
284	Löwenpaar	—	1	Sack	l. Kleiesäcke —	19	284	Gunsleben	K. E-D. Magdeburg	
285	Montaro's künstl. Wachslicht	—	1	Pack	Lichte —	0,5	285	Elbing	K. E.-D. Danzig	
286	Panlanerbrau	36755	1	Bierfass	leer —	29	286	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
287	A. Rackles	21078	1	Weinfass	leer —	14	287	Gera	K. E.-D. Erfurt	
288	Schlobach	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	288	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
289	Sensation	5915	1	Kiste	Margarine —	7,5	289	Dahlhausen	K. E.-D. Essen	
290	Dr. Steffen Blandain Belg.	—	1	Rucksack (braun *)	? —	5,5	290	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	*) Gepäck: Nickelstange.
291	K Superior	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	51	291	Metz	Reichsbahn	
292	S B (Waldschlösschen)	3011	1	Fass	leer —	15	292	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
293	Friedrich Zickenwolff	—	1	Reisekorb	gefüllt —	35	293	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
294	—	3, 7	2 1	Beutel „	Prima-Jagdschrot —	37,5	294	Magdeburg W.	K. E-D. Magdeburg	
295	—	weiss 12	1	Bund	2 Pflugschaare —	7,5	295	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
296	—	26	1	Fass	leer —	31	296	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
297	—	40	1	—	Ofenrost —	4	297	Quierschied	„	
298	—	113 u. 165	2	—	gusseis. Maschinenth.	23	298	Minsleben	K. E.-D. Magdeburg	ansch. Schutzvorr.
299	—	119	1	Fass	Petroleum —	175	299	Braunschweig *)	„	*) H.-Bf.
300	—	278	1	Weinfass	leer —	12	300	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	314	1	—	Achsschenkel —	17	301	Kiel	K. E.-D. Altona	m. Buchse u. Mutter.
302	—	334	1	Ballen	Filzabfälle —	70	302	Wittenberge	„	
303	—	459	1	—	Feuerrost, rund —	1,5	303	Meissen	Sächsische Stsb.	
304	—	841	1	—	Schmiedestück —	21	304	Dahlhausen	K. E.-D. Essen	
305	—	974	1	Kiste	eis. Schraubenspindel	5	305	Menden	K. E-D. Elberfeld	
306	—	1464	2	—	Achsen —	93	306	Schwerin i/Mecklbg.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
307	—	2428	1	—	Wagenachse —	40	307	Warburg	K. E.-D. Cassel	
308	—	(286) 6147	1	Ballen	Kaffee —	15,5	308	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
309	—	9745 oder 8745	1	Beutel	12 Stück Eisentheile nebst circa 2 m l. Draht	12	309	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
310	—	9022	1	Kiste	Datteln —	15	310	Dresden-Alt.	Sächsische Stsb.	
311	—	21965	1	„	— —	4	311	Dülmen	K. E.-D. Münster	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
312	EP	—	1	Sack	Zwiebeln —	30	312	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
313	C D 603	79	1	Ballen	Kaffee —	70	313	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
314	(ansch. alt)	5544	1	Sack	Vogelsamen —	100	314	Arenshausen	K. E.-D. Cassel	
315		—	2	Kübel	Schmalz —	59	315	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
316	W	3359/60 3361	2 1	Kisten Verschlag	Zuckerwaaren — Etageren —	84 10	316	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
317		9073	1	Kiste	gefüllte Steinkruke	34	317	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
318	rother Strich	—	1	—	Pflugschaar —	3	318	Hannover=N.	„	
319	gelber Strich	—	1	Stück	Gusseisen —	1,5	319	Helmbrechts	Bayerische Stsb.	
320	roth //	—	5	Stangen	Flacheisen —	45	320	Grossensiel	Oldenburgische Stsb.	
321	weiss /	—	2	Bund	Bandeisen —	49	321	Wolgast	K. E.-D. Stettin	
322	roth /	—	2	„	Winkeleisen —	90	322	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
323	weiss /	—	1	—	Roststab —	7	323	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
324	blau /	—	1	Bund	1 Gasrohr, 2 Stangen Rundeisen	24	324	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	5 m lang, 3,20 m lang.
325	roth gestrichen	—	1	—	Gitter von Holz —	—	325	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
326	—	—	1	Sack	Aepfel —	18	326	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
327	—	—	1	Korb	Aepfel —	55	327	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
328	—	—	1	—	Ambos bezw. Keil —	4	328	Rottweil	Württemberg. Stsb.	alt.
329	—	—	6	Stück	eis. Ankerschrauben	23	329	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
330	—	—	1	—	Bacherkette —	22,5	330	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
331	—	—	1	Sack	Backobst —	50	331	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
332	—	—	1	Ballen	leb. Bäume —	35	332	Halle a/S.	„	
333	—	—	1	Sack	Betten —	15	333	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
334	—	—	3 1	Pack Sack	126 wollene Bettvorleger	50	334	Dortmund Eil-A.	„	
335	—	—	1	Bierfass	leer —	25	335	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
336	—	—	1	Wagen	Bisulfat —	2 300	336	Hain	Eisern-Siegener E.	Elberfeld 25199.
337	—	—	1	Bund	10 Blecheimer —	20	337	Ansbach	Bayerische Stsb.	
338	—	—	1	—	Blechkohlenkasten —	6	338	Posen	K. E.-D. Posen	
339	—	—	1	Bund	Blumenstäbe —	0,5	339	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
340	—	—	2	—	Bodenkarrenräder —	4	340	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
341	—	—	1	Bund	3 Bonbondosen, leer	6	341	Kiel	K. E.-D. Altona	
342	—	—	1	Kübel	ansch. Bratheringe —	30	342	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
343	—	—	1	Sack	5 Laibe Brot —	14	343	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
344	—	—	1	—	Bronzemetall —	14	344	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
345	—	—	1	Pack	12 l. Brotkörbe —	14	345	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
346	—	—	1	Kiste	Butter —	34	346	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
347	—	—	12	—	Butterkübel, leer —	20	347	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
348	—	—	2	Säcke	Chamottemehl —	105	348	Thule	K. E.-D. Magdeburg	
349	—	—	1	Sack	24 Paar bunte Kordpantoffeln	12	349	Zwönitz	Sächsische Stsb.	
350	—	—	1	„	getr. Därme —	13	350	Neuss	K. E.-D. Cöln	
351	—	—	1	Packet	Drell (bunt gestreift)	32	351	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
352	—	—	1	—	Eckbrett (Konsole) —	10	352	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
353	—	—	1	—	Eisengestell —	7	353	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
354	—	—	1	Korb	Eisengusstheile —	28	354	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
355	—	—	1	—	Eisenlasche —	5	355	Hannover=N.	K. E.-D. Hannover	
356	—	—	1	—	runde Eisenstange —	11,5	356	Norden	K. E.-D. Münster	
357	—	—	1	—	Eisentheil —	8	357	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
358	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	42	358	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
359	—	—	1	Pack i. L.	Eisenwaaren —	8,5	359	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
360	—	—	19	Fässer	leer —	520	360	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
361	—	—	1	eis. Fass	leer —	27	361	Dahlhausen (Ruhr)	„	
362	—	—	2	Bund	hölz. Fassreifen —	4	362	Rheine	K. E.-D. Münster	
363	—	—	1	Sack	Federbett —	7	363	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
364	—	—	1	Säckchen	Feigen —	13,5	364	Geierswalde	K. E.-D. Königsberg	
365	—	—	1	—	Feldschmiede —	113	365	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bez. Bremen H.
366	—	—	1	Pack	gusseis. Fensterrahmen	5	366	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	24/11.
367	—	—	3	Ballen	Flachs —	180	367	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
368	—	—	1	„	Flachs —	88	368	Dönhofstädt	„	
369	—	—	1	Sack	leere Flaschen —	37	369	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
370	—	—	1	Blechkanne	ansch. feuergefährl. Flüssigkeit	7	370	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	—	1 1	Reisekorb Holzkoffer	Frauenkleider, Wäsche, Esswaaren	67	371	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	[1]

[1] Ein polnisches Gebetbuch trägt den Namen Helene Krause.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
372	—	—	1	—	eis. Füllofen —	80	372	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	N WH 1796 46
373	—	—	1	—	gusseis. Fuss —	15	373	Paderborn	K. E.-D. Cassel	m. Rohr u. Trichter.
374	—	—	2	—	hölz. Garderobenständer	—	374	Emden	K. E.-D. Münster	
375	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	6,5	375	Giessen Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
376	—	—	1	—	Gasrohr —	9	376	Gladbeck	K. E.-D. Essen	5 m lg.
377	—	—	1	Bund	2 Gasrohre —	37	377	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
378	—	—	1	Topf	Gelee —	5	378	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
379	—	—	1	Eimer	Gelee —	10	379	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
380	—	—	1	Bund	14 Gewichte —	20	380	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
381	—	—	1	—	Gewichtsschale —	2	381	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	für Dezimalwaage.
382	—	—	1	Kiste	Glaswaaren —	24	382	Mengen	Württemberg. Stsb.	
383	—	—	1	Blechflasche	ansch. Glycerin —	75	383	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
384	—	—	1	Packet	vern. Griffe u. eis. Möbelbeschläge	5	384	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
385	—	—	1	Sack	Gummiwaaren —	37	385	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
386	—	—	1	Kiste	Gusseisenstollen —	32	386	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
387	—	—	1	—	Gussrohr —	15	387	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Detmold 25./11.
388	—	—	1	—	Hacke ohne Stiel —	2	388	Naumburg Hbf.	K. E.-D. Erfurt	
389	—	—	1	Sack	gequetschter Hafer	50	389	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
390	—	—	2	Kolli	Handstange — / Quadrateisen —	37 / 39	390	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
391	—	—	1	Sack	Haselnüsse —	12,5	391	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
392	—	—	1	„	3 Hasen, 2 Schnepfen	9,5	392	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
393	—	—	1	Kiste	Haushaltungsgegenst.	91	393	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
394	—	—	1	Bund	Herdringe —	12	394	Kolberg	K. E.-D. Stettin	
395	—	—	1	Fass	ansch. Heringe —	135,5	395	Gr.-Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	
396	—	—	7	—	Heringstonnen, leer	150	396	Scharnhorst	K. E.-D. Essen	
397	—	—	1	Korb	Herren- u. Damenwäsche	61	397	Kiel	K. E.-D. Altona	
398	—	—	1	Sack	Hirse —	50	398	Landshut	Bayerische Stsb.	
399	—	—	1	in Stroh	gebeizte Holzleiste	10	399	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
400	—	—	1	Bund	Holzleisten —	3	400	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
401	—	—	1	Pack	Holzschrauben —	13	401	Kreuznach	Direktion Mainz	
402	—	—	1	Korb	Holzschrauben —	51	402	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
403	—	—	1	Sack	Holzstöcke —	20	403	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
404	—	—	1	Bund	2 Holzstühle —	10	404	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	mit Rohrgeflecht.
405	—	—	1	Ballen	Hosenzeug —	14	405	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
406	—	—	1	Käfig	leb. Hühner —	67	406	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
407	—	—	1	Bund	Hydrantenschlüssel	15	407	Markt-Redwitz	Bayerische Stsb.	
408	—	—	1	„	Jalousiestäbchen —	18	408	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
409	—	—	1	Korb	3 runde Käse —	19	409	Gladbeck	K. E.-D. Essen	
410	—	—	1	Beutel	Kaffee —	7,75	410	Nortorf	K. E.-D. Altona	
411	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	19	411	Stendal	K. E.-D. Hannover	
412	—	—	1	Ballen	Kalbfelle —	40	412	Ulm	Württemberg. Stsb.	
413	—	—	1	Gestell	2 gefüllte Kannen —	23	413	Hamm	K. E.-D. Essen	
414	—	—	1	Sack	Kartoffel u. Rüben —	45	414	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
415	—	—	1	„	Kartoffeln —	42	415	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
416	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	416	Worms	Direktion Mainz	
417	—	—	2	Säcke	Kartoffeln, rothe —	128	417	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
418	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	418	Eberbach	Direktion Mainz	
419	—	—	1	„	l. Kartoffelsäcke —	6	419	Geseke	K. E.-D. Cassel	
420	—	—	1	„	Kastanien —	63	420	Kufstein	Bayerische Stsb.	
421	—	—	1	—	eis. Kette, 9,40 m —	28	421	Zittau	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
422	—	—	1	—	Kette, 8 m —	19	422	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
423	—	—	1	—	Kinderkanone —	10	423	München Centr.	Bayerische Stsb.	
424	—	—	1	in Papier	Kindertisch —	7	424	Duisburg	K. E.-D. Essen	bez.: v. Wanne
425	—	—	1	„	Kindertisch, gelb lackirt	4	425	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
426	—	—	1	—	Kinderwagen —	—	426	Belzig	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
427	—	—	1	Kiste	ohne Boden u. Deckel	19	427	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
428	—	—	1	—	Klappstuhl —	9	428	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	[1]
429	—	—	1	Kiste	Klavierpedal —	22	429	Rheinbrohl	„	
430	—	—	1	Sack	Kleider, Schuhe, Mützen	24,5	430	Neuss	„	
431	—	—	1	„	Kleider —	39	431	Liebenwalde	Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker E.	
432	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	54	432	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
433	—	—	1	„	Kleider —	37	433	„	„	
434	—	—	1	Sack	alte Kleider —	21	434	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
435	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	33	435	Posen	K. E.-D. Posen	
436	—	—	1	Kiepe	Kleider, Wäsche —	57	436	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
437	—	—	1	Korb	Kleider, Wäsche —	9	437	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
438	—	—	1	„	Kleidung —	19	438	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
439	—	—	1	Koffer	Kleidungsstücke —	34	439	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

[1] Mit grünem Tuch überzogen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
440	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke —	44	440	Marburg	K. E.-D. Cassel	
441	—	—	9	Bund	Klemmplatten —	444	441	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
442	—	—	1	Korb	gefüllt —	59	442	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
443	—	—	1	Korbfl.	gefüllt —	30	443	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
444	—	—	1	„	gefüllt —	15	444	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
445	—	—	1	Sack	Korke —	6	445	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
446	—	—	1	Bund	6 eis. Kuhketten —	5	446	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
447	—	—	1	—	Kupferrohr —	3	447	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	4,40 m lg.
448	—	—	1	Bund	7 Kupferrohre —	15	448	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	4 m lang
449	—	—	1	Lattenkiste	leer —	35	449	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
450	—	—	1	Rolle	Leder —	148	450	Posen	K. E.-D. Posen	
451	—	—	1	„	Leder —	190	451	Bamberg	Bayerische Stsb.	
452	—	—	1	Pack i. L.	Maschinentheil mit Hebel	8	452	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
453	—	—	1	—	Maschinentheil —	8	453	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
454	—	—	1	Sack	Mehl —	50,5	454	Mügeln b. P.	Sächsische Stsb.	
455	—	—	1	Bund	Messingstangen —	30	455	Magdeburg Westseite	K. E.-D. Magdeburg	
456	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	6	456	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
457	—	—	4	—	neue Milchkannen, l.	32	457	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
458	—	—	1	Schachtel	Nähmaschinenzubehör	—	458	Werden	K. E.-D. Essen	
459	—	—	1	Wagen	Nusskohlen —	—	459	Neuss	K. E.-D. Cöln	Elberfeld 21502.
460	—	—	1	Bund	5 l. Obstkörbe —	7	460	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
461	—	—	2	Sack	Oelkuchen —	113	461	Posen	K. E.-D. Posen	
462	—	—	1	Bund	7 eis. Ofenfüsse —	2—3	462	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
463	—	—	5	—	Ofentheile —	85	463	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
464	—	—	10	—	Ofentheile —	18	464	Hoerde	K. E.-D. Essen	
465	—	—	2	Stück	eis. Ofentheile —	6	465	Benneckenstein	Nordh.-Wernig.-Eis.	
466	—	—	1	—	Privatdecke —	32	466	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
467	—	—	2	—	Privatketten —	22	467	Hattingen Ruhr	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
468	—	—	1	—	Privatvorsatzgitter —	—	468	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
469	—	—	1	—	Puppensportwagen —	2	469	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
470	—	—	1	Rolle	dünnes weisses Packpapier	31	470	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	
471	—	—	1	Sack	Paraffin —	12,5	471	Beelitz	K. E.-D. Magdeburg	
472	—	—	8	—	Patronenkisten, gef.	78	472	Hamm	K. E.-D. Essen	
473	—	—	1	Ballen	Pferdehaare —	48	473	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
474	—	—	1	Reisekorb	leer —	12	474	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
475	—	—	1	„	leer —	9	475	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
476	—	—	1	„	gefüllt —	29,5	476	Oels	K. E.-D. Breslau	
477	—	—	1	„	leer —	11,5	477	Kappel i. S.	Sächsische Stsb.	
478	—	—	1	„	leer —	8	478	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
479	—	—	2	Bund	Reiserbesen —	49	479	Bechtolsheim	Direktion Mainz	
480	—	—	1	„	8 eis. Ringe —	11,5	480	Beiersheim	Württemberg. Stsb.	
481	—	—	1	—	eis. Rohr m. Platte —	1,5	481	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
482	—	—	1	Bund	5 Rohre —	26	482	Haltern	K. E.-D. Münster	
483	—	—	32	Stück	eis. Rohrzieher —	900	483	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
484	—	—	12				484			
485	—	—	2	Bunde	Rundeisen —	51	485	Hoyerschleuse	K. E.-D. Altona	
486	—	—	2	„	Rundstahl —	114	486	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
487	—	—	1	Sack	leere Säcke —	26	487	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
488	—	—	1	Pack	leere alte Säcke —	10	488	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
489	—	—	1	Sack	13 gebr. alte Säcke	13,5	489	Stolp	K. E.-D. Danzig	
490	—	—	1	Pack	24 leere Säcke —	30	490	Louisenhain	K. E.-D. Posen	
491	—	—	1	„	l. Säcke —	40	491	Kreuzburg O.-Schl.	K. E.-D. Kattowitz	Magdeburg 15 876
492	—	—	1	Wagen	Salz —	?	492	Wilhelmburg	K. E.-D. Altona	
493	—	—	1	Korbfl.	Säure —	90	493	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
494	—	—	5	—	eis. Scheiben —	17	494	Düsseldorf=B.	„	
495	—	—	1	Gestell	5 Dosen mar. Schellfische	45	495	Hagen	„	
496	—	—	1	Fass	ansch. Schmalz —	59	496	Gross=Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	
497	—	—	1	Korb	eis. Schrauben —	90	497	Neuss	K. E.-D. Cöln	
498	—	—	3	Stück	Schrotmühlen —	276	498	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	Hannover 33 922.
499	—	—	1	Wagen	Schrott —	—	499	Hamm	K. E.-D. Essen	
500	—	—	1	Kiste	gelbe Seife —	37	500	Seehausen	K. E.-D. Magdeburg	
501	—	—	1	Sack	Soda —	25	501	Selklingen	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
502	—	—	1	—	Sprungfedermatratze	38	502	Courl	K. E.-D. Essen	1)
503	—	—	1	in Stroh	Stuhl —	8	503	Würzburg	Bayerische Stsb.	
504	—	—	1	Bund	2 Stühle mit Rohrsitz*)	10	504	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	*) und Stablehne.
505	—	—	1	Kiste	Südfrüchte —	—	505	Altenessen	K. E.-D. Essen	getrocknete.
506	—	—	1	—	Tisch —	53	506	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
507	—	—	1	Ballen	Torf —	130	507	Bismarck	K. E.-D. Essen	
508	—	—	1	—	Treppenstuhl —	6,5	508	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
509	—	—	1	Packet	24 Trommelstöcke —	0,5	509	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
510	—	—	1	Ballen	Tuch —	14	510	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
511	—	—	1	Bund	6 Thürvorleger —	10	511	Posen	K. E.-D. Posen	
512	—	—	5	Stück	Unterlagshölzer —	—	512	Rosenberg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.

1) Alt, mit grauem Leinen bezogen.

Laufende Nr.	Bezeichnung		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	Marke	Nr.						Station	Name der Bahn	
	der Güter									
513	—	—	1	—	Ventil —	75	513	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	alt.
514	—	—	1	Bund	4 eis. Verbindungsstg.	50	514	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	2,85 m lg.
515	—	—	1	Sack	Wäsche u. Bettzeug	22	515	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
516	—	—	2	Stück	Wäschetrockner —	4	516	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
517	—	—	1	—	Wagenachse —	15	517	Posen	K. E.-D. Posen	
518	—	—	1	—	Wagendeichsel —	4	518	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	3,5 m lang, grün gestr.
519	—	—	1	Ballon	ansch. dest. Wasser	33	519	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
520	—	—	1	—	Weidenkorb, gefüllt	27	520	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	
521	—	—	1	—	Welle aus Stahl —	51	521	Wernigerode	„	3,85 m lg.
522	—	—	1	Sack	Werg —	22	522	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
523	—	—	2	Stück	pol. Wiegebogen —	6	523	Landeshut i/Schles.	K. E.-D. Breslau	
524	—	—	4	„	rohe Brettchen —		524			
525	—	—	1	—	Wringmaschine —	9	525	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	deutsches System.
526	—	—	1	Sack	Wurzeln —	27	526	Hagen	„	
527	—	—	1	„	Wurzeln —	27	527	„	„	
528	—	—	1	Bund	6 Zinkbecken —	29	528	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
529	—	—	1	„	4 Zinkblechrohre —	14	529	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	in Holzwolle.
530	—	—	1	„	6 Zinneimer —	12	530	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
531	—	—	1	—	Zinkkanne, leer —	3	531	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
532	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	532	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 102. 31. Dezember 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die neuen Personentarife der Südbahn in Oesterreich und Ungarn.

Von **Oskar Bezpalec**, Bürovorstand der österreichischen Südbahn.

Das letzte Jahrzehnt des abgelaufenen Jahrhunderts war für die Personentarife der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie eine Epoche fortschreitender Umgestaltung.

Seit Freiherr v. Czedik auf den österreichischen Staatsbahnen und Gabriel v. Baross in Ungarn Zonentarife für die Personenbeförderung eingeführt hatten, haben alle grossen Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns die Berechnung der Fahrpreise nach einzelnen Kilometern aufgegeben und auf mannigfachen Wegen und mit verschiedenen Uebergängen sich dem Zonentarifsystem im Personenverkehr zugewandt.

Zur Jahrhundertwende schien es, dass in das Personentarifwesen Oesterreichs und Ungarns endlich Stetigkeit gekommen sei. Die Ruhe war indess nur eine kurze. Der Ebbe ist nunmehr die Fluth gefolgt — eine wahre Hochfluth neuer Personentarife. Veranlassung hierzu bot die Einführung der Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf den österreichischen Bahnen.

Die Belegung des Personenverkehrs mit einer neuen staatlichen Abgabe lag in Oesterreich seit längerer Zeit so zu sagen in der Luft.

Im Jahre 1897 tauchte der Plan einer Transportsteuer vom Güterverkehre auf, aber nur, um bald wieder, ohne überhaupt eine parlamentarische Berathung erlebt zu haben, sang- und klanglos zu verschwinden. Immer wieder aber wandten sich die Blicke der österreichischen Finanzminister den Eisenbahnen zu. Am 20. Mai 1901 ging dem österreichischen Parlamente die Regierungsvorlage betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte zu. Nachdem die bekannten Vorgänge im Reichsrathe die gesetzgeberische Behandlung durch mehr als ein Jahr verzögert hatten, gelangte die Vorlage im Frühsommer dieses Jahres zur Berathung und kurz darauf mit geringen Aenderungen mit Geltungsbeginn vom 1. Januar 1903 zur Annahme. Die Sanktionirung erfolgte am 19. Juli d. J. Damit war ausgesprochen, dass in knapp 5½ Monaten sämmtliche Personentarife Oesterreichs umgearbeitet werden mussten.

Die grösste Privatbahn der österreichisch-ungarischen Monarchie, die Südbahn, deren eiserne Arme das Doppelreich vom Mittelpunkt bis in den fernsten Süden, an die Küsten des Mittelmeeres, und vom äussersten Westen bis tief in das Ungarland hinein umfassen, war verhältnissmässig spät erst und auf dem Umwege über einen Myriametertarif in der zweiten Hälfte der 90er Jahre dazu gelangt, eigene Zonentarife für den Personenverkehr für ihre österreichischen und ungarischen Linien zur Einführung zu bringen.

Der Ausdehnung des Netzes entsprechend gliedert sich der Zonentarif der österreichischen Südbahnlinien in 33 Zonen mit einer Staffel für Entfernungen über 600 km; der Zonentarif der ungarischen Südbahnlinien, der dem Tarife der ungarischen Staatsbahnen angepasst ist, war ursprünglich in 17 Zonen eingetheilt.

Als diese Tarife — unter gleichzeitiger Aufhebung des Gepäckfreigewichtes — zu Beginn des Jahres 1898 zur Einführung gebracht werden sollten, ergaben sich Schwierigkeiten bezüglich einer der allerlebhaftesten österreichischen Strecken der Südbahn, nämlich der sogenannten „Lokalstrecke" Wien-Semmering-Mürzzuschlag mit den Abzweigungen nach Laxenburg und Katzelsdorf.

Für dieses Gebiet bestanden seit langen Jahren vielfache Ausnahmen und besondere Ermässigungen, so dass, wiewohl der Zonentarif im grossen und ganzen wohlfeilere Fahrpreise gebracht hätte, es damals, um die vielen Preisverschiebungen zu vermeiden, vorgezogen wurde, auf den genannten Strecken die alten Stationstarife zu belassen. Eine Folge davon war, dass für diese Strecken auch das Gepäckfreigewicht beibehalten werden musste.

Die Einführung der Fahrkartensteuer hat selbstverständlich auch für die Südbahn die Nothwendigkeit mit sich gebracht, ihren Personentarif für die österreichischen Linien einer Neubearbeitung zu unterziehen.

Diese Neubearbeitung hat sich jedoch nicht blos auf die Einrechnung der Fahrkartensteuer beschränkt, sondern sie war von einer Reihe von Reformen und Neuerungen begleitet, die wir immerhin für wesentlich genug erachten, um sie an dieser Stelle einer Besprechung unterziehen zu dürfen.

Die wichtigste durch den neuen Tarif herbeigeführte Aenderung ist die, dass vom 1. Januar 1903 an auch in der Wien-Semmeringer Strecke anstatt der bisherigen Ausnahmetarife der allgemeine Zonentarif der Südbahn — unter Aufhebung des Gepäckfreigewichtes — in Wirksamkeit treten wird.

Der Umstand, dass die neue Steuer nicht den bereits ermittelten Bahngebühren zugeschlagen, sondern in die Tarifeinheitssätze eingerechnet wird, hat es als technisch nahezu undurchführbar erscheinen lassen, die Steuerermittelung für eine so grosse Anzahl von Stationstarifen vorzunehmen, für die überhaupt einheitliche Grundtaxen nicht bestanden.

Gewiss ist die Thatsache nicht ohne Interesse, dass die Einführung einer neuen Steuer, bezüglich der im Gesetze ausdrücklich festgesetzt ist, dass sie „von den gegenüber der Transportanstalt zur Zahlung der Transportgebühren verpflichteten Personen zu entrichten ist", für die meist befahrene Strecke der Südbahn die Folge mit sich gebracht hat, dass die Fahrpreise in sehr vielen Relationen nicht nur nicht erhöht, sondern im Gegentheile sammt der Steuer noch billiger werden, als vordem.

Beispielsweise seien nachstehend die Fahrpreise von Wien nach Wiener-Neustadt (49 km) nach dem bisherigen Tarife und nach dem Tarife vom 1. Januar 1903 zum Vergleiche nebeneinander gestellt:

	einfache Fahrt						Rückfahrkarten für					
	Personenzug			Schnellzug			Personenzug			Schnellzug		
	Klasse						Klasse					
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Kronen											
bisheriger Tarif . .	4,70	3,50	2,40	5,70	4,20	2,80	7,10	5,30	3,50	bestanden nicht		
neuer Tarif (einschl. Steuer) .	4,00	3,00	1,90	5,10	3,80	2,50	6,30	4,70	3,10	8,20	6,10	4,00

Zu den wesentlicheren mit 1. Januar 1903 eintretenden Aenderungen zählt ferner die Ausgestaltung der Tarife für Rückfahrkarten, Abonnementskarten und Zeitkarten. Schon nach dem bisherigen Tarife gelangten für alle österreichischen Relationen der Südbahn Personenzug-Rückfahrkarten und — mit Ausnahme der Wiener Lokalstrecke — für alle Schnellzug-Stationsverbindungen auch Schnellzug-Rückfahrkarten zur Ausgabe. Vom 1. Januar 1903 an werden auch in der Wiener Lokalstrecke Schnellzug-Rückfahrkarten ausgegeben werden. Der Nachlass bei den Rückfahrkarten beträgt 20 % gegenüber dem verdoppelten Fahrpreise für die einfache Fahrt.

Eine besondere Einrichtung der Südbahn bilden die sogen. Abonnementskarten. Diese gelangen in Blättern mit 20 leicht abtrennbaren Abschnitten und einem Kartenstamm (Talon) zur Ausgabe. Die Karte berechtigt zu 20 einfachen Fahrten oder zu 10 Hin- und Rückfahrten in der betreffenden Strecke. Die Abonnementskarte kann nach Belieben gleichzeitig von mehreren gemeinsam fahrenden Personen benutzt werden, wofür die entsprechende Anzahl von Kupons durchlocht und abgenommen wird. Bedingung bei Benutzung dieser Karten ist jedoch, dass bei der Revision auch der Kartenstamm vorgewiesen werden muss, wodurch bezweckt ist, dass nicht einzelne Kartenabschnitte weiter verkauft und benutzt werden können. Für ein oder zwei Kinder von 4—10 Jahren wird ein Kartenabschnitt durchlocht. Die Gültigkeit erstreckt sich auf das Lösungsjahr und die Monate Januar bis einschliesslich April des darauf folgenden Jahres.

Diese Abonnementskarten, welche bisher nur für einzelne Strecken besonders ermässigt waren, während im allgemeinen ihr Preis dem zehnfachen Rückfahrkartenpreise gleichkam, wurden bisher nur für Personenzüge ausgegeben. Der neue Tarif sieht solche Abonnementskarten für Schnellzüge und für Personenzüge für alle Stationsverbindungen bis 130 km Entfernung und mit einheitlicher Ermässigung — nämlich 25 % gegenüber dem einfachen Fahrpreise — vor. Schon bisher ist von dieser Kartengattung namentlich in der Nähe Wiens und in der Nähe der Landeshauptstädte von einzelnen Personen und von Familien, deren Mitglieder häufig, aber doch nicht täglich die Bahn benutzen, ferner auch von Vereinen für Ausflüge usw. ein sehr häufiger Gebrauch gemacht worden; durch die nun erfolgende Erweiterung, hauptsächlich durch die Ausdehnung auf die Schnellzüge, wird sich die Verwendung von Abonnementskarten voraussichtlich noch bedeutend vermehren.

Ausser den vorstehend besprochenen ermässigten Fahrkarten bestehen für die Linien der Südbahn noch sogen. Naheverkehrs-Zeitkarten für 1, 2, 3, 4, 5 und 6 Kalendermonate und für ein Kalenderjahr, dann Fernverkehrs-Zeitkarten, deren Gültigkeitsdauer ein Kalenderjahr beträgt. Die Naheverkehrs-Zeitkarten, welche bisher nur in der Wiener Lokalstrecke ausgegeben wurden, werden in Hinkunft auf allen österreichischen Strecken der Südbahn, und zwar die Karten für 1—6 Monate auf Entfernungen bis 50 km, die Karten für ein Kalenderjahr auf Entfernungen bis 40 km erhältlich sein.

Bei der Preisbildung wurde eine bestimmte Anzahl von Hin- und Rückfahrkarten (25 für den Monat) zu Grunde gelegt und davon ein weiterer Nachlass eingeräumt, der von 10 % für die Karten mit einmonatlicher Gültigkeit bis 50 % für die Karten mit Gültigkeit für ein Kalenderjahr steigt.

Einer gründlichen Reform ist auch der Tarif für Fernverkehrs-Zeitkarten unterzogen worden. Bis zum laufenden Jahre erfolgte die Ausgabe dieser Karten für gewisse Zonen, und zwar: Zone I bis 250 km, Zone II bis 600 km, Zone III bis 1 000 km, Zone IV bis 1 500 km usw.

Dieser Tarif lehnte sich an das seiner Zeit bei den österreichischen Staatsbahnen bestandene System an, nach welchem gleichfalls Jahreskarten für gewisse Entfernungsabschnitte ausgegeben wurden. Nun liegen aber bezüglich des Lokalverkehrs auf der Südbahn ganz besondere Verhältnisse vor, indem innerhalb der engsten Lokalstrecke (Wien - Wiener Neustadt) eine Anzahl von bedeutenderen Ortschaften, wie Liesing, Mödling, Baden usw. gelegen ist, die von zahlreichen Personen, zumeist Beamten, Fabrikanten, auch Geschäftsleuten, Militärs usw., die ihren Beruf in Wien ausüben, zum ständigen Wohnorte gewählt werden. Alle diese Personen sind bemüssigt, tägliche, oft sogar täglich mehrmalige Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort auszuführen. In Anbetracht der sehr billigen Preise der früheren Zonen-Zeitkarten hatten sehr viele dieser Fahrgäste Fernverkehrs-Zeitkarten der I. und II. Zone gelöst, die sie für ihre gelegentlichen Fernreisen und nebstdem auch für die täglichen Hin- und Herfahrten benutzten. Dieser Umstand, der geradezu eine Schädigung der Einnahmen der Bahn zur Folge hatte, gab der Südbahn Veranlassung, die Benutzung der Fernverkehrs-Zeitkarten bei den Lokalzügen aus-

zuschliessen. Doch hat sich diese Bestimmung nicht bewährt und hat — wie begreiflich — in sehr vielen Fällen zu Auseinandersetzungen mit den Reisenden und weiteren Unzukömmlichkeiten geführt. Um solche Vorkommnisse für die Zukunft hintanzuhalten, hat sich die Südbahn entschlossen, das System der Ausgabe von Fernverkehrs-Zeitkarten für so kurze Zonen überhaupt aufzugeben und demnach vom 1. Januar 1903 an nur dreierlei Gattungen von Fernverkehrs-Zeitkarten zur Ausgabe zu bringen, nämlich solche für ihre sämmtlichen österreichischen, solche für ihre sämmtlichen ungarischen und endlich solche für ihre sämmtlichen österreichischen und ungarischen Strecken. Gleichzeitig wurde die Beschränkung bezüglich der Lokalzüge aufgehoben, so dass die Fernverkehrs-Zeitkarten vom 1. Januar 1903 an bei allen Zügen verwendet werden können. Die Verwaltung der Südbahn konnte sich zu dieser Maassnahme um so leichter entschliessen, als auch bei fast sämmtlichen anderen grossen Bahnen der Monarchie die Ausgabe von Zeitkarten (Jahreskarten) entweder nur für das gesammte Netz oder wie bei den österreichischen Staatsbahnen, die ihr früheres System bereits seit längerem aufgegeben haben, für Direktionsbezirke erfolgt, wobei ausserdem noch Mindestgebühren festgesetzt sind.

Noch eines Momentes sei Erwähnung gethan, das in Hinsicht auf die praktische Anwendung des Tarifes sowie auf die Arbeit des Schalterbeamten bei Ausgabe der Fahrkarten und für das Publikum von Bedeutung ist. Es ist dies der Umstand, dass die Fahrpreise des neuen Tarifes durchweg auf Null in den Einheiten gerundet sind, während bislang die Fahrpreise der Südbahn spitz auf Heller ausgerechnet waren. Das beständige Umwechseln in kleinster Scheidemünze hat an den Fahrkartenschaltern der grösseren Stationen häufig zu Stauungen der Fahrgäste und weiteren unliebsamen Folgen geführt, welche nunmehr wohl vermieden bleiben werden.

Gleichzeitig mit dem neuen Tarife für die österreichischen Linien der Südbahn gelangt auch ein neuer Tarif für die ungarischen Südbahnlinien zur Einführung. Der bisherige Tarif dieser Linien war auf Grundlage des Tarifes der königlich ungarischen Staatsbahnen gebildet, wobei jedoch in zwei Punkten wichtige Aenderungen vorgenommen worden waren. Erstlich wurden die Sätze des Staatsbahntarifes um jene Beträge, welche die Südbahn an staatlichen Abgaben zu entrichten hat (d. h. rund 20 %), erhöht. Die zweite Aenderung bestand darin, dass die 14 Zonen des ungarischen Zonentarifes um weitere 3 Zonen mit entsprechend abgestuften Preisen vermehrt wurden.

Auch der neue, mit 1. Januar 1903 in Wirksamkeit tretende Personentarif der königlich ungarischen Staatsbahnen hat eine ähnliche Einschränkung erfahren, indem er anstatt der bisherigen 14 nunmehr 16 Zonen umfassen wird.

Ausserdem sind einige minder wichtige Aenderungen in den Nachbarverkehrszonen durchgeführt worden.

Die Leitung der Südbahn hat es, um die bisher bestandene annähernde Uebereinstimmung mit dem Tarife der königlich ungarischen Staatsbahnen auch ferner aufrecht zu erhalten, für angemessen erachtet, der Reform der ungarischen Staatsbahnen zu folgen, und hat somit deren neuen Tarif — unter Zurechnung der staatlichen Steuer- und Stempelgebühren und Rundung der Preise auf Null in den Einheiten — gleichfalls für die ungarischen Südbahnlinien übernommen.

Für die beiden Netze der Südbahn sind nunmehr neue Personentarife festgestellt, welche den besonderen Verhältnissen angepasst und in allen ihren Theilen wohlerwogen und sorgfältig durchgearbeitet sind, so dass man annehmen darf, dass nunmehr das Werk der Reform der Personentarife für die Südbahn für geraume Zeit abgeschlossen und beendet sei.

Vereinfachung des Abrechnungswesens im Personen- und Gepäckverkehr.

In der Entgegnung in Nr. 98 vertheidigt der Herr Einsender das jetzige Abrechnungsverfahren, obwohl er Mängel in ihm erblickt und zugibt. Eine Verbesserung und Verbilligung soll nach seiner Ansicht in meinem Vorschlage nicht liegen.

Wenn der Herr Einsender in seiner Entgegnung zunächst behauptet, dass die Kontrolen bezüglich des Gehaltes und Wohnungsgeldzuschusses den Etat mit nur 1 000 000 ℳ belasten, so hat er die sächlichen und Generalunkosten ganz anzugeben vergessen. Zieht man Miethen, Inventarien, Drucksachen, Materialien, Pensionen usw. in Betracht, so dürften meine Angaben nicht nur erreicht, sondern vielleicht noch gar überschritten werden. Die Schätzung von sieben Achtel der Ersparniss des Kontrolpersonals bezieht sich nur auf die eigentliche Kontrolarbeit mit den Dienststellen.

Der bei allen staatlichen und kommunalen Kassenverwaltungen bestehende Grundsatz, dass der Kassenführer über Einnahmen und Ausgaben Rechnung zu legen hat, wird durch meinen Vorschlag nicht umgestossen. Der Dienststellenvorsteher hat in einem Auszug aus dem Abrechnungsbuch der Behörde Rechnung zu legen. Der durch vollgültige Bescheinigungen belegte Auszug ist den jetzigen Monatsrechnungen an Werth mindestens höher zu erachten.

Die der Kontrolstelle noch verbleibende Arbeit hinsichtlich Prüfung der Gutschriften, Blankets und verschiedenen Einnahmen sowie Aufstellung der Solllisten ist eine geringe.

Nicht, wie der Herr Einsender behauptet, soll die Schalterprüfung bis zur Einsendung der Nachweisungen erfolgt sein, sondern es ist Seite 1333 Absatz 3 ausgesprochen, dass diese Nachprüfung später zu erfolgen hat. Sie kann bis Rückkunft der Anerkenntnisse von der Kontrolstelle, ungefähr am 10. Tage monatlich, beendet sein, ihr Ergebniss erscheint in dem Auszug aus dem Abrechnungsbuch. Gerade bei dem jetzigen Abrechnungsverfahren ist die Möglichkeit vorhanden, Unregelmässigkeiten von Monat zu Monat zu übernehmen; es brauchen nur falsche Zahlen in die Rechnungen aufgenommen zu werden, und diese Zahlen werden durch die Verkehrskontrole nur kalkulatorisch geprüft. Auf kleinen Stationen ist es dem einzelnen Fahrkartenverkäufer jetzt ein kleines, falsche Rechnungen zu führen, in Zukunft wäre er keinen Augenblick vor Entdeckung sicher, zumal, wenn die jetzigen wenig Werth besitzenden Baarrevisionen durch den Kontrolör durch leicht und schnell ausführbare rechnerische Nachprüfungen des Werths der geringen Bestände ersetzt werden.

Die den Rechnungen beigefügten Kinderkartenabschnitte und makulirten Fahrtausweise sowie der Vergleich der bei der Verkehrskontrole eingegangenen übrigen Karten mit den Zahlenangaben der Rechnungen sind keine Rechnungsunterlagen; sie verhindern keinen auf Betrug ausgehenden Beamten, falsche Zahlen in den Rechnungen zu bringen, er braucht nur die 45 tägigen Rückfahrkarten zu wählen.

Die nach fremden Bahnen im Laufe des Monats verausgabten Fahrkarten werden nach Ordnungsnummern, Anzahl und Geldbetrag verkehrsweise nachgewiesen. Die Sonderung der Einnahmen ist in dem Vorschlage auf Seite 1333 Absatz 2 allerdings nicht hervorgehoben worden. Bei den Kassenrevisionen sind Nachweisungen der am Schluss des Vormonats verbliebenen Bestände für jeden Verkehr besonders anzufertigen, durch den Kassenkontrolör zu bescheinigen und durch Vermittelung der Kontrolstelle den fremden Verwaltungen zuzustellen. Dadurch dürfte für die fremden Verwaltungen Sicherheit insofern geschaffen sein, als sie nach den ihnen zugegangenen Nach-

weisungen prüfen können, ob die Antheile ihnen ordnungsmässig zugeflossen sind.

Die von mir ausgesprochene Ansicht wegen der Säuberung des Ballastes von unnöthigen Beständen hat sich nicht darauf bezogen, dass solche überhaupt nicht mehr zu führen seien, sondern nur darauf, dass eine dem wirklichen Bedürfniss entsprechende Anzahl bei jeder Sorte vorräthig gehalten werde.

Die einzige in Frage kommende Mehrarbeit besteht zur grösseren Sicherheit in der Berechnung der im Bestande verbliebenen Werthe. Alle übrigen aufgeführten Arbeiten, bis auf das Abrechnungsbuch, den Auszug aus ihm und die kaum nennenswerthen Werthberechnungen in den Bedarfslisten und Gutschriftennachweisungen sind auch schon jetzt zu den Monatsrechnungen erforderlich, während der Wegfall der umfangreichen Monatsrechnungen einen ganz erheblichen Vortheil bedeutet.

Auch die Revisionen der grossen Ausgabestellen sind bei anderer Eintheilung wie jetzt in 4 Tagen zu erledigen. Zur Revision jeden Schalters ziehe man nur am ersten Tage eine Kraft mehr heran. Ein Beamter hätte die Liegenummern im Schalter, ein zweiter gleichzeitig bei jeder Sorte die Bestände im Vorrathsschrank zu verlesen und der dritte nach beider Ansage die Richtigkeit der Buchungen des Fahrkartenausgabebuchs zu prüfen und festzustellen. Die Werthberechnung der Bestände jeden Schalters wird von je zwei Revisionsbeamten in längstens 3 Tagen beendet sein. Wenn etwaige Unregelmässigkeiten bei einer Kassenrevision sich herausstellen sollten, so hat, wie der Herr Einsender meint, der Kassenkontrolör eine 8- bis 12monatliche Geschäftsführung zu prüfen. Dies ist nicht richtig. Eine Durchsicht der letzten Schalterprüfung muss zweifellos den Fehler aufdecken.

Das von mir vorgeschlagene Gepäckabfertigungsverfahren will eine schnellere Abfertigung am Schalter erzielen und die Verwaltung vor Betrug schützen. Gleichwie an der Fahrkartenausgabe die Abfertigung auf fertige Fahrkarten schneller erfolgt als auf Blankets, muss entsprechend die Abfertigung am Gepäckschalter dann auch schneller erfolgen. Ein Betrug ist bei dem jetzigen Verfahren möglich, während bei dem vorgeschlagenen durch eine Schalterprüfung mit Sicherheit festgestellt werden kann, welcher Beamte eine Unregelmässigkeit begangen hat und demnach regresspflichtig zu machen ist.

Wenn der Herr Einsender die Druckkosten für die vorräthig zu haltenden Gepäckscheine bemängelt, so kann dies im Hinblick auf den Vortheil und die Sicherheit wenig in Betracht kommen, zumal noch die jetzigen Gepäckstämme in Wegfall kommen, die nicht mehr zu revidiren sind. Die Platzfrage und die Beschaffung der Gepäckschränke dürften in Anbetracht des Vortheils und der leichten Abfertigungsart der Verwaltung keine Schwierigkeiten bereiten.

Jedes System soll einheitlich sein, und ein einheitlicher Gedanke liegt dem vorgeschlagenen System zu Grunde. Die Einheitlichkeit der Abrechnung, soweit hier eine Grenze gezogen werden darf, ist Vereinfachung, und diese wird durch den Vorschlag erstrebt.

Wenn jetzt die den Dienststellen in Fahrkarten überwiesenen Werthe erst nach Verkauf als Werthe angesehen werden, dann liegt die Gefahr vor, dass einzelne Beamte, ohne Entdeckung befürchten zu müssen, die werthlosen Werthe Monate lang in Pacht nehmen und der Verkehrskontrole unrichtige Rechnungen unterbreiten. Solange Rechnungen erstellt werden, übergibt sich jede Verwaltung gewissermaassen auf Gnade und Ungnade der Willkür ihrer Beamten.

Nach dem vorgeschlagenen System kann der Betrug auch nicht verhindert werden, es gehören aber zwei Personen hierzu: der die Rechnungsaufstellung prüfende Vorsteher und der Schalterbeamte. Durch eine unvermuthete Schalterprüfung wird jede Unregelmässigkeit sofort entdeckt. Die Revisionsgeschäfte der preussischen Verkehrskontrolen sind durch die Bestimmungen im § 5 der preussischen Verkehrs-Kontrolordnung auf das Mindestmaass eingeschränkt. Es ist demnach folgerichtig, die Kontrolarbeiteu zum grösseren Theile den Ausgabestellen zu übertragen, falls die Möglichkeit gegeben ist. Und die Möglichkeit ist hierdurch vorhanden.

Kleine und mittlere Ausgabestellen können ohne jede andere Diensteintheilung unbedingt nach dem Vorschlage arbeiten. Die Führung des Abrechnungsbuches und die Schalterprüfung erfordern nur elementare Kenntnisse. Grosse Ausgabestellen sind ungünstiger gestellt. Das Personal wechselt häufig. Aber da Monat für Monat und durch die Kassenrevisionen auch unvermuthet die Feststellung der Werthe erfolgt, so ist hierin eine Sicherung gegeben. Nach meiner Ansicht — Erfahrungen stehen etwaiger Gegenmeinung nicht zur Seite — sind die vorhandenen Schalterkräfte sowie die Einnehmer sehr wohl imstande, die Werthberechnung der Bestände allmonatlich auszuführen. Stellen sich wider Erwarten aber Schwierigkeiten heraus, so hätte eine andere Personalorganisation Platz zu greifen.

Wenn die Schalter der Hauptbahnhöfe mit gewandten Fahrkartenausgebern besetzt werden und man unterstellt zwei, auch drei Schalter einem älteren Assistenten oder Einnehmer, der während der Hauptverkehrszeit Dienst zu leisten und Auskunft zu ertheilen hat, so hat die Verwaltung durch diese Maassregel sicherlich keine Mehrausgabe an Gehältern. Die Bestände stehen dann unter steter Kontrole, die Schalterprüfung kann mit grosser Genauigkeit ausgeführt werden und ausreichende Sicherheit ist gegeben.

Meine Vorschläge sollten nicht Grundsätze sein; sie wollten nur eine Anregung geben, ob auf dem gezeigten Wege Vortheil und Ersparniss für die Verwaltung, die Dienststellen und deren Beamte läge. Und die vielen Zuschriften und persönlichen Unterredungen, welche mir geworden sind, lassen die Durchführbarkeit des Vorschlages möglich erscheinen.

Wernicke, Stationseinnehmer.

Schlusswort der Schriftleitung. Es liegen uns noch mehrere sehr beachtenswerthe Arbeiten vor, welche die oben vertretenen Anschauungen bekämpfen, von deren Veröffentlichung wir aber mit Rücksicht auf die eingehenden Erörterungen in Nr. 98 d. Ztg. Abstand nehmen. Wir stimmen den obigen Schlussworten des Herrn Wernicke zu, wenn wir auch nicht ganz überzeugt sind, dass die Durchführung seiner Vorschläge auch zweckmässig wäre.

Eisenbahnen nach dem Tschadsee.

Die Nachricht, dass bei den schwebenden Verhandlungen zwischen Deutschland und England über die Abgrenzung der beiderseitigen Gebiete am Tschadsee die südlich an diesen See grenzende Landschaft Dikoa als zum deutschen Gebiete gehörig anerkannt sei, bringt uns wieder die wichtige Frage der Saharabahn in Erinnerung, die, längere Zeit scheinbar ruhend, jetzt durch Mittheilungen von Paul Leroy-Beaulieu in der „Revue des deux mondes" von neuem in Anregung gebracht ist. In einer Abhandlung „Le Sahara, le Soudan central et les chemins de fer Transsahariens", welche in den Oktober- und November-Heften jener Zeitschrift veröffentlicht ist, weist dieser unermüdliche Vorkämpfer der Saharabahn nach, wie irrig die Auffassung von der Sahara als einer wasserlosen Wüste sei, wie wenig technische oder irgendwie sonstige Schwierigkeiten das Unternehmen biete, wie die ganze Landschaft vom jetzigen Endpunkte der Algerischen Bahnen in Ouargla (etwa 32° n. Br., 5,2° ö. L. von Greenwich) bis zu den nördlichen Uferlandschaften des Tschadsees — etwa 2000 km Luftlinie — zwar nicht überall gleichmässig fruchtbar bevölkert und eben sei, doch aber nirgend Weide- und Wasserplätze vermissen lasse.

Gestützt auf die überall angezogenen Forschungen des grossen deutschen Afrikareisenden Barth (1857) und die neueren Ergebnisse der Foureau'schen Expedition von 1898/99 beschreibt er die Landschaften zwischen den angegebenen Punkten im einzelnen. Die unfruchtbarsten Strecken liegen zwischen Ouargla und dem 600 km südlich entfernten Timassanine. Aber auch hier sind überall bewohnte Gegenden, Oasen mit Weideland und Wasser. Nirgends der gefürchtete Flugsand, überall Felsen oder feste Sanddünen. Nirgend fehlt es an Vegetation, wenngleich auf dieser Strecke mehr Büsche als Bäume zu finden sind. Unter letzteren findet sich namentlich der Gummibaum und der Ethel, eine Tamariske. Auch Regen fällt hier, und überall findet sich Wild. Die Foureau'sche Karawane, aus 400 Menschen und 12—1 300 Kameelen bestehend, hat diese Gegend fast ohne Verluste durchzogen. Von Timassanine bis Ain el Hadjadj (rund 300 km) steigt das Land allmählich, letzterer Ort liegt bereits auf 470 m Meereshöhe. Von da bis zur Wasserscheide (1 360 m über Meer) geht der Weg meist an Wasserläufen entlang.

Man befindet sich nun auf der Hochfläche (Tassili). Die ganze bisher durchzogene Gegend ist sehr kühl, in den Dezembernächten hält sich die Temperatur wenige Grade über Null, sinkt auch oft unter den Gefrierpunkt. Nach Leroy-Beaulieu ist die Gegend sehr gesund, für feste Ansiedler ein wahres Sanatorium. Jenseits der Höhe liegt Tadent. Bis dahin ist es von Hadjadj rund 400 km. Von Tadent bis Inazoua (508 m), Entfernung 300 km, folgt nun der schlechteste Strich. Hier aber beginnt wieder eine an Futter, Vegetation und Bäumen reiche Gegend mit ansässiger Bevölkerung. Von Inazoua bis Iferuan 280 km. Hier befindet man sich schon am Eingang des „Air“, eines höchst fruchtbaren, stark bevölkerten Gebietes, wo auf grünen, durch reichliche Niederschläge von Mitte Juli bis Ende September bewässerten Weiden Herden von Rindern, Schafen und Ziegen reiches Futter finden. Diese Landschaft leidet nur unter der Unsicherheit der Zustände, der Wildheit der diese Gegend heimsuchenden räuberischen Tuaregs. Immerhin gibt es dort auch jetzt volkreiche Städte; Agadez am Südrande des „Air“ hatte in den Zeiten seines Glanzes 50 000 Einwohner, zu Barth's Zeiten 7 000, Foureau schätzt die Einwohnerzahl jetzt auf 5 000. Von nun an weiter nach Süden gibt es nur noch eine kurze Strecke wüster Hochfläche, auf der Giraffen und Strausse leben, dann folgt weiter südlich überall reiches Land, zunächst die Landschaften Tagama und Damergou mit Rindern, Schafen und Pferden, einer wohlangebauten Ebene Frankreichs gleichend. Hier sieht man die riesigen Brustbeerbäume (jujubiers), in deren Schatten mehr als 1 000 Pferde ruhen können. Bei 14° n. Br. beginnen die ersten Baumwollenfelder des Sudans. Leroy-Beaulieu schildert nun die Landschaft von Sinder (Zinder) in den glühendsten Farben; es sei von hier bis zum Tschadsee ein wunderbar reiches Land, Aegypten sehr ähnlich, so weit die regelmässigen Ueberschwemmungen des Sees reichten, die 2 000 000 ha bedecken, etwa so viel wie die bebaute Fläche von ganz Aegypten. Baumwollfelder überall, dazwischen Sykomoren, die ganzen Regimentern Schatten geben können. Ueberall auch Kupferlager. Dabei das Klima sehr gesund, die Nächte kühl, im Winter nur 3—4°+. Leider sei die Bevölkerung auch hier überall unzuverlässig und räuberisch. Das jetzt auf deutschem Gebiete liegende Dikoa wird als eine sehr saubere Stadt mit prächtigen Gebäuden geschildert. Hier war früher der Sitz des grossen Räubers Rabeh, der schliesslich von französischen Expeditionen vernichtet wurde.

Leroy-Beaulieu meint, dass jene Gegenden zwischen Sinder und Aegypten ein neues Inneregypten seien, das Frankreich gehöre, um es mit der Welt durch die Anlage der Saharabahn in Verbindung zu setzen. Ueberall seien die Grundlagen für den Verkehr vorhanden, die Leichtigkeit und Ausführbarkeit von Bau und Betrieb in die Augen fallend. Man werde die Tonne Baumwolle bei einer Fracht von 2½—3 Cts. für das Tonnenkilometer für 75—90 Fr. vom Tschadsee zum Mittelmeer fahren können, als Rückwaaren bieten sich Salz, Zucker, Manufakturwaaren. „Frankreich“, so schliesst Leroy-Beaulieu, „hat im 19 Jahrhundert seinen kolonialen Beruf verfehlt. Glückliche Umstände geben ihm unerwartete Gelegenheit, eine neue koloniale Laufbahn einzuschlagen. Wenn Frankreich infolge der Verständniss- und Theilnahmlosigkeit der Regierung und der öffentlichen Meinung es nicht versteht, diese Gegenden, welche man das schwarze Indien genannt hat und welches wir Neu- oder Inner-Aegypten nennen, mit Algerien durch eine Eisenbahn zu verbinden, so hat es von neuem und diesmal ohne mögliche Umkehr seinen kolonialen Beruf verfehlt: niemals wird es ein afrikanisches Reich besitzen! (elle n'aura jamais d'Empire africain).“

So weit Paul Leroy-Beaulieu. Uns scheint der Plan der Saharabahn keineswegs übermässig phantastisch und seine Verfolgung vom französischen Standpunkt aus sehr wichtig, da sich Frankreich dadurch für Algerien und Tunis ein Hinterland und seinen abgelegenen Besitzungen im Sudan eine direkt auf das Mittelmeer zuführende Verkehrslinie schaffen würde, deren technische Schwierigkeiten in Bau und Betrieb schwerlich grösser sein werden, als bei der ungleich ausgedehnteren Kap-Kairo-Bahn. Für Deutschland aber hat der französische Plan noch seine besondere Seite. Auch Deutschland kann die fruchtbaren Gegenden des Tschadsees vom Meere aus und zwar auf dem kürzesten Wege und auf deutschem Gebiete erreichen, da sich das Kamerun-Gebiet bis dahin erstreckt. Von Viktoria bis Dikoa sind nur etwa 1000 km. Erst vor kurzem sind die Ergebnisse der Expedition bekannt geworden, die der deutsche Oberst Pavel nach Deutsch-Bornu und dem Tschadsee unternommen hat. Pavel schildert das Land vom Benuë bis zum Tschadsee (etwa 350 km) als ein reiches, gut angebautes Land. „Die Landwirthschaft blüht in hohem Maasse. Unabsehbare Felder von Mais, Korn, Reis, Erdnüssen, Tabak, Zuckerrohr und den anderen einheimischen Früchten erfreuen das Auge. Rindvieh- und Pferdezucht blühen in hohem Maasse. Der Boden ist äusserst fruchtbar. Der Baumwollbau, schon auf der Strecke Banyo-Garua beginnend, nimmt nördlich des Benuë grosse Flächen ein; je weiter nach Norden, desto grössere Flächen werden bebaut; namentlich ganz Deutsch-Bornu und der östlich von Marrua bis an den Schari sich ausdehnende Theil von Adamaua ist fast eine einzige Baumwollenpflanzung. Der Reichthum des Landes an Gummi arabikum und Kautschuk ist ein ganz ungeheurer. In der Nähe von Dikoa und in dem nördlichen Zipfel von Deutsch-Bornu wird auch sehr viel Weizen gebaut. Elfenbein ist wohl blos noch wenig vorhanden, die Elefanten fast vollständig ausgerottet. Der sonstige Wildreichthum des Landes an Raubthieren, Antilopen, Flusspferden usw. ist ein ungeheurer. Kameele und Strausse sind nicht vorhanden, oder vielmehr von letzteren nur wenige Exemplare, die von den verschiedenen Häuptlingen als zahme Thiere gehalten werden. Fast jedes grössere Dorf hat seine regelmässigen Markttage in der Woche, wobei ausser den einheimischen Lebensmitteln Kolanüsse, Eisen, das viel im Mandarragebirge gewonnen wird, Stoffe, Lederarbeiten, Rindvieh, Pferde und Waffen gehandelt werden. In der Hauptstadt Dikoa konzentrirt sich naturgemäss der Handel. Auf dem Marktplatz selbst, etwa 700 m lang und 400 m breit, sind Tausende von Händlern vorhanden, welche Zahl sich noch bedeutend steigert, wenn die Karawanen von Tripolis ankommen, was viermal im Jahre geschieht. Diese Karawanen bringen Kaffee, Zucker, Sammt, Seide, Eisengeräthe, Waffen, Gold- und Silberarbeiten und einfachere Stoffe in Menge in den Handel.“

Drängt sich da in Verbindung mit den französischen Plänen nicht der Gedanke von selbst auf, dass Deutschland diese Gegenden von dem nächstgelegenen Meerespunkte im Südwesten, der deutschen Kamerunküste aus mit einer Bahn zu erreichen sucht, wie Frankreich von Norden? Pavel schildert auch die Gegenden zwischen Kamerun und dem Benuë; wir erwähnen nur, dass er in Deutsch-Adamaua zwei Handelsplätze Rei Ruba und Ngaundere (etwa 200 km südlich des Benuë) von je etwa 30 000 Einw. findet, wo nach seiner Ansicht deutsche Kaufleute glänzende Geschäfte machen würden. Von letzterem Ort nach Tibati (nur noch 400 km von Duala an der Kamerunküste) führt der Weg durch reiche Kautschukgegenden. Der Plan, von der Küste aus ins Innere bis zu den bereits wohlerforschten und besiedelten Gegenden am Sanaga eine Eisenbahn zu bauen, ist in kolonialen Kreisen, wenn wir uns recht erinnern, bereits mehrfach erwogen. Unüberwindliche technische Schwierigkeiten gibt es jedenfalls hier nirgends. Wie es Deutschlands Aufgabe ist, die Verbindung der ostafrikanischen Küste mit dem Seengebiet Inner-Afrikas durch die ostafrikanische Mittellandbahn herzustellen, so könnte es eine neue, deutschen Kolonialgeistes würdige Aufgabe werden, von der Kamerunküste aus den Tschadsee auf deutschem Gebiete durch eine Eisenbahn zu erreichen, die eine Erschliessungsbahn im besten Sinne des Worts würde und vor der ostafrikanischen Bahn jedenfalls den Vorzug voraus hätte, kürzer zu sein und schon in einer Entfernung von etwa 500 bis 600 km von der Küste reich bevölkerte und reich angebaute Gegenden zu durchziehen.

Wenn wir den Franzosen gern den Ruhm der Transsahara-Bahn lassen, so möchten wir, dass Deutschland daran anschliessend den Plan verwirklichte, den Tschadsee mit dem atlantischen Ozean zu verbinden. Von Kamerun (Duala) nach Dikoa sind es, wie gesagt, nur 1000 km! v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einlegen und Befestigen der Fussdecken in den Personenwagen.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist es mehrfach beobachtet worden, dass die Fussdecken in den Personenwagen, wenn sie in der Länge nicht passen, bei dem Mangel einer Befestigung am Fussboden sich verschieben und das Schliessen der Thüren behindern. Da die Fussdecken, soweit hier bekannt, mit der Nummer des Wagens versehen sind, zu dem sie gehören, so kann das Einlegen nicht passender Fussdecken nur vorkommen, wenn entweder von Hause aus die Decken nicht richtig zugeschnitten waren oder wenn die Wagennummern beim Einlegen verwechselt worden sind. Von der Befestigung der Fussdecken am Boden ist bisher mit Rücksicht darauf abgesehen worden, dass hierdurch die Wagenreinigung erschwert und weil Reisende mit ihren Kleidern an den Befestigungsmitteln hängen geblieben sind. Diese Frage ist bereits früher im Personenwagenausschuss behandelt worden. Der Herr Minister hält die Beseitigung des hervorgetretenen Missstandes für erforderlich und hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin beauftragt, die Angelegenheit erneut im Personenwagenausschuss berathen zu lassen. Dabei soll zugleich geprüft werden, ob es nicht zweckdienlich sein würde, an Stelle der jetzt nur für die einzelnen Direktionsbezirke geltenden Vorschriften eine allgemeine Dienstvorschrift für die Ausrüstung der Personen- und Gepäckwagen zu vereinbaren. Ueber das Ergebniss der Berathung soll nach drei Monaten berichtet werden.

— **Meldung, Gestellung und Einrichtung von Wagen für den Viehversand.** Zur thunlichsten Verhütung von Beschwerden über die Gestellung ungeeigneter Wagen für Viehsendungen sind nach einem neuerlichen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten versuchsweise, soweit dies nicht schon bisher geschehen ist, die nachstehend abgedruckten, von den königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Magdeburg und Münster i. Westfalen vorgeschlagenen Bestimmungen in Anwendung zu bringen. Die von letztgenannter Direktion befürwortete Vorschrift, in Ermangelung von Wagen der angeforderten Grösse auch Wagen mit einer bis zu 2 qm kleineren Ladefläche zu überweisen, erachtet der Minister aus den von den beiden anderen Direktionen hiergegen geltend gemachten Gründen nicht für zweckmässig. Nach 6 Monaten soll berichtet werden, wie sich die Vorschriften bewährt haben und inwieweit sich etwa eine Aenderung empfehlen möchte.

„Bestimmungen über die Meldung und Ueberweisung von Wagen für Viehsendungen.

Bei Anforderung von Wagen zur Beförderung von Thieren ist die vom Besteller angegebene Ladefläche dem Wagenbüro zu melden. Ist die Ladefläche vom Besteller nicht angegeben, so ist der Zusatz „f. Vieh“ zu machen. Ebenso ist anzugeben, wenn Wagen mit Bremsleitung erforderlich sind. In den Bestandsmeldungen ist auch die Grösse der V-, VO-, VOl-, Ve-, Vel- sowie der Gml-Wagen — bei letzteren nur, wenn die Ladefläche kleiner ist als 21 qm — zu melden. Müssen die Wagen von anderen Stationen überwiesen werden, so hat die Ueberweisung möglichst von Stationen mit grösseren Wagenbeständen zu erfolgen, soweit die rechtzeitige Ankunft der Wagen nach Lage des Fahrplans gesichert ist. Das Wagenbüro hat den Stationen, die Wagen abgeben sollen, die Grösse der abzugebenden Wagen mitzutheilen. Die abgebende Station hat Wagen der angegebenen Grösse oder, wenn solche nicht rechtzeitig verfügbar werden, bis zu 2 qm grössere Wagen abzusenden. Sind solche Wagen nicht rechtzeitig verfügbar, so hat die Station dem Wagenbüro sofort nach Eingang des Auftrages telegraphisch Meldung zu machen. Sie hat jedoch die Absendung der aufgegebenen Wagen gleichwohl mit dem letzten Zuge, mit dem diese die Bestimmungsstation noch rechtzeitig erreichen, zu bewirken, falls das Wagenbüro bis dahin nicht andere Verfügung trifft. Stationen, denen die Deckung ihres Bedarfs aus eigenen Beständen aufgegeben ist, haben sinngemäss zu verfahren. Bei der Zutheilung der Wagen an die Besteller sind Wagen der bestellten Grösse in erster Reihe zu Sendungen auf weite Entfernungen zu überweisen.“

Ferner hat sich der Herr Minister damit einverstanden erklärt, dass versuchsweise etwa 800 Gnl- und 400 Gml-Wagen aus den vorhandenen Beständen an den Stirnwänden mit Lüftungsvorrichtungen nach den s. Zt. genehmigten Vorschlägen des Ausschusses für Güterwagen versehen werden. Die Vertheilung der bezeichneten Anzahl von Wagen ist durch die königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg mit den übrigen königlichen Eisenbahndirektionen zu vereinbaren. Für die thunlichst baldige Durchführung der Aenderungen ist Sorge zu tragen. Die Stationen und Abfertigungsstellen sind anzuweisen, die bedeckten Wagen mit Lüftungsvorrichtungen in den Stirnwänden vorzugsweise zur Viehbeförderung zu benutzen.

Nach Jahresfrist sieht der Minister einem Berichte entgegen, welche Erfahrungen mit der Einrichtung gemacht worden sind und welche Aenderungen etwa zweckmässig erscheinen.

— **Lagerung von Petroleum und Mineralschmieröl.** Ein Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ordnet an, dass von der Errichtung von Tankanlagen für Petroleum und Mineralschmieröl abzusehen ist. Dagegen erklärt sich der Herr Minister damit einverstanden, dass mit der Beschaffung von Einrichtungen, die den Bezug des Petroleums in Kesselwagen in möglichst grossem Umfange gestatten, in beschleunigterem Maasse vorgegangen wird. Zum 1. April 1903 sieht er der Vorlage einer Nachweisung mit entsprechender Begründung entgegen, für welche Magazine a) die Beschaffung und Aufstellung eiserner Sammelbehälter zur Lagerung von Petroleum und Mineralschmieröl, b) die Beschaffung eiserner Fässer zur Vertheilung dieser Materialien an die Verbrauchsstellen erforderlich erscheint und welche Kosten im einzelnen daraus erwachsen würden, wobei die Verwendung alter Dampfkessel und Wasserbehälter nach Möglichkeit zu berücksichtigen ist.

— **Ausnahmetarif für Schwefelkies-Abbrände zum Entzinken.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch einen an die königlichen Eisenbahndirektionen und an die Eisenbahnkommissare zur Verständigung der betheiligten Privatbahnen gerichteten Erlass die Ermässigung der für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies-Abbrände) im Versande nach Entzinkungsanstalten bestehenden Ausnahmefrachtsätze auf die sich nach den Einheiten des Ausnahmetarifs für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb vom 1. Juni 1901 ergebenden Beträge widerruflich genehmigt. Gegen die Ausdehnung dieser Frachtermässigung auf die direkten Verkehre von anderen Bahnen, die die gleichen Einheitssätze annehmen, ist widerruflich ebenfalls nichts zu erinnern.

— **Benutzung des Girokontos im Eisenbahngüterverkehr.** Die Berliner Handelskammer hatte, wie wir in Nr. 97 S. 1476 d. Ztg. berichteten, an die Eisenbahndirektion zu Berlin das Ersuchen gerichtet, diese möge anordnen, dass Nachnahmen im Güterverkehr fortan den Empfängern auf Antrag durch Reichsbank-Girokonto überwiesen werden. Der Antrag hat Erfolg gehabt. Die Eisenbahndirektion Berlin theilte der Handelskammer mit, dass sie ihre Güterabfertigungsstellen angewiesen habe, den Anträgen von Firmen, welche ihre Nachnahmebeträge aus dem Güterverkehr durch Reichsbank-Girokonto überwiesen haben wollen, stattzugeben. Das Verfahren beschränkt sich jedoch auf solche Firmen, für welche Nachnahmerechnungen aufgestellt werden und die Inhaber von Girokonten sind.

— **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.** In der wegen des Verstaatlichungsangebots der Staatsregierung einberufenen Generalversammlung waren 9 043 800 *M.* Grundkapital durch 15 073 Stimmen vertreten. Der Vorsitzende stellte fest, dass die Versammlung beschlussunfähig sei, da zwei Drittel des Aktienkapitals mit 28 435 Stimmen vertreten sein müssten. Es wurde trotzdem in die Verhandlung eingetreten und Anfragen einzelner Aktionäre beantwortet. Nachdem sodann Direktor Seering für die Annahme des Verstaatlichungsangebots eingetreten war, wurde die Versammlung nach kaum einstündiger Dauer geschlossen. Eine neue Generalversammlung dürfte für Mitte Januar 1903 einberufen werden.

— **Direkte Schnellzugverbindung Breslau-Wien.** Wie weiter unten in den Nachrichten aus Oesterreich berichtet wird, ist auf der am 11. und 12. d. Mts. in Brüssel abgehaltenen europäischen Fahrplankonferenz die Einführung direkter Schnellzüge Breslau-Mittelwalde mit direkten Schnellzuganschlüssen nach Brünn (Wien) und Olmütz für den 1. Mai 1903 beschlossen worden, so dass es nur noch der Genehmigung dieser Beschlüsse durch die betheiligten Regierungen bedarf, damit diese allseitig erwünschte Verbindung ins Leben trete.

— **Die Entwickelung der preussischen Kleinbahnen.** Am 1. Oktober 1892 bestand das preussische Kleinbahnnetz aus nur 90 Bahnen mit 1 034,8 km Länge, es ist in den folgenden 4 Jahren um 96 Bahnen mit 2 256,8 km und in den folgenden 4½ Jahren um weitere 154 Bahnen und 5 162 km, in dem 8½ jährigen Zeitraume also um 250 Bahnen und 7 418,8 km gewachsen. Die Zahl der Kleinbahnen hat sich demnach beinahe vervierfacht, die Länge aber mehr als verachtfacht. Die Ursache der Erscheinung, dass die Kilometerzahl viel stärker als die Zahl der Bahnen stieg, ist in dem Umstande zu suchen, dass der Zuwachs über-

wiegend aus nebenbahnähnlichen Kleinbahnen bestand, nämlich aus 190 Kleinbahnen dieser Art mit 6 078,9 km Länge, während der Zuwachs an Strassenbahnen nur 60 Unternehmungen mit 1 340 km Länge betrug. Unter den am 1. Oktober 1892 vorhandenen Kleinbahnen überwogen umgekehrt die Strassenbahnen an Zahl und Bedeutung weit.

Dass von dem Zuwachs nicht weniger als 124 Bahnen mit 4 649,1 km Länge auf die östlichen, 126 mit 2 770 km auf die westlichen Provinzen entfielen, zeigt, dass die verkehrspolitische Absicht des Kleinbahngesetzes in weiterem Umfange erreicht ist. So wird z. B. in der Provinz Pommern das Staatsbahnnetz, welches im Jahre 1900: 1 526,58 km umfasste, durch nicht weniger als 1 257,9 km Kleinbahnen ergänzt. Auf je 10 000 Einwohner treten den 9,45 km Staatsbahnen 7,66 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen, auf je 10 000 ha den 5,07 km Staatsbahnen 4,06 km Kleinbahnen dieser Art hinzu.

Schliesslich ist für die Beurtheilung der Wirkungen des Kleinbahngesetzes von Interesse, dass von den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 102 mit 4 275 km vorzugsweise der Landwirthschaft, 29 mit 892 km annähernd in gleichem Maasse ihr und dem Handel und der Industrie dienen sowie dass von den vorzugsweise der Landwirthschaft dienenden Bahnen 75 mit 3 417 km Länge, von den Bahnen letztgedachter Art 11 mit 389 km Länge auf die östlichen Provinzen entfallen.

Diese lebhafte Förderung der Verkehrseinrichtungen gerade der verkehrsschwächeren Landestheile kommt allerdings nicht allein auf Rechnung des Kleinbahngesetzes, sondern zu einem guten Theile auf Rechnung der thatkräftigen Unterstützung des Kleinbahnbaues aus öffentlichen Mitteln. Zu dem Anlagekapital der am 1. April 1901 im Betriebe befindlichen oder mindestens doch genehmigten Kleinbahnen hatten Staat und Provinzen je rund 37 500 000 *M.*, die Kreise rund 92 500 000 *M.* beigesteuert. Inzwischen sind für den Kleinbahnbau noch weitere staatliche Mittel bereitgestellt worden, so dass für diesen Zweck jetzt im ganzen 69 000 000 *M.* flüssig gemacht sind.

— **Betheiligung des Direktionsbezirks Essen an der Wagengestellung im Staatsbahn-Wagenverbande.** Die Uebersicht der Wagengestellung für den Güterverkehr im Staatsbahn-Wagenverbande, wie sie für den Oktober d. J. in Nr. 99 S. 1508 d. Ztg. mitgetheilt wurde, liegt nunmehr auch für November d. J. vor.

Hiernach hat die gesammte Gestellung an bedeckten und offenen Wagen für den Massenverkehr im Staatsbahn-Wagenverbande betragen im November:

	1900	1901	1902
bedeckte Wagen . . .	865 260	859 621	869 080
offene Wagen	1 433 782	1 415 713	1 459 712
zusammen	2 299 042	2 275 334	2 328 792

Im Bezirk Essen betrug die Gestellung im November:

	1900 (bei 24½ Arbeitst.)	1901 (bei 24½ Arbeitst.)	1902 bei 23½ Arbeitst.)
bedeckte Wagen . . .	53 045	52 599	49 795
offene Wagen	473 595	439 885	452 235
zusammen	526 640	492 484	502 030

Von der Gesammtgestellung im Monat November der drei Betriebsjahre entfallen sonach auf den Bezirk Essen 22,9, 21,6 und 21,6 % und von der Gestellung an offenen Wagen allein 33,0, 31,1 und 31,0 %. Die Gestellung offener Wagen im Bezirk Essen hat somit auch im November d. J. fast ein Drittel der Gesammtgestellung erreicht.

Ausfälle in der Gestellung offener Wagen im November der drei Berichtsjahre sind nur im Jahre 1900 in der Anzahl von 3 207 = 0,6 % vorgekommen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 108 367 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 061 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 98 608 und auf den Arbeitstag 16 434 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 1 627 und im ganzen 9 759 Doppelwagen oder 9,8 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 12 782 offene Wagen gegen 14 773 in derselben Zeit im Jahre 1901, mithin in diesem Jahre 1 991 oder 13,4 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 8 245 Doppelwagen zu 10 t.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat November d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5 824 (5 808) km befördert worden 2 012 685 (1 900 753) Personen und 1 563 897 (1 548 337) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 2 827 403 (2 689 505) *M.*, aus dem Güterverkehr 8 900 156 (8 364 869) *M.*, aus dem Gepäckverkehr 205 426 (188 186) *M.* und aus dem Thiertransport 270 015 (254 867) *M.*, zusammen 12 203 000 *M.*, gegen 11 497 427 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres, somit in diesem Jahre mehr 705 573 *M.* Die Gesammteinnahme der abgelaufenen 11 Monate dieses Jahres beziffert sich auf 141 903 000 *M.*, gegenüber dem Vorjahre mehr um 1 636 395 *M.*

— **Die Lokalbahn Wasserburg-Bahnhof nach Wasserburg-Stadt** ist am 23. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden. Sie ist bestimmt, der Stadt Wasserburg unmittelbaren Bahnanschluss zu gewähren, da seinerzeit bei Erbauung der Innthalbahn Rosenheim-Mühldorf die ausserordentlich ungünstigen Geländeverhältnisse in der Nähe der Stadt Wasserburg deren unmittelbare Berührung verhindert hatten. Die Länge der neuen Lokalbahnlinie misst zwar nur 3,97 km, die nicht zu umgehende Durchschneidung des der Ausfahrt aus der Hauptbahnstation vorgelagerten Höhenrückens, die Führung der Bahn an den steilen Hängen der Koblergrabenschlucht und des Innufers sowie die hochwasserfrei angelegte Endstation nächst der Stadt Wasserburg, welche gegenüber der Anfangsstation um 55 m höher liegt, erforderten jedoch die Bewegung grosser Erdmassen und die Ausführung von Kunstbauten bedeutenderen Umfanges, und zwar einer gewölbten 27,5 m hohen Brücke über den Koblergraben mit drei Oeffnungen von 26 und 22 m lichter Weite sowie einer eisenüberbauten Brücke über den Innkanal mit vier Oeffnungen von je 7,5 m lichter Weite. Die Gesammtbaukosten belaufen sich daher auf 685 000 *M.* = 172 500 *M.* für 1 km Bahnlänge; das vom Staate aufzuwendende Baukapital beträgt 642 600 *M.*, während die betheiligten Gemeinden 42 400 *M.* zu tragen haben. Die Holztransporte auf der neu eröffneten Bahn werden voraussichtlich beträchtlicher werden und sich auf die Ausfuhr sowohl von Nutz- und Brennholz, als auch von Holzschnittwaaren erstrecken, für welch' letztere viele Sägewerke im Verkehrsgebiete thätig sind. Die landwirthschaftliche Industrie ist in Bezug auf Mühlen reichlich entwickelt, ausserdem lassen eine ziemliche Anzahl Brauereien, mehrere Ziegeleien, Käsereien, eine Fabrik landwirthschaftlicher Maschinen, eine Cementwaarenfabrik usw. sowie auch die ausgedehnte Viehzucht nicht unbedeutende Transporteinnahmen erwarten.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat November d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 893,74) km 2 642 268 (2 548 663) Personen und 756 030 (749 630) t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1 371 000 (1 300 084) *M.*, aus dem Güterverkehr 2 814 000 (2 805 207) *M.*, aus sonstigen Quellen 344 000 (378 000) *M.*, im ganzen 4 529 000 (4 483 291) *M.*, mehr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 45 709 *M.* Vom 1. April bis letzten November d. J. betrugen die Einnahmen 40 109 000 *M.*, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 39 549 774 *M.* mehr 559 226 *M.*

— **Getreide- und Mehlfrachten.** Die Müller in Württemberg streben seit Jahren die verschiedene Tarifirung von Getreide und Mehl durch Herabsetzung der Fracht auf Brotgetreide an. Vor einigen Tagen fand in Stuttgart eine Sitzung des Gesammtkollegiums der Centralstelle für die Landwirthschaft statt, in der eine diesbezügliche Eingabe des Verbandes württembergisch-hohenzollernscher Müller an das Ministerium des Innern behandelt wurde. Von dem Berichterstatter wurde durch Zahlenangaben nachgewiesen, dass die Einfuhr von Mehl nach Württemberg in den letzten Jahren sehr bedeutend zugenommen, die Einfuhr von Brotgetreide dagegen abgenommen habe. Die Meinungen, ob dem württembergischen Müllergewerbe durch die verschiedene Tarifirung von Getreide und Mehl aufgeholfen werden könnte, gingen auseinander, selbst die anwesenden Grossmüller waren nicht einig. Ein Antrag, es möge der oben bezeichneten Bitte des Verbandes von dem Kollegium nicht mehr entgegengetreten werden, wurde abgelehnt, und der von dem Präsidenten der Centralstelle Freiherrn v. Ow dagegen gestellte Antrag, den bisherigen Tarif für Mehl zu belassen, angenommen.

— **Der Erlass eines Kleinbahngesetzes für Elsass-Lothringen** ist der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge von der Strassburger Handelskammer beim Ministerium für Elsass-Lothringen beantragt worden. In der betreffenden Eingabe ist es namentlich als wünschenswerth bezeichnet, dass die zur Erlangung einer Konzession erforderlichen Verhandlungen möglichst einfach gestaltet werden; doch müsste der Ertheilung der Konzession ein von der zuständigen Behörde geleitetes Ver-

fahren vorhergehen, in welchem die von den Interessenten zu stellenden Forderungen hinsichtlich des Baues und Betriebes der Kleinbahn thunlichst genau festgestellt würden. Auch wird die möglichste Erleichterung des Verkehrs mit den Reichsbahnen durch Einführung direkter Tarife, Nachlass der halben Abfertigungsgebühr und Gewährung günstiger Anschlussbedingungen befürwortet. Die Dauer der Konzessionen sei möglichst lang zu bemessen, damit die Abschreibungsprozente niedrig gestellt und dadurch auch schon während der ersten Jahre ein für die Unternehmer lohnender Betrieb ermöglicht werde.

— **Wiederaufnahme des Berlin-Neapel-Express.** Dieser Luxuszug kommt auch in diesem Winter zustande. Nach längeren Verhandlungen ist jetzt sein Fahrplan endgültig festgestellt. Er wird zweimal wöchentlich verkehren, und zwar von Berlin Montags und Donnerstags, von Neapel Mittwochs und Sonnabends. Der Montags von Berlin abgehende Luxuszug wird bis Palermo durchgeführt. Den Gegenzug bildet der Sonnabends von Neapel abgehende Luxuszug. Der Zug verkehrt von Berlin zum ersten Male am 5. Januar, von Neapel am 7. Januar, von Palermo am 9. Januar. Sein Fahrplan ist in diesem Winter folgender: Ab Berlin (Anhalter Bahnhof) 10.00 Vorm., über Leipzig, Hof, Regensburg, München ab $8.\underline{10}$, über Kufstein, Innsbruck, Brenner, Franzensfeste, Bozen, Trient, Ala, Verona, Modena, Bologna, Florenz, Rom an 5,37 Nachm., Neapel an $10.\underline{40}$ Abds. Von Neapel erfolgt die Abfahrt $1.^{05}$ früh nach Messina und Palermo, wo der Zug $7.^{25}$ Abds. eintrifft. Der Gegenzug verlässt Palermo 10.30 Vorm., Neapel 8.15 Vorm., Rom 1.10 Nachm., München 11.00 Vorm. und trifft in Berlin (Anhalter Bahnhof) um $9.\underline{00}$ Abds. ein. Die Zollabfertigung findet im Zuge unterwegs statt.

— **Anwendung der Eisenbahn-Verkehrsordnung auf elektrisch betriebene Bahnen mit oberer Stromzuführung.** Der Bundesrath hat, wie eine unter dem 7. Dezember 1902 (E.-V.-Bl. Nr. 60) erlassene Bekanntmachung des Reichskanzlers ergibt, diejenigen betriebspolizeilichen Bestimmungen getroffen, die für die auf solchen Bahnen bestehende besondere Feuersgefahr geboten erscheinen. Diese Bestimmungen bilden einen Anhang zu Anlage B der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Danach sind auf ihnen folgende überall nur bedingungsweise zum Transport zugelassene Gegenstände stets in gedeckt gebauten Wagen zu befördern: Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, Zündspiegel und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen, Streichhölzer, Sicherheitszünder, gewöhnlicher Phosphor, amorpher Phosphor, Schwefelnatrium, gebrauchte Gasreinigungsmasse, Schwefeläther und Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Mengen enthalten, Holzgeist und Aceton, sprengkräftige Zündungen, Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen, Feuerwerkskörper, Schiessbaumwolle, gepresst und in Flockenform, Knallbonbons, bengalische Schellackpräparate ohne Zünder sowie ferner Zündbänder, Zündblättchen und Knallerbsen. Werden feuergefährliche Flüssigkeiten in eisernen oder in Kesselwagen befördert, so ist über ihnen eine starke Schutzdecke aus Holz oder ähnlichem isolirenden Material anzubringen, und ein gleiches hat auch bei der Beförderung von feuergefährlichen Gegenständen auf offenen Wagen zu erfolgen, soweit eine solche Beförderung überhaupt zulässig ist. Ferner ist die Beförderung von Schwefeläther, Schwefelkohlenstoff, Holzgeist, Petroleum, Petroleumäther, Terpentinöl, Salmiakgeist und Schwefel nicht zulässig in solchen Wagen oder Wagenabtheilen, die Elektromotoren oder andere dem Betriebe dienende elektrische Apparate — abgesehen von elektrischen Glühlampen — enthalten. Zur Beförderung von Patronen, Feuerwerkskörpern, Zündschnüren, Nitrocellulose, Schiess- und Sprengpulver und ähnlichen Gemengen, Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen dürfen nur Wagen benutzt werden, die keine stromzuführende oder unter Spannung stehende elektrische Leitungen enthalten und auch nicht mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet sind.

— **Weihnachtsbescheerungen des Eisenbahnvereins zu Berlin.** Dieser Verein hat in seinen Satzungen auch die Veranstaltung von Weihnachtsbescheerungen für unterstützungsbedürftige Hinterbliebene von Eisenbahnbediensteten vorgesehen. Zu dem letzten Weihnachtsfeste fand sich seit der Gründung des Vereins zum ersten Male Gelegenheit, diese Satzungsbestimmung zu verwirklichen. In sämmtlichen 8 Bezirken des Vereins sind Weihnachtsfeiern veranstaltet worden. Es sind insgesammt beschenkt: 32 Invaliden, 184 Wittwen und 449 Kinder (Waisen und Halbwaisen). Verwendet sind dazu 5872 *M.* Von diesem Betrage ist etwa die Hälfte durch Sammlungen aufgebracht, die andere Hälfte aus dem Vereinsvermögen beigesteuert.

Die Feier des Bezirksvereins 6 fand am 22. d. Mts., Abends 6 Uhr, in den Sälen des Anhalter Bahnhofs statt. Sie wurde ausgezeichnet durch das Erscheinen der Frau Staatsminister Budde, die mit ihren Kindern der Feier bis zum Schluss beiwohnte. Ferner waren erschienen: Unterstaatssekretär Fleck nebst Gemahlin, Ministerial-Direktor Wehrmann mit Gemahlin, Präsident Kranold und zahlreiche Mitglieder der königl. Eisenbahn-Direktion, darunter auch der Vorsitzende des Hauptvorstandes des Eisenbahnvereins, Geheimer Regierungsrath Dr. Roesler. — Ein Choral leitete die Feier ein. Nach Vortrag eines Festgedichtes durch eine junge Dame und nach dem Gesang des Liedes „O du fröhliche, o du selige gnadenbringende Weihnachtszeit" hielt Eisenbahnsekretär Mittendorff eine zu Herzen gehende Ansprache, in der er die Bedeutung und den Zweck der Feier auseinandersetzte, und die mit einem Mahnwort an die erschienenen Kinder schloss, ihren Dank dadurch zu beweisen, dass sie ihren in treuer Pflichterfüllung gestorbenen Vätern nacheiferten und brave Menschen würden. Es folgte dann der Gesang des Weihnachtsliedes: „Stille Nacht, heilige Nacht", worauf der Vereinsvorsitzende, Regierungsrath Schmidt, das Zeichen zur Bescheerung gab. Nun eilten sie herbei, gross und klein, um die ihnen zugedachten Gaben in Empfang zu nehmen, die durchweg in nützlichen Gegenständen: Kleider, Schuhe, Bettwäsche usw. bestanden. Mancher dankbare Blick, manch' freudiges Aufblitzen heller Kinderaugen belohnte die Herren des Familienbeiraths und Vorstandes, die sich der Mühe der Beschaffung und Vertheilung der Geschenke unterzogen hatten. Mit Bewirthung der Bescheerten mit Kaffee und Kuchen schloss die erhebende Feier.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen treten am 1. Januar 1903 folgende Personaländerungen ein: Infolge Auflösung der Eisenbahnbausektion Nördlingen wird deren Vorstand, Oberbauinspektor August Reif, zu jener in Donauwörth berufen und deren seitheriger Vorstand, Oberbauinspektor Albert Frank, zur Eisenbahnbetriebsdirektion Ingolstadt versetzt unter gleichzeitiger Beförderung zum Regierungsrath; ferner wurden befördert: zu Regierungsräthen bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg die Direktionsräthe Hugo v. Müller dortselbst und Andreas Drenkert, seither in Rosenheim, dann zum Direktionsrath bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten der Direktionsassessor Johann Bisle, seither Vorstand der Betriebswerkstätte Rosenheim. Versetzt werden der Direktionsrath Johann Hertl von der Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten zu jener in Regensburg, die Direktionsassessoren Dr. Jakob Zinssmeister bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg als Staatsbahningeniör nach Schweinfurt und Christoph Opel, z. Zt. Vorstand der Betriebswerkstätte in Treuchtlingen, als Vorstand zur Betriebswerkstätte Rosenheim.

Oesterreich.

— **Bestellungen der Staats- und Privatbahnen.** Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, sind von den betheiligten Ministerien die nöthigen Erhebungen eingeleitet worden, um die Höhe der in nächster Zeit zu gewärtigenden Bestellungen für die nothleidenden Industrien festzusetzen. Vom Eisenbahnministerium wird hierbei auch auf die Heranziehung der Privatbahnen Bedacht genommen und erwartet, dass diese sich dem von der Staatseisenbahnverwaltung befolgten Vorgange anschliessen werden. Demgemäss ist den Privatbahnen, vor allem der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Staatseisenbahngesellschaft, der Südbahn, dann der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Buschtěhrader Eisenbahn ein Erlass des Eisenbahnministeriums zugegangen, in welchem sie eingeladen werden, nach dem Vorgange der Staatseisenbahnverwaltung für ihren Bedarf ein die nächsten Jahre umfassendes Investitionsprogramm aufzustellen und dem Eisenbahnministerium nebst den bezüglichen Vorschlägen zur Bedeckung des hieraus sich ergebenden Aufwandes mitzutheilen.

— **Aenderung der Güterklassifikation.** Am 1. und 6. d. Mts. haben im Eisenbahnministerium Besprechungen über die Aenderung der Güterklassifikation in Betreff der Gruppe Mineralien, Erze und Steine stattgefunden, zu welcher Vertreter der Interessenten als Sachverständige zugezogen waren. Die von der Direktorenkonferenz beschlossenen Aenderungen der Güterklassifikation bezüglich der Gruppe „Eisen- und Stahlwaaren" treten am 1. Januar 1903 in Kraft.

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen.** Im Oktober d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 13 975 297 Personen und 11 881 910 t Güter befördert; die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 59 516 128 Kr., das ist für 1 km 2 977 Kr. Im gleichen Monate 1901 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 14 592 491 Personen und 11 595 631 t Güter 59 871 252 Kr. oder für 1 km 3 040 Kr.; daher ergibt sich für den Monat Oktober d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,1 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende Oktober d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 148 004 750 Per-

sonen und 88 334 201 t Güter, gegen 144 372 374 Personen und 88 536 545 t Güter im Jahre 1901, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf 513 548 849 Kr., im Jahre 1901 auf 512 620 696 Kr.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 10 Monaten des laufenden Jahres 19 805,9 km, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 524 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem vorerwähnten Zeitabschnitt des Jahres 1902 auf 25 929 Kr. gegen 26 256 Kr. im Jahre 1901, das ist um 327 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1902 auf 31 115 Kr. gegen 31 507 Kr. im Vorjahre, d. i. um 392 Kr., mithin um 1,2 % ungünstiger.

Das kilometrische Einnahmeergebniss ist in den ersten 10 Monaten 1902 gegen den gleichen Zeitraum 1901 bei der Mehrzahl der Hauptbahnen ein ungünstiges. Die Mindereinnahme beträgt bei der

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1,6 %
österr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges. (österr. Linien)	1,8 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	3,8 „
süd-norddeutschen Verbindungsbahn	3,9 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	5,0 „
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5,4 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	5,7 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	13,7 „
Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	16,9 „

— **Der Bau des Karawankentunnels.** Der Stollen des Karawankentunnels erreichte am 24. d. Mts. von der Nordseite aus die Länge von 1 000 m. Von der Südseite wird das tausendste Meter ungefähr zu Neujahr fertiggestellt sein.

— **Verhandlungen wegen der Rohölheizung für Lokomotiven.** Wie die „Neue Freie Presse" mittheilt, hat die Staatsbahndirektion in Lemberg mit der Rohölgenossenschaft „Ropa" wegen Verwendung von Petroleum für die Lokomotivfeuerung Verhandlungen eingeleitet und hierbei insbesondere die Zusage gefordert, dass die Genossenschaft während eines Zeitraumes von 10 bis 15 Jahren Rohöl zu einem Preise liefern werde, der alljährlich im Verhältnisse zu den jeweiligen Kohlenpreisen festzustellen wäre.

— **Die europäische Fahrplankonferenz** hat am 10. und 11. Dezember d. J. in Brüssel zur Feststellung des Sommerfahrplans 1903 stattgefunden, welcher am 8. und 9. Dezember d. J. Vorbesprechungen der betheiligten Bahnverwaltungen vorausgingen. Die wichtigsten Angelegenheiten, welche — soweit die österreichischen Eisenbahnen dabei betheiligt sind — in Verhandlung gezogen wurden, sind nachstehende: Der Reiseverkehr von London nach Wien wird durch Herstellung eines Anschlusses an den von London um 8 Uhr 25 Min. Abends über Vlissingen, um 8 Uhr 30 Min. Abends über Rotterdam und um 9 Uhr Abends über Calais und Ostende abgehenden und in Nürnberg um 9 Uhr 29 Min. Abends eintreffenden Schnellzug über Passau nach Wien wesentlich verbessert werden. Die Abfahrt von Cöln erfolgt um 12 Uhr 40 Min. Mittags, von Frankfurt a/M. um 4 Uhr 45 Min. Nachmittags und die Ankunft in Wien (Westbahnhof) gegen 7 Uhr früh. Hierdurch wird mit ausserordentlich günstiger Abfahrtszeit von London neben dem Ostende-Wien-Expresszug eine besonders beschleunigte Zugverbindung von London nach Wien geschaffen. In der Gegenrichtung besteht schon seit Jahren die Schnellzugverbindung Wien-London über Passau mit dem Zuge Wien-Westbahnhof ab 8 Uhr 25 Min. Abends, London an 5 Uhr 32 Min. früh. Eine wesentliche Verbesserung der Zugverbindungen von Holland und Cöln über Stuttgart und die Bodensee-Uferbahn nach Tirol an den in Innsbruck um 2 Uhr 48 Min. Nachmittags eintreffenden Schnellzug ist in Aussicht genommen, sofern die Einlegung des erforderlichen neuen Schnellzuges in der Strecke Bingerbrück-Mainz ermöglicht wird. Desgleichen werden in der Gegenrichtung die Anschlussverbindungen an die von Innsbruck um 9 Uhr 25 Min. Vormittags und um 1 Uhr 5 Min. Nachmittags abgehenden Schnellzüge in der Richtung gegen Stuttgart verbessert werden. Eine Verbesserung des Verkehres von Salzburg und Innsbruck nach Paris wurde in der Weise erreicht, dass nunmehr bei Abfahrt von Salzburg um 7 Uhr 50 Min. früh über Bischofshofen, Innsbruck ab um 4 Uhr 5 Min. Nachmittags, die Ankunft in Paris des anderen Tages um 5 Uhr 16 Min. früh erfolgen wird. Der gegenwärtig um 5 Uhr 30 Min. Nachmittags von Triest abgehende Schnellzug nach Venedig, an 9 Uhr 30 Min. Abends, wird eine Stunde später gelegt werden. Weiter wurde die Herstellung einer Anschlussverbindung von Innsbruck, Salzburg und den Salzkammergutstationen über Budweis-Prag (K. F. J. B.) - Vsetat-Privor nach Dresden und Berlin mit direktem Wagendurchlauf vereinbart. Die angestrebte Verbesserung der Schnellzugverbindung von Wien über Tetschen nach Hamburg durch Abkürzung der langen Anschlussaufenthalte in Dresden, Leipzig, Magdeburg und Stendal erfordert die Einlegung neuer Züge auf den preussischen Staatseisenbahnen, welche derzeit nicht durchgeführt werden kann. Die schon seit längerer Zeit angestrebte Verbesserung der direkten Anschlussverbindungen zwischen Breslau und den in Mähren und Schlesien gelegenen Industriestädten wird durch Einführung eines neuen Schnellzuges zwischen Breslau und Wildenschwerdt über Mittelwalde und Einrichtung von entsprechenden Anschlusszügen von Wichstadtl-Lichtenau über Mährisch-Schönberg nach Sternberg und Olmütz durchgeführt werden, während die Anschlussherstellung zwischen Breslau und Prag einem späteren Zeitpunkte vorbehalten werden musste. Dasselbe gilt für die ebenfalls in Verhandlung gezogene Herstellung einer direkten Schnellzugverbindung Breslau-München über Prag. Was die Durchführung eines direkten Wagenüberganges in Prerau für den Verkehr aus Galizien nach den böhmischen Bädern betrifft, so wurde die endgültige Austragung dieser für den Reiseverkehr ausserordentlich wichtigen Angelegenheit noch weiteren Verhandlungen vorbehalten. Die Verbesserung des Verkehres zwischen Wien-Odessa und Kiew durch Einlegung eines neuen Schnellzuges über Podwoloczyska wurde angeregt und wird diese Angelegenheit weiter verfolgt werden. Die nächste europäische Fahrplankonferenz wird Mitte Juni 1903 in Zürich stattfinden.

— **Die Zeitkarten der Wiener Stadtbahn.** Mit Beginn des nächsten Jahres tritt in Bezug auf die Einrichtung der Zeitkarten (Monats- und Vierteljahrskarten) auf der Wiener Stadtbahn eine beachtenswerthe Aenderung in Kraft. Ausser den bisherigen Zeitkarten für Theilstrecken (bis 3 km III. Klasse 3 Kr., II. Klasse 4,50 Kr., über 3 km III. Klasse 6 Kr., II. Klasse 9 Kr.) gelangen, um einem lebhaften Wunsche des die Stadtbahn regelmässig benutzenden Publikums Rechnung zu tragen, auch Monatskarten, die zur Benutzung des gesammten Stadtbahnnetzes berechtigen, zu dem sehr mässigen Preise von 10 Kr. für die III. Klasse und 15 Kr. für die II. Klasse zur Ausgabe. Die Zahl der für die Wiener Stadtbahn ausgegebenen Zeitkarten betrug in diesem Jahre bereits nahe an 100 000 Stück, und ist wohl zu hoffen, dass die Ausgabe von Monatskarten für das gesammte Stadtbahnnetz eine weitere Steigerung des Zeitkartenverkehres mit sich bringen werde. In der Ausfertigung der Zeitkarten tritt gleichzeitig eine wesentliche Vereinfachung ein, indem bei jedesmaliger Erneuerung der Zeitkarten innerhalb desselben Kalenderjahres die vollständige Neuausstellung der Karte entfällt und hierbei lediglich das Einkleben und Abstempeln je einer weiteren, dem Preise der Zeitkarte entsprechenden Werthmarke auf der ursprünglichen Karte erforderlich ist.

— **Frankirungsmarken.** Die Abfertigung von Stückgütern mit Frankirungsmarken erfährt bei den österreichischen Staatsbahnen mit 1. Januar 1903 eine bedeutende Ausgestaltung. Zunächst wird die Entfernung, auf welche Markenstückgut versendet werden darf, auf das Doppelte erhöht und es wird die Zulässigkeit der Belastung mit Nachnahmen nach Eingang eingeführt.

Bei der Einführung der Freimarken im Jahre 1898 wurde die Abfertigung von ermässigtem und besonders ermässigtem Eilgut im Gewichte bis 10 kg je einer Sendung auf eine Entfernung bis zu 400 km, im Gewichte von 10—20 kg bis auf 200 km zugelassen. Im Jahre 1901 wurde die Anwendung der Marke auch auf gewöhnliches Eilgut ausgedehnt und die Beförderung solcher Markengüter bis 10 kg auf 200 km und von 10–20 kg auf 100 km Entfernung zugelassen. Die Gebühr betrug bisher in allen Fällen 50 h.

Künftighin werden befördert gegen eine Marke von 50 h: Stücke gewöhnlichen Eilgutes bis 10 kg auf Entfernungen bis 200 km und über 10 kg bis 20 kg auf Entfernungen bis 100 km; solche Stücke ermässigten und besonders ermässigten Eilgutes auf die doppelten Entfernungen. Gegen eine Marke von 1 Kr. werden befördert: Stücke gewöhnlichen Eilgutes bis 10 kg auf Entfernungen über 200 km bis 400 km und über 10 kg bis 20 kg auf Entfernungen über 100 km bis 200 km; solche Stücke ermässigten und besonders ermässigten Eilgutes auf die doppelten Entfernungen.

Zur Durchführung der Frankirung werden fortan zweierlei Marken ausgegeben, und zwar eine Stammmarke zu 50 h, die in zwei Abschnitte getheilt ist, von welchen der grössere zum Aufkleben auf das Gut, der andere als Aufnahmeschein dient, und eine eintheilige Zuschlagsmarke, ebenfalls zu 50 h.

Die zweite Neuerung, die Zulassung von Nachnahmen, ist von noch grösserer Bedeutung als die Ausdehnung der zulässigen Entfernungen. Sehr viele Landwirthe werden jetzt erst in der Lage sein, ihre Güter unmittelbar den Abnehmern als Markengut zu senden, weil sie die Sicherheit haben, entweder zu ihrem Gelde oder doch wieder zu ihrem Gute zu kommen, falls vom Empfänger die Nachnahme nicht bezahlt wird. Zugelassen werden nur Nachnahmen nach Eingang bis zum Betrage von 50 Kr., und zwar nur bei der Aufgabe des Gutes. Die Auszahlung der Nachnahme findet ohne vorherige

Benachrichtigung des Absenders am 15. Tage nach der Aufgabe des Gutes statt, es sei denn, dass die Versandstation von der Empfangsstation noch nicht vom Eingange der Nachnahme verständigt worden wäre.

— **Ernennung neuer Herrenhausmitglieder.** Der Kaiser hat kürzlich die Ernennung einer Anzahl neuer Mitglieder des österreichischen Herrenhauses vollzogen. Unter letzteren befindet sich auch der Generaldirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Hofrath Jeitteles. Dieser zählt zu den hervorragendsten und angesehensten Eisenbahnfachmännern Oesterreichs und ist z. Zt. der einzige im Dienste stehende Privatbahndirektor, welcher dem Herrenhause angehört.

Ungarn.

— **Verhütung von Fahrgeldhinterziehungen bei Fahrtunterbrechungen.** Der neue Personentarif für die Linien der ungarischen Staatsbahnen gewährt bekanntlich den Reisenden mit Fahrkarten 16. Zone — über 400 km hinaus — die Begünstigung, dass die Fahrt auf die Dauer von 24 Stunden in irgend einer beliebigen Station unterbrochen werden darf und nach Ablauf dieser Zeit fortgesetzt werden kann. Um nun Fahrgeldhinterziehungen möglichst hintanzuhalten oder zu verhindern, dass die Fortsetzung der Fahrt durch andere Personen erfolge als durch jene, welche die Reise begonnen haben, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen angeordnet, dass der mit einer Fahrkarte 16. Zone versehene Reisende die Absicht, seine Reise zu unterbrechen, vor deren erfolgter Unterbrechung dem Schaffner anzuzeigen und eine Bescheinigung zu unterfertigen hat. Diese und die Fahrkarte sind in der Unterbrechungsstation sofort nach Ankunft des Zuges dem Stationsbeamten vorzuweisen. Die Bescheinigung ist von der Unterbrechungsstation abzustempeln. Der Vorstand der Unterbrechungsstation hat mit Tintenstift in der Bescheinigung jene Station anzusetzen, bis zu welcher der Reisende die Fahrt fortzusetzen wünscht und welche er in der verlängerten Gültigkeitsdauer der Fahrkarte noch erreichen kann; ferner ist jener Zug in die Bescheinigung einzutragen, welchen der Reisende für die Weiterfahrt angemeldet hat; schliesslich ist mit Buchstaben anzugeben, bis zu welchem Zeitpunkte die Gültigkeitsdauer verlängert wurde. Bei Nichteinhaltung dieser Förmlichkeiten ist die Fahrkarte für die Weiterfahrt ungültig. Ein anderer Zug, als der angemeldete, darf nicht in Anspruch genommen werden. Die Unterschrift des Reisenden ist bei Fortsetzung der Fahrt unbedingt zu verlangen.

— **Neuer Personentarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Am 1. Januar 1903, dem Tage der Einführung des neuen Personentarifes der ungarischen Staatsbahnen, gelangt auch auf den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Personentarif zur Ausgabe, welcher auf ähnlicher Grundlage wie der Tarif der ungarischen Staatsbahnen erstellt wurde. Die direkten Fahrpreise werden durch Zusammenrechnung der Fahrpreise der beiden Bahnen erstellt, jedoch wird im Verkehr mit Kaschau und Ruttka für beide Bahnen zusammengenommen als höchster Fahrpreis die Gebühr der neuen 16. Zone berechnet. Die im Interesse der Hebung des Fremdenverkehrs in der Hohen Tátra für Turisten und Badegäste bestehenden ermässigten Karten bleiben ohne Erhöhung der Fahrpreise auch weiterhin aufrecht.

Uebrige europäische Länder.

— **Französische und schweizerische Zufahrtslinien zum Simplon.** Nach dem schweizerischen Nationalrath hat auch der Ständerath die Vorlage betreffs Baues der Eisenbahnlinie Frasne-Vallorbe bezw. des kleinen davon auf die Schweiz entfallenden Theiles genehmigt. Der Plan beruht auf einer Abmachung der schweizerischen Jura-Simplonbahn — deren Rechtsnachfolge die schweizerische Eidgenossenschaft bald antreten wird — mit der französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Der Bau dieser Strecke mit einem Tunnel durch den Mont d'Or erscheint nunmehr gesichert, und damit wird zunächst die einfachste Abkürzung der französischen Zufahrtslinien zum Simplon nach langen Kämpfen zwischen verschiedenen Projekten hergestellt. Sie ist $17^1/_3$ km kürzer als die jetzige Linie über Pontarlier; ihr höchster Punkt kommt mit 897 m um 117 m tiefer zu liegen und die Höchststeigung sinkt von 25 auf 14 für das Tausend. Von den auf 21 000 000 Fr. veranschlagten Kosten entfallen auf die schweizerische Strecke nur 2 500 000 Fr.; aber der schweizerische Bundesrath übernimmt zum Ausbau des Bahnhofes Vallorbe als internationalen Bahnhofs usw. Kosten von etwa 5 000 000 Fr., und auf diesen Umstand begründen die schweizerischen Verfechter weiterer Zufahrtslinien zum Simplon ihre von der Bundesregierung als Zukunftsmusik zugestandenen Ansprüche einer ähnlichen Bundesunterstützung künftiger anderer, denselben Zweck verfolgender Unternehmungen. Bei der Verhändlung im Ständerath am 18. d. Mts. wurde hauptsächlich wieder der Lötschbergbahn vom Thuner See ins Rhonethal das Wort geredet; der Kanton Bern habe für sie schon 17 500 000 Fr. votirt und sei gegebenenfalls noch zu weiteren Opfern bereit; die Bewegung für die Lötschbergbahn werde dort immer eifriger betrieben. Die Genfer, welche lieber den zu ihrer Stadt führenden Faucilledurchstich wollen, beruhigten sich mit der Erwägung, dass das viel einfachere Unternehmen der Linie Frasne-Vallorbe (die nur ungefähr den fünften Theil kostet, aber die Strecke Paris-Genf auch kaum abkürzt) durchaus nicht den späteren Bau der Faucillelinie ausschliesse, während umgekehrt, falls letztere jetzt hergestellt würde, die Linie Frasne-Vallorbe wohl nie gebaut werden würde. In ähnlichem Sinne erklärte namens der schweizerischen Regierung Bundesrath Comtesse, die Tragweite der Zufahrtslinien zum Simplon rechtfertige ein schrittweises Vorgehen; zunächst sei das Projekt Frasne-Vallorbe abgeklärt. Der Bundesrath sei jedenfalls der Meinung, dass auch die Wünsche der Genfer und Berner erfüllt werden sollen; man werde alle Zufahrtslinien zum Simplon mit dem gleichen Entgegenkommen behandeln. Indess bemerkte Herr Comtesse, dass durch den Faucilledurchstich leicht der Verkehr zum Simplon auf die französische Linie durch Savoyen gelenkt werden könne, und eine solche Umfahrung wäre natürlich für die schweizerischen Bahnen das unangenehmste.

Von französischer Seite bringt der „Temps“, nachdem jetzt das schweizerische Parlament der Linie Frasne-Vallorbe zugestimmt hat, eine Würdigung der verschiedenen Zufahrtspläne zum Simplon im französischen Interesse. Darin heisst es u. a.: Die Linie Frasne-Vallorbe, die in der Schweiz sehr gewürdigt wird, ist der kürzeste Weg zwischen Paris und Mailand; für Paris-Genf bietet sie betreffs der französischen Interessen keine Vortheile. Die Linie Lons=le=Saulnier-Bellegarde steht hinter der Linie Saint=Amour-Bellegarde zurück, da erstere um 8 000 000 Fr. theurer und um 9 km länger ist. Saint=Amour-Bellegarde könnte indess vom Standpunkt der Reisenden zwischen Paris und Mailand nicht nützlich mit der Linie über Vallorbe im Wettbewerb stehen. Was den Waarenverkehr anlangt, so würde Saint=Amour-Bellegarde (durch Savoyen im Süden des Genfer Sees) für Frankreich den Vortheil bieten, den Verkehr von Paris bis St. Gingolph auf 602 km zu behalten, statt nur auf 477 km über Vallorbe; dieser Lösung widerstrebt aber die Schweiz durchaus, da sie dann den französischen Verkehr zum Simplon nur auf 121 km, von Bouveret bis Brig, statt auf 194 km über Vallorbe, haben würde. Auch würde die Linie Saint=Amour-Bellegarde einen neuen „Credo“-Tunnel und die Verbesserung der Strecke Annemasse-St. Gingolph erfordern, wodurch die allein Frankreich zur Last fallenden Kosten auf 88 000 000 Fr. kämen. Die Linie Lons=le=Saulnier-Genf wäre ja ganz schön, hat aber den Nachtheil, viele und lange Tunnel zu erfordern und 130 000 000 Fr. zu kosten. Von Paris nach Genf würde sie den Weg für Reisende von 605 auf 488 km abkürzen und die den Gütertarifen zu Grunde gelegte Durchlaufstrecke von 539 auf 488 km verringern. Betreffs Paris-Mailand würde diese Strecke, wennschon sie länger ist als über Vallorbe, den Vortheil noch nicht halb so grosser Steigungen haben. Der „Temps“ versichert, dass die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft, welche alle diese Pläne genau studirt und der französischen Regierung Denkschriften darüber eingereicht hat, für keine voreingenommen zu sein scheine. Sie würde sich willig der Entscheidung fügen, die als am meisten den französischen Interessen dienend befunden würde; darüber finden noch weitere Untersuchungen und Verhandlungen statt.

— **Die Anwendung von Schreib- und Rechenmaschinen bei der französischen Nordbahn.** Im Güterabfertigungsdienst der genannten Bahn sind nach einem von der „Revue générale des chemins de fer“ gebrachten Aufsatze seit einigen Jahren Schreib- und Rechenmaschinen in Anwendung gekommen. Der dadurch erzielte Erfolg wird als ein sehr günstiger bezeichnet, da nicht nur eine Verminderung des Personals ermöglicht, sondern auch eine Verringerung der Schreib- und Rechenfehler in den Frachtbriefen, Ladelisten usw. erzielt wurde. Auf dem Bahnhofe La Chapelle in Paris konnte beispielsweise die Zahl der bei der Güterabfertigung beschäftigten Personen von 19 auf 10 herabgemindert werden, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass mit den Schreib- und Rechenmaschinen gleichzeitig auch Aenderungen im Interesse der Vereinfachung des Abfertigungsdienstes sowie Prämien für Leistungen des einzelnen über ein gewisses Mindestmaass hinaus zur Einführung gelangten. Welche Bedeutung derartige Ersparnisse für die französische Nordbahn haben, erhellt daraus, dass die Ausgaben derselben für Bahnhofspersonal sich auf etwa 20 000 000 Fr. beziffern, wovon etwa 3 000 000 Fr. auf das Büropersonal derjenigen Bahnhöfe

entfallen, auf denen für Innen- und Aussendienst besonderes Personal vorhanden ist.

— **Das schweizerische Gesetz, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Transportanstalten** ist nunmehr, nachdem es verschiedene Parlamentstagungen beschäftigt hatte und wiederholt mit Abänderungen zwischen Nationalrath und Ständerath gewandert war, endgültig zur Annahme gelangt.

— **Genehmigung des Budgets der schweizerischen Bundesbahnen.** Der Nationalrath hat der vom Ständerath beschlossenen Einsetzung einer ständigen Kommission für das Eisenbahnbudget nicht zugestimmt, vornehmlich aus dem Grunde, weil auf diese Weise der Nationalrath selbst die Fühlung mit den Bundesbahnen verlieren könne.

— **Dienstreisekosten bei den schweizerischen Bundesbahnen.** An die neue schweizerische Bundesbahnverwaltung treten begreiflicherweise eine grosse Reihe der verschiedenartigsten Ansprüche heran, die sie unmöglich bewilligen kann, wenn die Bundesbahnen eine leidliche Verzinsung des Anlagekapitals bieten sollen. So hat die Generaldirektion das vom Eisenbahnarbeiterverband gestellte Gesuch um Erhöhung der Entschädigungen für Dienstreisen und Umzugskosten abgelehnt.

— **Schweizerische Nebenbahnen.** Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz bezw. der Rückkauf durch den Bund bezieht sich bekanntlich vorerst nur auf die Hauptbahnen; die Nebenbahnen bleiben Sache der Privatunternehmung oder der Kantone. Nicht leicht gestaltet sich rechtlich und praktisch das Verhältniss von Nebenbahnen und Bundesbahnen. Aus Anlass eines besonderen Falls, da wegen Nichterrichtung einer Nebenbahn im Nationalrath bittere Klage geführt ward, erklärte Bundesrath Comtesse in Billigung der Stellungnahme der Generaldirektion der Bundesbahnen, mit Bezug auf die Nebenbahnen habe der Bund keine Verpflichtungen übernommen und keine Versprechungen gemacht. Wenn dem gerade vorliegenden Wunsche entsprochen würde, so könnten mit gleichem Recht viele ähnliche Begehren kommen. Für jetzt seien die Bundesbahnen einfach ausserstande, der Nebenbahnfrage ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Sorge des Bundes müsse zuerst in der Erledigung der Verstaatlichung der Hauptbahnen bestehen.

— **Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** Im eidgenössischen Parlament hat nunmehr die Regierung mitgetheilt, dass sie voraussichtlich im März 1903 den Räthen einen Vertragsentwurf, betreffend den freihändigen Rückkauf der Jura-Simplonbahn, vorlegen werde und dass zu diesem Zwecke eine ausserordentliche Frühjahrssitzung des Parlaments in Aussicht zu nehmen sei.

— **Ostschweizerische Alpenbahndurchstiche.** Das Näherrücken der Vollendung des Simplontunnels und die eifrige Erörterung der damit verbundenen bedeutenden Verkehrsvortheile und -Verschiebungen für die Westschweiz haben in der Ostschweiz und den betheiligten italienischen Gebietstheilen auch die Propaganda für einen ostschweizerischen Alpendurchstich neu angefacht. Eins der bedeutendsten schweizerischen Blätter, die „N. Zürcher Ztg.", hat in einer Reihe von Artikeln, welche vom Ausschuss des „interkantonalen Splügenkomitees" ausgingen, die Frage der ostschweizerischen Alpenbahnen untersucht und die Vortheile einer Greina- oder Splügenbahn gegeneinander abgewogen. Beide Pläne bestehen schon lange, jedoch ohne Aussicht auf baldige Verwirklichung. Auch in Italien hat sich jetzt ein Splügenkomitee gebildet. Unter seinen 15 Mitgliedern sind Deputirte und Senatoren, die Bürgermeister von Mailand, Venedig und Genua. Es wird besonders hervorgehoben, dass durch die Betheiligung des Bürgermeisters von Genua die Annahme widerlegt werde, dass Genua den Bestrebungen zur Herstellung der Splügenbahn fernstehe.

— **Ergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen.** In der Schlusssitzung des Nationalrathes wurde der Kommissionsbericht über die Bundesbahnen für 1901 erstattet; es kamen dabei gegenüber einer sonst verschiedentlich zu Tage getretenen, etwas gar zu absprechenden Stimmung eigentlich wohl befriedigende Ergebnisse und Aussichten zu Tage. Für 1901 ist nach Verzinsung des ganzen Kaufpreises bei der Centralbahn ein Ueberschuss von 1 180 286 Fr. und bei der Nordostbahn ein solcher von 228 070 Fr. ausgewiesen. So sehr es zu beklagen ist, sagt der Bericht, dass eine grosse geschäftliche Krisis die Ursache des Rückganges ist, so liegt doch darin ein Trost, dass es sich um Ausnahmezustände handelt, die nachgewiesenermaassen schon in diesem Jahre eine ganz namhafte Besserung erfahren haben. Die neueste Zusammenstellung der Betriebsergebnisse zeigt eine Vermehrung des Ueberschusses der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben bis Ende November von rund 3 000 000 Fr. Man dürfe deshalb ohne grosse Besorgniss der Zukunft der Bundesbahnen entgegenblicken. Doch wird auch hier, wie schon oft geschehen, grosse Vorsicht empfohlen.

— **Kreiseintheilung der schweizerischen Bundesbahnen.** Mit dem freihändigen Rückkauf der Centralbahn, der Nordostbahn und der vereinigten Schweizerbahnen waren in den letzten beiden Jahren vorläufig Kreise für die Bundesbahnverwaltung gebildet worden; diese Kreise II, III und IV — Kreis I bleibt für die demnächst zu verstaatlichende Jura-Simplonbahn — entsprachen dem bisherigen Bestande der vorgenannten Bahnnetze. Mit dem 1. Januar 1903 beginnt nun die neue, endgültige Kreiseintheilung. Kreis II mit dem Sitz in Basel umfasst die Nordwestschweiz; Kreis III mit dem Sitz in Zürich einen grossen Theil der Centralschweiz; Kreis IV mit dem Sitz in St. Gallen die Nordostschweiz und den Bodensee.

— **Veröffentlichungs- und Reklamewesen der schweizerischen Eisenbahnen.** Die schweizerischen Verkehrsvereine hatten schon vor längerer Zeit an die Bundesbahnen eine Eingabe gerichtet, wonach sie den „Publizitätsdienst", wofür sie schon die nöthigen Einrichtungen und Erfahrungen hätten, übernehmen wollten. Jetzt ist ihnen eine in der Hauptsache ablehnende Antwort zu Theil geworden. Danach wollen die Bundesbahnen sich vorläufig in der Weise behelfen, dass sie das bei der Jura-Simplonbahn bereits bestehende „Publizitätsbüro", mit Einschluss der Tochteragentur in London, beim demnächstigen Uebergang der Jura-Simplonbahn an die Bundesbahnen mit übernehmen und sich seiner für ihre Propaganda im Anfang bedienen, natürlich unter Ausdehnung auf die gesammten Bundesbahnen. Doch sollen Anregungen und Wünsche der Verkehrsvereine stets thunlichste Berücksichtigung finden.

— **Eisenbahn Cuneo-Nizza.** Eine zum 18. November d. J. nach Turin einberufene parlamentarische Kommission sprach sich in eindringlichster Weise dafür aus, dass die italienische Regierung im Interesse nicht nur Piemonts, sondern des ganzen Landes ohne Zögern endlich zur Verlängerung der Linie Cuneo-Vievola bis zur französischen Grenze bei Fontan schreiten möge, um dort den direktesten Anschluss an die neue französische Eisenbahn von Nizza über Sospel nach der italienischen Grenze zu erreichen.

Bei Verwirklichung dieses Planes, von dem schon in Nr. 29, Jahrg. 1901 d. Ztg. berichtet wurde, würde die durch das Gesetz von 1879 vorgeschriebene Verlängerung der Bahn direkt nach Ventimiglia nicht zur Ausführung gelangen. Dieser Weg bot auch so viele Schwierigkeiten dar, dass die italienische Regierung die Linie Cuneo-Nizza vorläufig in Vievola enden liess und in Piemont der Wunsch entstand, die Linie, statt sie nach Ventimiglia zu führen, an der Grenze bei Fontan enden zu lassen, von wo französischerseits nach Nizza weiter gebaut wird. Natürlich entstand hiergegen Widerspruch in dem an der Linie Vievola-Ventimiglia betheiligten Bezirk Porto Maurizio. Eine zur Prüfung der Bahn Cuneo-Ventimiglia eingesetzte königliche Kommission verwarf den Plan einer nur auf italienischem Gebiete zu erbauenden Bahn als zu kostspielig und trat der Frage einer dem Rojalaufe folgenden Bahnlinie nach Ventimiglia näher. Da aber dann zweimal französisches Gebiet berührt werden musste, begannen Verhandlungen mit der französischen Regierung. Nach dem „Mon. d. str. ferr." sind aber die militärischen und zollamtlichen Schwierigkeiten für beide Staaten so gross, dass man sich wundere, wie die italienische Regierung überhaupt auf einen so sonderbaren Plan verfallen konnte. Besser sei es nach dieser Quelle, den Plan einer Verbindung Cuneo-Ventimiglia als zu kostspielig ganz fallen zu lassen und die Provinz Porto Maurizio durch andere weniger kostspielige Bahnen zu entschädigen.

Inzwischen hat indessen bei der Erörterung des Entwurfs der Ergänzungsbahnen im italienischen Senat Ministerpräsident Zanardelli erklärt, den Vorschlag der Kommission anzunehmen, der dahin geht, in den Bauplan als Anschluss an die Linie von Fontan über Sospel nach Nizza das Theilstück von Breil durch das Rojathal nach Ventimiglia aufzunehmen. Die Regierung sei der Herstellung einer Linie von Cuneo über Fontan nach Nizza günstig gesinnt und werde sich bemühen, den Bauplan so bald als möglich vorzulegen, um den lebhaften Wünschen der Stadt Turin nachzukommen, und auch als ein Freundschaftspfand gegenüber Frankreich, das die auf sein Gebiet fallende Linie Fontan-Nizza baut. Zu gleicher Zeit dürfe aber die Regierung die Linie von Cuneo nach Ventimiglia mittelst des Theilstückes von Breil nach Ventimiglia nicht vernachlässigen; es würde moralisch unmöglich sein, die direkte Strecke nach Nizza nicht in Anschluss mit einer Linie nach Ventimiglia zu bringen, welche bereits im Gesetz von 1879 inbegriffen gewesen sei. Bei den herzlichen und vertrauensvollen Beziehungen, welche zwischen beiden Ländern beständen, zweifele der italienische Ministerpräsident nicht, dass Frankreich für das auf sein Gebiet

entfallende kleine Eisenbahnstück (der Linie Breil-Ventimiglia) seine Zustimmung ertheile. Im Senat fanden diese Erklärungen Zanardelli's Beifall. Auch im Lande hat die Erklärung allgemein befriedigt.

— **Der Gesetzentwurf über die Errichtung einer Gesellschaft für die Selbstverwaltung des Hafens von Genua** wurde am 13. d. Mts. vom italienischen Abgeordnetenhause nach einer eingehenden sachgemässen Debatte angenommen. Es ist dies ein Ereigniss von weittragendster Bedeutung sowohl für die Entwickelung des grössten Handelshafens Italiens, welcher mit Marseille um die erste Stelle unter den Seeplätzen des Mittelmeeres wetteifert, als für das Gedeihen des Landes, dessen Handels- und industrielle Interessen so eng mit dem Geschick des Hafens verknüpft sind. Die Annahme des Gesetzes bildet auch den Schlussstein langwieriger Bestrebungen und Erwartungen, das Ergebniss eingehender Studien, an denen sich zahlreiche Kräfte betheiligten, welche die Frage des Hafens von Genua in einer seiner Bedeutung entsprechenden Weise gelöst haben wollen. Damit der Entwurf Gesetz werde, bedarf es allerdings noch der Genehmigung des Senats. Da jedoch die Erörterung in der Kammer eine erschöpfende und sachgemässe war und dort die maassgebenden Faktoren unter Beleuchtung der wichtigsten einschlägigen Daten und Verhältnisse, wie sie von der Statistik und der Entwickelungsgeschichte Genuas selbst und der übrigen grossen Seestädte Europas gegeben werden, auf das eingehendste besprochen wurden, dabei auch die soziale Seite der Frage, die Organisations-, Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten berücksichtigt wurde, so werden bei der Besprechung im Senat, welche bald nach den Weihnachtsferien stattfinden soll, wohl schwerlich vollständig neue Gesichtspunkte auftauchen, und der Entwurf wird sehr wahrscheinlich auch vom Senat im grossen und ganzen in der Form angenommen werden, in der er aus der Kammer hervorgegangen ist. Die Hauptzüge des Gesetzentwurfes mögen hier kurz zusammengefasst werden. Sein Zweck ist, den fortwährend erfreulich wachsenden Bedürfnissen des Handels und Verkehres rasch gerecht zu werden durch Erweiterung des Hafens und der dazu gehörigen Anlagen und die Vereinigung in einer Hand der bislang getrennt gewesenen Verwaltungen — Staat, Provinz und Gemeinde von Genua, Bahnverwaltung und Handelskammern und Handelsvereinigungen —, um so durch die Schaffung einer Gesellschaft alle diese getrennten Verwaltungen, von denen bisher jede einen nicht einmal scharf abgegrenzten Theil des Betriebes des Hafens zu leiten hatte, in sich zusammenzufassen. Es soll so ein einheitliches Wirken ermöglicht, die verfügbaren Mittel in einer Hand vereinigt und eine rasche Inangriffnahme der nöthigen Vorkehrungen erzielt werden; endlich soll so der Gegensatz der Interessen, welcher oft seinen schädlichen Einfluss ausgeübt und viele nützliche Maassregeln verzögert oder gar hintangehalten hat, aus der Welt geschafft werden. Die Gesellschaft hat eine Dauer von 60 Jahren; sie übernimmt die unmittelbare Verwaltung der ihr zugewiesenen Kapitalien und Einnahmen, die Ausführung, Erhaltung und Ausbesserung der ordentlichen und ausserordentlichen Hafenanlagen, die Errichtung der Bahnanlagen am Hafen und den Bau der Zufahrtslinien zum Hafen; sie besorgt den eigentlichen Hafendienst, regelt die Arbeitsverhältnisse aller beim Bau und dem Betriebe des Hafens und seiner Anlagen beschäftigten Personen und hat für die Unkosten für alle diese Verrichtungen aufzukommen. Die Gesellschaft setzt sich zusammen aus den Vertretern des Staates, der betheiligten Provinzen und Gemeinden, der Handelskammern von Genua, Mailand und Turin, der den Eisenbahndienst im Hafen versehenden Verwaltung und dem Syndikat der Arbeiter. Der Staat ernennt den Vorsitzenden und hat sich eine starke Vertretung vorbehalten. Aus der Gesellschaft wird ein ausführender Ausschuss zur unmittelbaren Abwickelung der Geschäfte gebildet. Das Vermögen der Gesellschaft setzt sich zusammen: aus dem Reste der vom Staate im Jahre 1897 ausgeworfenen Baugelder, aus den obligatorischen Beisteuern der Provinzen und Gemeinden, aus dem jährlichen Beitrage des Staates (1 000 000 L. jährlich, so lange die Menge der ein- und ausgeschifften Waaren die Jahresmenge von 5 000 000 t nicht übersteigt; sodann weiter 10 000 L. für 50 000 t mehr), aus den Miethen für die zum Hafen von Genua gehörigen Gebäude, Grundflächen, Räumlichkeiten und Betriebsmittel, aus den von Privaten geleisteten Zahlungen für Uebertretungen der Hafenpolizei und für Beschädigung der Anlagen und Hilfsmittel, aus dem Ertrag der Hafenabgaben, den vom Staate garantirten Anlehen und aus Schenkungen und Vermächtnissen. Der Staat tritt an die Gesellschaft unentgeltlich das ihm gehörige feste und bewegliche Hafeninventar ab. Die Gesellschaft tritt ein Jahr nach der Veröffentlichung des Gesetzes ins Leben. Die beiden wichtigsten und dringendsten Aufgaben, welche die Gesellschaft zu lösen haben wird, sind der Ausbau und die Ausgestaltung des Hafens und seiner Anlagen und der Bau der neuen Bahnlinie durch die Apenninen nach Norden.

— **Die militärische Bedeutung von Russlands Eisenbahnbau an seiner Westgrenze** behandelt ein Aufsatz des preussischen Generals der Infanterie z. D. v. Igel im Dezemberheft der „Deutschen Revue". Der Aufsatz ist schon vor Jahresfrist geschrieben, er berücksichtigt daher zwar eingehend die inzwischen fertiggestellten beiden Linien Warschau-Kalisch und Czenstochau-Herby, nicht aber die erst neuerdings bekannt gewordenen Baupläne, über die wir in Nr. 97 S. 1480 berichteten, von denen übrigens nur ein unbedeutender Theil auf westliche Bahnen im Sinne der Igel'schen Ausführungen entfällt. Diese beziehen sich nur auf die Bahnen westlich der Linie Pskow-Smolensk-Gomel-Kasatin, also etwa vom Peipussee über den Dnjepr zum östlichen Bug, und weisen nach, dass innerhalb der letzten 10 Jahre in diesem Gebiet weite Landstrecken von neuen Linien durchquert sind, dass nun drei durchgehende zweigleisige Bahnen aus dem Innern des Reiches bis gegen Warschau führen, eine vierte im zweigleisigen Ausbau sich befindet. Diese drei Linien sind dann im Weichselgebiet westlich Brest-Litewsk noch durch drei zweigleisige Querbahnen verbunden, so dass sie die Freiheit gewähren, die sämmtlichen Transporte der Bahnen aus dem Innern wahlweise nach Norden an den Narew oder nach Süden einschwenken zu lassen. Nach Igel's Schätzung ist die russische Militärverwaltung sonach imstande, täglich mit rund 150 Truppenzügen das Weichsel-Narewgebiet und die Gegend von Kowno zu erreichen, während vor 10 Jahren bei weniger günstiger Führung der Transporte nur die Möglichkeit gegeben war, etwa 90 Züge täglich in jenes Gebiet zu senden. Während bis Ende 1899 das Gebiet des linken Weichselufers völligen Stillstand zeigte und sich der Verkehr mit den alten Linien der Warschau-Wiener Bahn und den fast 400 km von einander entfernten Grenzanschlüssen bei Alexandrowo und Sosnowiece sowie mit der Bahn Iwangorod-Dombrowa (russ. Spur) begnügen musste, ist nun eine völlige Aenderung eingetreten. Früher wurde jeder Versuch, zwischen jenen Punkten mit neuen Linien die Grenze zu überschreiten, vom russischen Kriegsministerium zurückgewiesen, jetzt sind die beiden breitspurigen Linien nach Kalisch und Herby fertig. Herr v. Igel sieht den Grund für diese veränderte Politik in der veränderten militärischen Stellung an der Weichsel-Narew-Linie, die jetzt nicht nur volle Sicherheit gegen einen Angriff gewährt, sondern die Aufgabe stellt, wirksamer als bisher aus dieser Stellung heraustreten zu können. Er schätzt die militärische Bedeutung der Warschau-Kalischer Bahn sehr hoch ein, 45 Truppenzüge könnten auf ihr täglich von Warschau bis Kalisch, in der Luftlinie nur 300 km von Berlin, vorgeführt werden, während bisher hierbei mit Entfernungen von 500—700 km zu rechnen war. Aber er hält es, und wir glauben mit Recht, für einen Irrthum, in der dargestellten Entwickelung des russischen Eisenbahnnetzes im letzten Jahrzehnt eine beabsichtigte Drohung gegen Deutschland zu erblicken, vielmehr sei jene der Ausfluss einer inneren Nothwendigkeit, die in der Weltmachtstellung eines Reiches von 130 000 000 Einwohnern liege, das sich durch planmässig angelegte Verkehrswege die Möglichkeit schaffen müsse, seine militärisch organisirten Kräfte nöthigenfalls an einer bedrohten Stelle zur vollen Geltung zu bringen. Dabei habe die Ausnutzung der russischen Bahnen auf dem linken Weichselufer die Neutralität Oesterreichs zur Voraussetzung. So lange Oesterreich mit Deutschland verbündet bleibe, sei ein russischer Aufmarsch bei Kalisch undenkbar.

So zweifellos es ist, dass militärische Erwägungen bei der Zulassung der Linien nach Kalisch und Herby hervorragend betheiligt waren, möchten wir obigen Ausführungen gegenüber betonen, dass doch wohl schliesslich die wirthschaftliche Nothwendigkeit, jene Annäherungsbahnen an Deutschland zu bauen, in Russland so dringend und unabweisbar wurde, dass sie schliesslich die früheren militärischen Bedenken um so mehr zurückdrängten, als sich auch von diesem Standpunkt aus, wie oben gezeigt, sehr viel für die Erbauung sagen liess. Für Deutschland bleibt jene Wendung der russischen Eisenbahnpolitik jedenfalls vorwiegend erfreulich, weil dadurch neue und lange vermisste Verkehrsbeziehungen zwischen beiden Ländern geschaffen werden.

Fremde Welttheile.

— **Zum Erdbeben von Andidjan** wird der Petersburger „Nowoje Wremja" gemeldet: In der Nacht zum 23. d. Mts. erfolgten in Andidjan drei heftige Erdstösse. Am andern Tage wiederholte sich die Erschütterung und brachte sämmtliche auf der Eisenbahnstation haltende Wagen in Bewegung. Da mit dem durch diese Vorfälle in Schrecken versetzten Eisenbahnpersonal eine ordnungsmässige Erledigung des Dienstes nicht möglich ist, ordnete die Eisenbahnverwaltung in Andidjan die zeitweilige Schliessung der Station Andidjan und der Strecke bis zur Station Fedtschenko an. Die Transporte werden vom Militär überwacht. Das Erdbeben dauert fort. Es erfolgen vier bis fünf Stösse täglich.

Wie aus Aschabad gemeldet wird, ist der Personenverkehr auf der vorgenannten Bahnstrecke bereits am 26. d. Mts. wieder aufgenommen worden.

— **Ein Zugführer in Japan wegen Majestätsbeleidigung von seinem Zuge weg festgenommen.** Nachstehende Begebenheit, die sich in Japan thatsächlich zugetragen hat, zeigt, wie in diesem Lande gelegentlich noch immer die Ueberlieferungen aus der alten Feudalzeit mit den heutigen Anschauungen und Gewohnheiten in Widerstreit gerathen und welch' sonderbare Zwischenfälle dabei manchmal herauskommen; für unser Empfinden entbehrt die Sache nicht eines ergötzlichen Beigeschmacks. Als Se. kaiserliche Hoheit Prinz Kanin am 16. November d. J. einen Zug der Nipponbahn von der Station Suzumenomiya aus in der Richtung nach Tokio benutzen wollte, fand sich, dass der angeblich vorher bestellte Wagen I. Klasse, als der Zug in die Station einlief, schon von acht Europäern besetzt war, die dem Ersuchen des Zugführers, den Wagen für den Prinzen zu räumen und in der II. Klasse Platz zu nehmen, respektloserweise nicht Folge leisteten. Ein anderer Wagen I. Klasse war weder im Zuge noch auf der Station aufzutreiben. Der japanische Zugführer, weit entfernt, gegen die Fremden etwa mit Zwangsmaassregeln vorzugehen, die vielleicht ebenso wenig zum Ziel geführt hätten, als sie berechtigt waren, da die Reisenden nur von ihrem Rechte Gebrauch machten, indem sie die von ihnen voll bezahlten Plätze einnahmen, berieth sich nun mit dem Stationsvorsteher und meldete schliesslich den Thatbestand an einen der Herren vom Gefolge des Prinzen. Der Prinz erklärte sich in liebenswürdigster Weise bereit, mit einem Wagen II. Klasse vorlieb zu nehmen, worauf die japanischen Reisenden, die bisher in diesem gesessen hatten, auf Verlangen des Zugführers höflich und ehrerbietig sofort ihre Plätze räumten und in die III. Klasse einstiegen. So schienen alle Schwierigkeiten glücklich gelöst: der Wagen II. Klasse trat als prinzlicher Salonwagen in Benutzung, und der Zug fuhr ab, mit den acht Europäern im Wagen I. und dem kaiserlichen Prinzen in einem solchen II. Klasse. Das aber war zu viel für die Loyalitätsbegriffe der Landespolizei in der dortigen Provinz Tochigi! Als der Zug die Station Urawa erreichte — der Prinz und sein Gefolge waren, wie beabsichtigt, schon auf der nächsten Station Ishibashi wieder ausgestiegen —, erschien daselbst auf telegraphischen Befehl der Polizeibehörde von Tochigi die Ortspolizei und verhaftete den unglücklichen Zugführer wegen Majestätsbeleidigung! Man legte ihm Handschellen an und brachte ihn unter polizeilicher Bedeckung an ein Seil gebunden wie einen schweren Verbrecher zum Polizeiamt von Urawa. So geschehen im aufgeklärten Japan vom Jahre 1902! Nach längeren Auseinandersetzungen und nachdem klargestellt war, dass der Prinz sich mit der Fahrt in einem Wagen II. Klasse ausdrücklich einverstanden erklärt hatte, erfolgte schliesslich die Freilassung des angeschuldigten Majestätsbeleidigers. Ob der fragliche Zug inzwischen ohne seinen Zugführer allein weiter gefahren ist oder solange auf der Station wartete, bis die Verhandlungen mit der Polizei beendet waren und der Zugführer wieder in Freiheit gesetzt wurde, darüber bleiben uns die Berichterstatter leider die Auskunft schuldig. Die japanische Presse tadelt natürlich den Uebereifer der Polizei und kommt beim Vergleiche zwischen den höflichen Japanern in der II. und den respektlosen Europäern in der I. Wagenklasse zu Schlussfolgerungen, die für den Fremden nicht gerade schmeichelhaft ausfallen. Aber die naheliegende Frage, weshalb eigentlich die Bahnverwaltung die rechtzeitige Bereitstellung des Salonwagens für den Prinzen versäumt hat, wird nicht berührt.

— **Sonderbarer Grund zur Betriebseinstellung auf einer japanischen Station.** In der „Japan Times“ vom 7. November d. J. findet sich folgende Mittheilung: Die Unbeliebtheit (unpopularity) des Stationsvorstehers von Kamakura, Herrn Suzuki, hat einen solchen Grad angenommen, dass alle übrigen Beamten dieser Station am 3. d. Mts. ihre Entlassung einreichten; infolge dessen musste ungeachtet des Umstandes, dass ein besonderer Beamter von Yokohama nach Kamakura entsandt wurde, der Verkehr auf dieser Station seitdem theilweise eingestellt werden. (!)

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 16. d. Mts. widmete der Vorsitzende, Ministerialdirektor Schroeder, den im Laufe des Jahres verstorbenen Mitgliedern, darunter Männer, wie Streckert, Hobrecht, Krupp, ehrende Worte des Gedenkens. Dann wurde das Ergebniss der Bewerbung um die vom Verein ausgesetzten Preise verkündet. Es erhielt den ersten Preis von 1500 ℳ der Regierungsbaumeister Otto Blum in Berlin für eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge sowie der Vor- und Nachtheile der Bahnen mit gemischtem Betrieb — Reibungs- und Zahnstrecken — gegenüber reinem Reibungssystem, den zweiten Preis von 500 ℳ der Diplomingeniör Georg Samuel in Berlin für seine Bearbeitung derselben Aufgabe und einen Preis von 100 ℳ der Bahnbeamte F. Riester in Haslach (Baden) für seinen Vorschlag zur Regelung der Geschwindigkeit ablaufender Wagen.

Nachdem der bisherige Vorstand für das folgende Jahr wiedergewählt war, sprach Professor W. Wedding von der Technischen Hochschule über Beleuchtungstechnik. Der Vortragende ging von der Theorie der Aetherschwingungen aus, die ein gewaltiges weites Gebiet umfassen, dessen Erforschung gerade in neuerer Zeit zu den hervorragendsten Ergebnissen in wissenschaftlicher und technischer Beziehung geführt hat. Die Erzeugung des Lichtes wird bei den praktischen heutigen Lichtquellen durch das sogen. Temperaturleuchten hervorgerufen. Die verschiedenen neueren Lichtquellen zeigen eine Temperatursteigerung bis zu 4000° und damit eine stetig wachsende bessere Kraftumsetzung für das Licht. Die verschiedenen Lichtquellen wurden vorgeführt und auch in Bezug auf die Sicherheit für die Eisenbahnwagenbeleuchtung erörtert. Zum Schluss wurde das Flammenbogenlicht an zwei Lampen der Firma K. Weinert gezeigt und von dem Vortragenden wegen der grösseren Durchdringbarkeit von Nebel gegenüber dem gewöhnlichen Bogenlicht zu Bahnhofbeleuchtungszwecken empfohlen.

Rechtsprechung.

— **Frachtrecht.** Der Oberste österreichische Gerichtshof hat entschieden, dass die Uebergabe eines Frachtbriefes mit einer unrichtig bemessenen Frachtgebühr keine Auskunftertheilung enthalte. Sache eines vorsichtigen Kaufmannes sei es, die im ausgefolgten Frachtbriefe angesetzten Gebühren daraufhin zu überprüfen, ob diese nach den ordnungsmässig verlautbarten Tarifen richtig und insbesondere nicht zu niedrig angesetzt sind. Unterlasse er diese Vorsicht und lege seinen Preisberechnungen unrichtige Frachtsätze zu Grunde, so habe er den hierdurch erlittenen Schaden selbst verschuldet, indem ihm doch bekannt sein müsse, dass Irrungen bei Bemessung des Frachtlohnes nicht ausgeschlossen sind, dass die von der Empfangsstation bemessenen Frachtgebühren hinterher bahnseits überprüft werden und dass der Empfänger nach § 61 des Eisenbahnbetriebsreglements zur Nachzahlung auf die volle Frachtgebühr innerhalb der Frist eines Jahres verpflichtet sei.

Bücherschau.

— **Poor's Manual of the Railroads of the United States.** Die neueste Nummer von Poor's Manual ist vor kurzem erschienen. „Railr. Gaz.“ knüpft hieran folgende kritische Bemerkungen: Die jährlich von der Interstate Commerce Commission herausgegebene Statistik gebe nur allgemeine Zahlen, die für gelehrte Forschungen von grossem Nutzen sein möchten, aber die Auskunft über die einzelnen Eisenbahngesellschaften sei nicht genügend. Poor's Manual dagegen gebe bekanntlich einen Abriss über die Geschichte, die finanzielle Lage, die Betriebsergebnisse, die Organisation usw. jeder Eisenbahn in den Vereinigten Staaten. Ein 240 Seiten langer Abschnitt enthält Statistiken über Strassenbahnen, ein anderer behandelt die verschiedenartigsten industriellen Körperschaften, wieder ein anderer staatliche und städtische Schulden. Schliesslich enthält das Werk Verzeichnisse der Dividenden, welche die Eisenbahnen und die Strassenbahnen zahlen, Bondverzeichnisse der grossen Hauptbahnen, Listen mit Angaben über jährliche Versammlungen und Verzeichnisse der Eisenbahnbeamten. „Railr. Gazette“ bezeichnet Poor's Manual als eines der bedeutendsten Werke seiner Art in der ganzen Welt.

— **Kalender für Eisenbahntechniker.** Begründet von Edm. Heusinger v. Waldegg. Neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von A. W. Meyer, königlichem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Allenstein. 30. Jahrgang. 1903. Nebst einer Beilage, einer neuen Eisenbahnkarte in Farbendruck und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann.

In der Eintheilung auch des neuen Jahrganges des — alljährlich von uns angezeigten — altbewährten Kalenders sind wesentliche Aenderungen nicht eingetreten, aber der Inhalt hat — insbesondere in den Abschnitten Mechanik und Strassenbahnen — Aenderungen erfahren, während der Abschnitt „Lokomotiv- und Wagenbau“ einer Neubearbeitung unterzogen ist.

Berichtigungen.

In dem Aufsatz über die „Reform des Personentarifs der sächsischen Staatsbahnen“ in Nr. 100 S. 1524 ist am Schluss des zweiten Absatzes in Spalte 1, Zeile 18 von unten statt „Monatskarten“ zu lesen: „Monatsnebenkarten“, und auf S. 1525 in Spalte 2 Zeile 18 von unten statt „soll“ zu lesen „könnte“. In Nr. 101 ist in der Inhaltsangabe der Leitaufsätze versehentlich „Der Simplontunnel“ angegeben, statt lediglich „Der Simplon“, wie die Ueberschrift des Aufsatzes lautet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 24. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 4,39 km lange Strecke Wasserburg a. Inn Bahnhof-Wasserburg a. Inn Stadt der königlich bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Dezember d. J. ist zwischen Pallowitz (nicht Kattowitz) – vergl. Bekanntmachung in Nr. 92 Inser.-Nr. 3054 d. Ztg. — und Orzesche der Nebenbahn Gleiwitz-Orzesche-Sohrau O./S. der Haltepunkt Zawada für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Errichtung einer Güternebenstelle.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Dezember d. J. ist in Kriescht eine Güternebenstelle eingerichtet worden. Derselben liegt die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern ob, die mit der Eisenbahn über Döllens=Radung ein- oder ausgehen. Als Lieferfristen im Verkehr mit Kriescht gelten diejenigen für Döllens=Radung zuzüglich einer Zuschlagsfrist von zwei Tagen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 100 — Inser.-Nr. 3339 — d. Ztg.)

Lieferfristverlängerung.

Nordbrabant-deutsche Eisenbahn. Wegen aussergewöhnlich starken Güterverkehrs infolge geschlossener Schifffahrt sind die Lieferfristen vom 12. d. Mts. ab auf das dreifache der reglementsmässigen Dauer festgesetzt worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Januar 1903 wird der zwischen den Stationen Meseritz und Politzig an der Bahnstrecke Meseritz-Rokietnice gelegene Haltepunkt Bobelwitz, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, in eine Haltestelle umgewandelt und für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Stückgut, Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 101 — Inser.-Nr. 3387 — d. Ztg.)

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der an der Nebenbahnstrecke Osberghausen-Wiehl gelegene Personenhaltepunkt Steeg erhält vom 15. Januar 1903 ab die Bezeichnung Weiershagen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Rosenheim-Mühldorf gelegenen Station Wasserburg a. Inn ist vom 24. Dezember d. J. ab — dem Tage der Eröffnung der Lokalbahn Wasserburg a. Inn Bahnhof-Wasserburg a. Inn Stadt — in Wasserburg a. Inn Bahnhof abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 616 vom 12. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung und Ergänzung der Festsetzungen in Ziffer 3 Absatz 7 der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 18. Dezember d. J.).

Nr. I 619 vom 20. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement vom 10. Oktober 1901 (abgesandt vom 22. bis 24. Dezember d. J.).

Nr. I 620 vom 17. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 19. Dezember d. J.).

Nr. I 627 vom 18. Dezember d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses zur Neubearbeitung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (württembergische Staatsb., königliche Eisenbahndirektionen Berlin und Erfurt, Elsass-Lothringen, badische Staatsb., bayerische Staatsb., k. k. Eisenbahnministerium, ungarische Staatsb. und holländische Eisenbahngesellschaft), betreffend Vorlagen für die am 9./10. Januar 1903 in Frankfurt a/M. stattfindende Unterausschusssitzung (abgesandt am 20. Dezember d. J.).

Nr. I 629 vom 19. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Errichtung neuer Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins (abgesandt am 22. Dezember d. J.).

Nr. I 631 vom 19. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1903 (abgesandt am 22. Dezember d. J.).

Nr. II 402 vom 13. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Ueberprüfung der Bremsbestimmungen in den technischen Vereinbarungen, Begleitschreiben zum Protokoll der in Berlin am 26. November d. J. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 17. Dezember d. J.).

Nr. III 1413 vom 18. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 22. Dezember d. J.).

Nr. VI 116 vom 11. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Erhöhung der Gebühren für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 18. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Am 1. Januar 1903 tritt zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 10. Oktober 1901 ein Nachtrag I in Kraft, der Aenderungen und Zusatzbestimmungen enthält. Exemplare dieses Nachtrages können gegen frankirte Einsendung von 55 ₰ für das Stück von dem Büreau des Vereins (Berlin W. 9, Köthenerstrasse 28/29) bezogen werden.

Berlin, den 20. Dezember 1902. (3432)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

1. Verkehrsstörungen.

Verkehrsstörung auf der k. k. priv. böhmischen Nordbahn. (3433)

Wegen einer am 20. Dezember d. J. in der Strecke Kreibitz Teichstatt - Warnsdorf durch einen Wagenachsbruch hervorgerufenen grösseren Zugentgleisung war der Güterverkehr in dieser Strecke durch 12 Stunden vollständig eingestellt.

Der Eisenbahn-Trajektverkehr zwischen unseren Stationen Gombos und Erdöd wurde wegen starken Eisganges auf der Donau am 8. Dezember 1902 für unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 19. Dez. 1902. (3434)
Die Direktion
der kön. ungar. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Gruppentarif VIII, rheinischer Nachbar- und nordwestdeutsch - linksrheinischer Güterverkehr.

Am 10. Januar 1903 treten neue ermässigte Ausnahmesätze für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies - Abbrände) im Versande nach Entzinkungsanstalten in Kraft.

Die betheiligten Dienststellen geben nähere Auskunft.
Cöln, den 27. Dezember 1902. (3434a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn - Kohlenverkehr.
Am 1. Januar 1903 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag XI, welcher u. a. Frachtsätze nach den Stationen Nonnenberg, Quirrenbach und Rostingen der Brölthaler Eisenbahn, Blankenhagen der Teutoburger Wald - Eisenbahn und Exter, Hagenmühle, Loose und Schwaghof der Herforder Kleinbahn enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.
Essen, den 25. Dezember 1902. (3435)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande (Verkehr mit Oesterreich) bleiben die nachverzeichneten Ausnahmetarife bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903 in Kraft: Der Ausnahmetarif für Kupfervitriol und Krystallazurin und der Ausnahmetarif Nr. 37 (Schafwollgarne). Für im Jahre 1903 beförderte Kupfervitriol- und Krystallazurinsendungen erfolgt die Rückvergütung des Unterschiedes zwischen dem regelrechten Frachtsatze der Klasse B und dem ermässigten Frachtsatze gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe bis längstens Ende März 1904 bei der Verwaltung der Empfangsbahn.
Dresden, den 29. Dezember 1902. (3435a)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.
(Gruppe II.)
Vom 1. Januar 1903 ab wird die Haltestelle Bobelwitz des Direktionsbezirks Posen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 22. Dezember 1902. (3436)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.
Vom 1. Januar 1903 ab wird die an der Strecke Osterode - Insterburg gelegene Ladestelle Kranichbruch des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 23. Dezember 1902. (3437)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der französischen Ostbahn.
Am 1. Januar 1903 treten im Saarkohlentarif Nr. 21 bei den französischen Schnittfrachtsätzen verschiedene Ergänzungen und Aenderungen ein. Die Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft. (3438)
St. Johann-Saarbrücken, 27. Dez. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg - nordwestdeutscher Güterverkehr.
Am 1. Januar 1903 tritt der Nachtrag 1 zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die Station Ermelinghof des Direktionsbezirks Münster, einen Ausnahmetarif für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer und sonstige, bereits veröffentlichte Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs enthält.
Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.
Hannover, den 25. Dezember 1902. (3439)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Mittel- und Westschweiz.
Vom 1. Januar 1903 ab werden die Gürbethalbahnstationen Seftigen und Uetendorf sowie die an der neuen Bahn Erlenbach - Zweisimmen belegenen Stationen in den Saarkohlentarif Nr. 14 aufgenommen. Die Versandstellen ertheilen nähere Auskunft. (3440)
St. Johann-Saarbrücken, 27. Dez. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird die Station Oldenbrock der oldenburgischen Staatseisenbahnen in den direkten Güterverkehr des oben genannten Verbandes einbezogen. Der Frachtberechnung sind die um 10 km erhöhten Entfernungen der Station Brake (Oldbg.) zu Grunde zu legen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen sowie von Sprengstoffen auf dieser Station ist ausgeschlossen.
Vom gleichen Tage ab werden die Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landesgrenze und 14a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen, sowie der Seehafen - Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auf den Verkehr mit der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn ausgedehnt.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Hannover, den 24. Dezember 1902. (3441)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Binnengüterverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen sowie im Berlin-Stettin-sächsischen, norddeutsch - sächsischen, Magdeburg - Halle - sächsischen, thüringisch-hessisch-sächsischen, schlesisch-sächsischen, rheinisch- und Frankfurt-sächsischen, sächsisch-südwestdeutschen, bayerisch-sächsischen und sächsisch - württembergischen Güterverkehr werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 an im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Worte „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger“.
Dresden, den 27. Dezember 1902. (3442)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Frachtermässigungen aus Anlass des plötzlich eingetretenen starken Frostes.
Die aus Anlass des plötzlich eingetretenen starken Frostes im Gebiet der preussisch-hessischen Staatsbahnen gewährten Vergünstigungen für solche Gütertransporte, die wegen Behinderung des Weitertransports auf einer Wasserstrasse der Eisenbahn zur Weiterbeförderung übergeben werden oder worden sind, finden auch auf den bayerischen Staatseisenbahnen und den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München Anwendung.
Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau.
München, den 27. Dezember 1902. (3443)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Die Gültigkeit des im Nachtrage VIII enthaltenen Ausnahmetarifs Nr. 8 (Düngemittel) wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 verlängert.
Breslau, den 22. Dezember 1902. (3444)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.
Mit dem heutigen Tage treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bocholt, Station des Direktionsbezirks Essen, und den Stationen Hattem und Kampen der niederländischen Centralbahn in Kraft. Das Nähere ist bei der Güterabfertigungsstelle Bocholt zu erfahren.
Elberfeld, den 18. Dez. 1902. (3445)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif V und Berlin - Stettin-mitteldeutscher Gütertarif.
Am 1. Januar 1903 treten im Verkehr von den Stationen Vienenburg und Kratzwiek nach Weissenfels für Giesserei-Roheisen ermässigte Frachtsätze in Kraft.
Auskunft ertheilen die vorgenannten Abfertigungsstellen.
Magdeburg, den 24. Dez. 1902. (3446)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband (Güterverkehr).
Vom 1. Januar 1903 ab wird im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger“.
Altona, den 24. Dezember 1902. (3447)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau - Dampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern.
(A.-T. Nr. I vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)
In der Schnitttafel b des IV. bezw. III. Nachtrages vom 1. Dezember 1902 ist bei der Station Nordendorf für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppe A die Zahl 290 auf 190 und bei der Station Niederarnbach für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppen B und C die Zahl 145 auf 195 zu berichtigen.
München den 20. Dez. 1902. (3448)
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Ab 1. Januar 1903 gelangt für die Beförderung von Scherben von Thonwaaren (Thontiegeln) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des gestellten Wagens, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zwischen Alt-

kladno, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, einerseits und Burbach (Saar), Station des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits ein Frachtsatz von 1,79 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 22. Dez. 1902. (3449)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 (Verkehr mit V. S. B.) vom 1. Dezember 1899.

Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1903 gelangen ab den Stationen Regensburg und Schweinfurt Stadt nach schweizerischen Stationen für Zucker (Rübenzucker) jeder Art ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Verwaltungen und Stationen Auskunft ertheilen.

München, den 24. Dez. 1902. (3450)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

An Stelle des Gütertarifs vom 1. Mai 1897 tritt am 1. Januar 1903 ein neuer Tarif in Kraft, der neben zahlreichen Ermässigungen und Verkehrserweiterungen vereinzelt auch Tariferhöhungen enthält. Die Erhöhungen gelten erst vom 15. Februar 1903 ab. Der Tarif ist bei den Abfertigungsstellen und dem Auskunftsbüreau hier Alexanderplatz käuflich zu haben.

Berlin, 22. Dezember 1902. (3451)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird die Station Kostel K. F. N. B. in demselben Umfange und mit den gleichen Frachtsätzen wie die Station Lundenburg in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Getreide usw.) des Tarifhefts 1 aufgenommen.

Breslau, den 22. Dezember 1902. (3452)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Gütertarif der Gruppe IV.

Vom 1. Januar 1903 ab tritt für die regelmässige Beförderung von Milch und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch etc. gefüllt zurückgehenden Milchgefässe in Stückgutsendungen im Verkehr zwischen Sprötze und Wilhelmsburg ein Ausnahmefrachtsatz von 0,53 ℳ für 100 kg in Kraft.

Münster, den 23. Dezember 1902. (3453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Während des letzten starken Frostes hat auf den natürlichen und künstlichen Binnenwasserstrassen eine Behinderung des Weitertransports grosser Gütermengen stattgefunden. Soweit diese der Eisenbahn zur Erreichung ihres Bestimmungsortes zugeführt worden sind, kommen für die Eisenbahnbeförderung in gleicher Weise wie auf den preussisch-hessischen so auch auf den badischen Staatsbahnen widerruflich im Wege der Frachterstattung diejenigen Frachtsätze (seien dies regelmässig gebildete oder Ausnahmefrachtsätze) zur Anwendung, welche zwischen der ursprünglichen Versandstation und der eigentlichen Bestimmungsstation bestehen, sofern diese sich niedriger stellen, als die tarifmässigen Frachtsätze von der Umschlags- zur Bestimmungsstation. Diese Frachtberechnung findet auch bei denjenigen Gütern statt, die von einer Eisenbahnstation nach einem Wasserumschlagsplatz befördert sind, hier zur unmittelbaren Weiterbeförderung zur Wasserstrasse verladen werden sollten und demnächst auf badischen Staatsbahnlinien nach der eigentlichen Bestimmungsstation Beförderung finden. Es obliegt den Versendern, der Eisenbahnverwaltung den erforderlichen Nachweis zu erbringen.

Karlsruhe, den 20. Dez. 1902. (3454)
Gr. Generaldirektion.

Zum Heft 1 des deutsch-Prinz-Heinrichbahn-Gütertarifs kommt vom 1. Januar 1903 der II. Nachtrag zur Einführung. Verkaufspreis 0,30 ℳ. Nähere Auskunft durch das Tarifbüreau hierselbst und die Güterabfertigungsstellen.

Strassburg, den 19. Dez. 1902. (3455)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Januar 1903 wird

a) im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 die Fassung: Dünger (Mist und Abtrittsdünger) geändert in: „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger“;
b) im Ausnahmetarif 7 (für Eisenerze) unter Ziffer 2 hinter „Hammer- und Walzenschlacken“ zugesetzt: „auch Hammerschlag“;
c) für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschl. den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Hafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den bezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die Frist von 12 Monaten;
d) die Station Devant-les-Ponts der Reichseisenbahn in die Klasse 8 (Petroleum) des Seehafen-Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Emsstationen vom 1. Oktober 1901 mit einem Frachtsatz von 1,86 ℳ aufgenommen und die Fracht für Reis und Reisgries (Klasse 9), sowie für Käse, feste (Klasse 10) des genannten Seehafen-Ausnahmetarifs im Verkehr mit Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und Friedrichshafen ermässigt, diejenige für Käse im Verkehr mit Friedrichshafen vom 15. Februar 1903 ab von 3,10 auf 3,18 ℳ erhöht.

Cöln, den 20. Dezember 1902. (3456)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländischer Verkehr mit den preussisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Grenzstationen.

Am 1. Januar 1903 tritt ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Eger, Franzensbad und Hof, Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen und der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Gemünden, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M. und der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen, Probstzella, Ritschenhausen und Stockheim i/Oberfranken, Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und der königlich bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der holländischen Eisenbahngesellschaft, der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen, der niederländischen Central- und der nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben die Sätze:

1. für die Stationen: Lichtenfels, Meiningen und Probstzella des Direktionsbezirks Erfurt in den Heften 1 und 2 und für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof der sächsischen Staatseisenbahnen im Heft 3 des deutsch-niederländischen Verbands-Gütertarifs vom 1. Februar 1898 und den zu diesen Tarifheften erschienenen Nachträgen;
2. für die Stationen: Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels, Meiningen, Probstzella und Ritschenhausen der bayerischen Staatseisenbahnen im niederländisch-bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Juni 1883 und den hierzu erschienenen Nachträgen;
3. für die Stationen: Eger, Franzensbad, Gemünden, Lichtenfels und Meiningen der bayerischen Staatseisenbahnen im niederländisch-bayerischen Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887.

Der neue Tarif weist gegenüber den bisher gültigen Frachtsätzen neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen auf. Ueber die Erhöhungen, welche erst vom 15. Februar n. J. ab gültig sind, ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, durch welche auch Abdrücke des neuen Tarifs zum Preise von 1,20 ℳ zu beziehen sind, nähere Auskunft.

Elberfeld, den 24. Dez. 1902. (3457)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Geltung vom 1. Januar 1903 wird für Sendungen von Sand in Ladungen von mindestens 10 t, welcher in Bettemburg von der Schmalspurbahn Aspelt-Bettemburg auf die Wilhelm-Luxemburgbahn übergeht, nach den Stationen der Linie Bettemburg-Redingen nebst Abzweigungen nach Düdelingen und Rümelingen ein Ausnahmetarif eingeführt.

Näheres ist aus Nr. 55 des „Tarifanzeigers der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen“ zu ersehen.

Strassburg, den 22. Dez. 1902. (3458)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 treten Ausnahmefrachtsätze von Demmin und Ziltendorf nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen etc. für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5a — in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 21. Dezember 1902. (3459)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen sw. Südwestdeutschland-Gotthardbahn vom 10. September 1898 ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze

für Karlsruhe Hafen, sowie verschiedene Aenderungen des Haupttarifs und kann von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 20. Dez. 1902. (3460)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 werden die Stationen Seftigen und Uetendorf der Gürbethalbahn in den Kohlentarif Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar 1898 einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 20. Dez. 1902. (3461)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 wird Waibstadt, Station der badischen Staatsbahn, in die Klasse 5 (Rohtabak etc.) und Weilburg, Station des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., in die Klasse 9 (Reis etc.) mit direkten Sätzen aufgenommen.
Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 22. Dezember 1902. (3462)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1900, Richtung nach Belgien.
Die Stationen Appelterre und Tournai (Distillerie de Carbonnelle frères) der belgischen Staatseisenbahnen werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres über die Frachtsätze bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und der unterzeichneten Eisenbahndirektion.
Essen, den 20. Dezember 1902. (3463)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach den sächsischen Staatseisenbahnen.

Die im Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr und in den hierzu gehörigen Nachträgen I und II in Abtheilung II enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Ebersbach trans. und Warnsdorf trans., welche laut Bestimmung im Tarife erst nachträglich bei nachgewiesener Verfrachtung einer Jahresmenge von 2½ Millionen Kilogramm gewährt werden, kommen auch vom 1. Januar 1903 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903, für Sendungen nach Stationen der böhmischen Nordbahn schon bei der Aufgabe der Transporte zur Anwendung.
Breslau, den 27. Dezember 1902. (3464)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Januar 1903 tritt ein Ausnahmetarif für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge im Versande von Stationen der am obigen Verkehre betheiligten Verwaltungen — ausgenommen die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn — nach den Kohlengruben-Anschlussstationen des Ruhrreviers einschliesslich Homberg am Rhein und den Sammellagerstationen Bocholt, Borken i. W., Dülmen Staatsbhf., Greven, Gütersloh, Haltern i. W., Hamm, Herbede, Herdecke-Vorhalle, Hervest-Dorsten, Münster i. W., Neubeckum, Paddenberg, Ratingen West, Ruhrort Hafen, Saarn, Schermbeck und Wesel in Höhe der Frachtsätze des Rohstofftarifs in Kraft.
Am gleichen Tage werden einige Stationen des Direktionsbezirks Cassel in den Verkehr einbezogen.
Münster, den 27. Dezember 1902. (3465)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 werden die Stationen Adrianopel, Konstantinopel, Dedeagatsch, Philippopel, Tatar-Bazardschik, Tirnova-Sémenli, Yamboli und Yeni-Zaghra der orientalischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 33 (Nüsse) aufgenommen. Auf Seite 34 des Nachtrages II zum Tarife vom 1. Mai 1900 sind demnach die folgenden Frachtsätze nachzutragen:

Von und nach	bis zum Schnittpunkte a) 5 000 kg	bis zum Schnittpunkte b) 10 000 kg
	Frachtsätze pro 100 kg in Centimes Gold	
3. Stationen der orientalischen Eisenbahnen:		
Adrianopel	484	431
Konstantinopel	586	466
Dedeagatsch	595	512
Philippopel	300	284
Tatar-Bazardschik	264	255
Tirnova-Sémenli	402	366
Yamboli	507	450
Yeni-Zaghra	463	415

Breslau, den 23. Dezember 1902. (3466)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Januar 1903 erscheint zum Ausnahmetarif vom 20. August 1900 der Nachtrag VII, welcher u. a. neue oder anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen nach den Stationen Gross-Lichterfelde-West, Neubabelsberg, Potsdam, Seegefeld, Wannsee, Wildpark, Wüstenfelde und Wustermark enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.
Essen, den 25. Dezember 1902. (3467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren von Stationen der badischen Bahn, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Prinz-Heinrichbahn, der pfälzischen Bahnen, der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken nach Stationen der mittel- und westschweizerischen Eisenbahnen tritt am 1. Januar 1903 ein Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 8 (Eisen und Stahl usw.) und 21 (Roheisen) aufgehoben und ersetzt werden. Soweit Frachterhöhungen eintreten oder einzelne Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis einschliesslich 15. März 1903 in Kraft. Der neue Tarif kann zum Preise von 1,30 ℳ von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.
Karlsruhe, den 23. Dezember 1902. (3468)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Für Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlenkoks und Briketts, welche von den im vorgenannten Tarif enthaltenen Kohlen- etc. Versandstationen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der nassauischen Kleinbahnen zur Aufgabe kommen, werden die Frachtsätze von der Versandstation bis zu den Uebergangsstationen Braubach, St. Goarshausen und Zollhaus um 2 ₰ für 100 kg gekürzt.
Essen, den 25. Dezember 1902. (3469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nothstandstarif für die Beförderung von Steinkohlen von Löwen nach Berlin.

Mit sofortiger Gültigkeit bis 31. März 1903 wird ein Tarif für solche Steinkohlensendungen zur Einführung gebracht, die aus den bei Nikoline Anfangs Dezember d. J. vorzeitig eingefrorenen Schiffen gelöscht sind und der Eisenbahn in Löwen mittelst Schmalspurbahn oder Fuhrwerks zugeführt werden. Der Tarif gilt nur unter der Bedingung, dass die Versender die Schiffer, welche die Sendungen auf der Oder bis Nikoline befördert haben, aus der Haftverbindlichkeit für den Schaden entlassen, der von ihnen infolge der erlittenen grossen Havarie nach den Bestimmungen des § 78 ff. des Gesetzes vom 15. Juni 1895, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, zu tragen sein würde.
Für die Frachtberechnung gelten die Bestimmungen des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs, sowie des Anhangs hierzu, des oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlentarifs.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Kattowitz, den 27. Dezember 1902. (3470)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Tarifheft I B (Verkehr Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 der V. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält die mit unseren Bekanntmachungen vom 17. November und 2. Dezember l. J. bereits angekündigten Erhöhungen der Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen und verschiedener Ausnahmetarife (jene des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Zucker erst mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903), sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der Nachträge I—IV.
Der Nachtrag kann zum Preise von 30 ₰ von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.
Karlsruhe, den 25. Dezember 1902. (3471)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 werden in dem Waarenverzeichniss des

Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) — Seite 7 des Nachtrags II zu Tarifheft 1 — unter Ziffer 1 die Worte „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)" geändert in: „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger."

2. Ferner treten direkte Frachtsätze zwischen Station Schrepau (Dir.-Bez. Breslau) einerseits und den Stationen der schlesischen Privatbahnen andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 23. Dezember 1902. (3472)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien und Zellerndorf.

Die bisherigen Frachtsätze für Steinkohle nach dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch vom 1. Januar 1903 ab bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 in Kraft.

Kattowitz, den 23. Dezember 1902. (3473)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. Januar 1903 tritt im obengenannten Tarifhefte für Braunkohlenbriketts bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht von Bischofswalde (Eisenbahndirektion Breslau) nach Wien II (K. F. J. B.), Station der k. k. St. B., ein direkter Frachtsatz in Höhe von 108,5 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 28. Dezember 1902. (3474)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Für einen Theil des Güterverkehres zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirks werden am 1. Januar 1903 neue Frachtsätze eingeführt. Soweit damit Frachterhöhungen verbunden sind, treten diese erst am 15. Februar 1903 in Wirksamkeit.

Dresden, am 29. Dezember 1902. (3475)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln an gebogenem Holze von Ernsdorf nach Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze:

a) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt;
b) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt

von Ernsdorf nach Genf transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
5 000 kg		10 000 kg	
für jeden Frachtbrief und Wagen			
ad a)	ad b)	ad a)	ad b)
Francs Gold für 1 000 kg			
62,40	61,70	43,10	42,00

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Die vorstehenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und nach Bourg und weiter. Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend erbracht ist. Die Waare darf in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

Wien, am 16. Dezember 1902. (3476)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für die Beförderung von Pferden von Ersekujvár und Szeged nach Paris-La Villette-Douane.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen von Ersekujvár und von Szeged, Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, nach Paris-La Villette-Douane die Gebühren wie folgt berechnet:

von Ersekujvár		von Szeged	
für die Pferde	für die Begleiter	für die Pferde	für die Begleiter
durch Anstoss von Francs			
0,91 pro Quadratmeter der Bodenfläche	0,39 pro Begleiter	0,76 pro Quadratmeter der Bodenfläche	0,33 pro Begleiter
an die für Györ-Paris-La Villette-Douane		an die für Szabadka-Paris-La Villette-Douane	

nach dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen vom 1. Oktober 1898 des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes, Verkehr mit Ungarn, sich ergebenden Gebühren.

Für die Abfertigung der Sendungen sind die Bestimmungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes maassgebend.

Die Leitung der Sendungen erfolgt über die für Budapest nyug. p. u. unter Ziffer 4 dieser Bestimmungen angegebenen Routen.

Wien, am 16. Dezember 1902. (3477)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz. Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Brassó und Ungvár nach Paris (La Villette-Douane und Reuilly) sowie von Ungvár nach Nancy.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt und unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Nancy	nach Paris La Villette-Douane	nach Paris Reuilly
	Francs Gold für 1 000 kg		
Brassó	—	132,05	132,80
Ungvár (Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen)	88,55	104,90	104,90

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten in dem ab 1. Juni 1890 gültigen Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 16. Dezember 1902. (3478)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen

Schweizerisch-österr.-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für Nüssetransporte von Verrières transit (Südfrankreich) nach den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen Smichow und Prag (St. B.), sowie nach den Stationen der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn Prag (Bubna, Sandthor, Smichow).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für Nüssetransporte in Wagenladungen ab den französischen Stationen Belves, Bordeaux, Brantôme, Bretonoux-Biars, Brive, Cahors, Condal-Beauregard, Excideuil (Dordogne), Fumel, Figeac, Gourdon, Gramat, Houteford, Larche, Le Bugue, Marthon, Negrondes, Nontron, Objat, Perigueux, Quatre-Routes, St. Denis près Martel, St. Martial-Labori, Sarlat, Souillac, Terrasson, Thenon, Thiviers, Tulle oder Vayrac nach Prag hinsichtlich der Strecke

Verrières transit { Smichow, Prag (St. B.) } k. k. St. B.
Verrières transit { Prag { Bubna, Sandthor, Smichow } } B. E. B.

nachstehende Frachtsätze berechnet:

Francs Gold 52,92 pro 1 000 kg für Wagenladungen von 7 000 kg und
Francs Gold 49,56 pro 1 000 kg für Wagenladungen von 10 000 kg
} per Frachtbrief und Wagen.

Die Abfertigung der in Rede stehenden Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A für den österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverband.

Wien, am 16. Dezember 1902. (3479)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II.

Zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Verbandsgütertarife Theil II des adriatisch-norddeutschen Eisenbahnverbandes tritt mit Gültigkeit vom 1. Februar 1903 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen des Abschnittes B (Besondere Tarifbestimmungen), der allgemeinen Tarife, diverser Ausnahmetarife, sowie verschiedene sonstige Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Insoweit durch diesen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, treten dieselben erst mit 15. Februar 1903 in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 Hellern = 9 ₰ erhältlich.

Wien, am 20. Dezember 1902. (3480)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Kastanienholzextrakt.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 werden für die Beförderung von flüssigem Kastanienholzextrakt in Fässern mit Herkunft von Couze und La Rochette bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach	Von Verrières transit	Von Genf transit
	für Sendungen mit Herkunft von Couze, Station der Orléansbahn (Departement Dordogne)	für Sendungen mit Herkunft von La Rochette, Station der Schmalspurbahn Pontscharra-Rochette-Allevard (Departement Isère)
	Francs Gold für 100 kg	Francs Gold für 100 kg
Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft:		
Aussig	4,96	6,24
Leitmeritz	4,95	6,23
Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:		
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	4,08	5,36
Saaz	4,86	6,14
Station der österr. Nordwestbahn:		
Leitmeritz	4,95	6,23
Station der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft:		
Raudnitz	4,67	5,95
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Pilsen	4,08	5,36
Prag (St. B.)	4,08	5,36
Saaz	4,86	6,14
Smichow	4,08	5,36
Wels	4,38	5,13
Wöllan	5,92	5,95
Wolin	4,78	6,06
Station der Südbahngesellschaft:		
Marburg Hauptbahnhof	5,79	5,82

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheil. A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheil. B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 13. Dezember 1902. (3481)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von eisernen Pflügen und eisernen Ackerbaugeräthen von Raudnitz nach Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, werden für die Beförderung von eisernen Pflügen und eisernen Ackerbaugeräthen von Raudnitz mit Bestimmung nach Marseille, Cette-Ville, Cette transit (Spanien) und St. Louis-du-Rhône bis Genf transit folgende Frachtsätze berechnet:

		Francs Gold für 1 000 kg
für Sendungen unter 5 000 kg		87,15
„ Ladungen von 5 000 kg	pro Frachtbrief und Wagen	60,40
„ Ladungen von 7 000 kg	pro Frachtbrief und Wagen	54,70
„ Ladungen von 10 000 kg	pro Frachtbrief und Wagen	45,15

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 17. Dezember 1902. (3482)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1903 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen	
a) der Linie Radziwilow-Ozerjany (exkl.)	193 ₰
b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen	155 „
von Podwoloczyska (Bhf. trs.) für Sendungen von Stationen	
a) der Linie Woloczysk - Proskurow (exkl.)	209 ₰
b) von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen	166 „
von Nowosielitza (Bhf.) trs.	225 ₰

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 28 ₰ zu erhöhen.

Die Frachtsätze im Verkehre mit Dresden-Elbkai finden nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 22. Dezember 1902. (3483)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz.

Einführung eines Frachtsatzes für Mineralwassertransporte von Hawran nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, wird für die Beförderung von Mineralwasser bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Hawran, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, nach Paris (La Villette-Douane und Reuilly) ein Frachtsatz von

65,50 Francs Gold pro 1 000 kg

berechnet.

Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Centimes pro Sendung zu Gun-

sten der französischen Ostbahnen erhoben.

Wien, am 17. Dezember 1902. (3484)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordwestdeutsch-bayerisch-österreichischer Personenverkehr.

Die Verwaltungen der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag und der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien treten vom 1. Januar 1903 ab dem Tarifverbande für den obengenannten Verkehr wieder bei.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Cassel, den 22. Dezember 1902. (3485)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Auf 1. Januar 1903 gelangt für den österreichisch-süddeutschen Personen- und Gepäckverkehr ein neuer Tarif zur Ausgabe, durch den der Tarif vom 1. Juli 1899 sammt Nachtrag aufgehoben wird.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 27. Dezember 1902. (3486)
Gr. Generaldirektion.

Am 1. Januar 1903 wird ein Nachtrag VI zu dem Personen- und Gepäcktarife der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II, vom 1. Januar 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, eingeführt. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 ₰ für das Stück bezogen werden.

Dresden, am 29. Dezember 1902. (3487)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Zur Ausschreibung von Zeichenmaterialien, als: Zeichenpapier, Pausleinwand, Lichtpauspapier, Zeichenbleistifte, Tusche usw. findet Termin am 16. Januar 1903, Vorm. 10½ Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude in Cöln, Domhof 28, Zimmer 20 statt.

Der Ausschreibung werden die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 4. März 1897 zu Grunde gelegt.

Gebotbogen nebst Lieferungsbedingungen können bei unserer Hausverwaltung in Cöln, Domhof 28, Zimmer 27 eingesehen oder von dort für 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken), die portofrei einzusenden sind, bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Zeichenmaterialien“ nebst Proben, diese besonders verpackt und mit gleicher Aufschrift wie die Angebote, aber mit dem Zusatz „Muster“ sind bis zu obengen. Termine versiegelt, porto- und bestellgeldfrei an das Rechnungsbüreau (Drucks.-Abth.) in Cöln-Deutz, Bahnhof C. M., Urbanstrasse, einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 5. Februar 1903, Nachm. 6 Uhr.

Cöln, den 22. Dezember 1902. (3488)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für das Rechnungsjahr 1903 wird die Lieferung folgender Betriebsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen öffentlich ausgeschrieben:

Gruppe A II:	Holzkohlen.
„ III a:	Mineralschmieröl.
„ III b:	Petroleum.
„ IV:	Rüböl, rohes und gereinigtes, Oel zur Gasbereitung, Putzöl und Rindstalg.
„ V:	Stearinlichte, Streichhölzer, weisse Seife, Schmierseife, kalzinirte und kaustische Soda, Stärkegummi, Seifensteinpackung, Putzkrem und Schreibkreide.
„ VI a:	Brems-, Zug-, Schmier- und Uhrgewichtsleinen, Plomben, Hanf, Harzfackeln und Knallsignale.
„ VI b:	Lampen- und Fadendochte.
„ VII:	Packleinwand, Putzbaumwolle, Putzlappen, Putztücher und Putzleder.
„ VIII:	Piassava- und Reiserbesen.
„ IX a:	Aufsatz-, Einsatz- und Standgläser sowie Korke mit Glasröhrchen.
„ IX b:	Lampencylinder.
„ X:	Kupferpole und Verbindungsklemmen.
„ XI:	Kupfervitriol, Bittersalz, Schreibfarbe und Papierstreifen für Telegraphenapparate.
„ XII:	Glühkörper.

Eröffnung der Angebote für die Gruppen A III a, III b, IV, V und XI am 9. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, für die Gruppen A II, VI a, VI b, VII, VIII, IX a, IX b, X und XII am 23. Januar 1903, Vormittags 11 Uhr, im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift spätestens zu den angegebenen Terminen versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Angebotbogen und Lieferungsbedingungen liegen im Rechnungsbüreau B (Zimmer 7 des Empfangsgebäudes) aus, können auch von dort gegen Einsendung von 0,50 ℳ für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden (Briefmarken werden nicht angenommen).

Zuschlagsfrist bis 6. bezw. 20. Februar einschliesslich.

Kattowitz, den 18. Dezember 1902. (3489)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 114 600 kg Eisenguss, 1 413 Feilen, 24 400 kg Firniss, 1 180 qm Glas, 59 Stück Gummischläuchen, 534 kg Leder, 22 Stück Schmelztiegeln, 4 100 Chamottesteinen, 2 770 Hickorystielen am 24. Januar 1903, Vorm. 11 Uhr. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien“ versehen bis zum bezeichneten Tage postfrei an das Rechnungsbüreau, Louisenstrasse 10 hierselbst einzusenden. Angebotbogen und Bedingungen können daselbst eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 70 ₰ Schreibgebühr (baar) bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 14. Februar 1903.

Posen, im Dezember 1902. (3490)
Königliche Eisenbahndirektion.

Neubau Lampertheim-Weinheim.

Die Erd-, Böschungs- und Wegearbeiten sowie die Ausführung der Kunstbauten einschliesslich Lieferung der Materialien für Station 5 + 25 bis 128 + 75 der Neubaustrecke sollen zusammen vergeben werden (84 000 cbm Erdbewegungen, 61 000 qm Böschungen, 19 000 qm Wegeplanirungen, 6 800 qm Chaussirungen, 900 cbm Mauerwerk usw.).

Die Verdingungsunterlagen können bei der Bauabtheilung, Bergstrasse Nr. 122 a, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Uebersendung von 1 ℳ 25 ₰ bezw. 3 ℳ 65 ₰ mit Zeichnungen — in baar — bezogen werden.

Die Oeffnung der Angebote erfolgt Dienstag, den 3. Februar 1903, Vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist sechs Wochen.

Weinheim, 22. Dezember 1902. (3491)
Gr. hess. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Lieferung von Piassavabesen, Reiserbesen, Streichhölzern, Hanf, Harzfackeln, starkem Bindfaden, Brems-, Schnur- und Zugsignalleinen, Lampendochten, Lampencylindern, Glühlampen und Bogenlichtkohlen soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf Mittwoch, den 28. Januar k. J., Vorm. 11 Uhr, hierselbst anberaumt. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien“ sind uns bis zur Terminsstunde einzusenden. Bedingungen und Angebotpapiere liegen hier aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau, Luisenstrasse 10 hierselbst, gegen Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen. Der Zuschlag erfolgt bis 18. Februar k. J.

Posen, den 22. Dezember 1902. (3492)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräthe an Altmaterialien, als:

Gusseisen, Schmelzeisen, eiserne und stählerne Drehspähne, Eisenblech, Stahlguss, Radreifen, Eisen- und Stahlschienen, Weichenzungen, Laschen, Tirefonds, Hartguss, Schrott, Zink, Kupfer, Messing, Blei, Polsterabfälle usw., insgesammt etwa 65 Wagenladungen,

werden hiermit zum Verkauf gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren vom Hauptbüreau der grossherzoglichen General-Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altmaterial“ versehen, sind unter Wiederanschluss der unterschriftlich anzuerkennenden Bedingungen bis zum

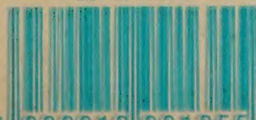
7. Januar 1903, Mittags,

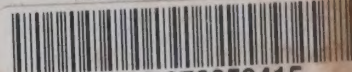
an die grossherzogliche General-Eisenbahndirektion zu Schwerin i. M. einzureichen.

Schwerin, den 22. Dez. 1902. (3493)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.


CoLibrì
COVER SYSTEM ®


8 032919 991355


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073259415